

平成 21 年度

島嶼部における新たな交流連携方策検討業務

報 告 書

(要 約 版)

平成 22 年 3 月

国土交通省 中国地方整備局

平成 21 年度 島嶼部における新たな交流連携方策検討業務

目 次

	頁
第 1 章 調査の概要	1
1-1 調査目的	1
1-2 調査期間	1
1-3 調査内容	1
1-4 調査・検討のフロー	2
第 2 章 島嶼部における交流連携を行う上での現状把握及び課題の整理	3
2-1 島嶼部における交流連携を行う上での現状把握	3
2-1-1 交流・連携機能施設の現状	5
2-1-2 交流・連携イベントの現状	9
2-1-3 アクセス機能の現状	13
2-1-4 現状把握のまとめ	15
2-2 島嶼部における交流連携を行う上での課題整理	16
2-2-1 交流・連携施設及び交流・連携イベントの面からみた課題抽出	16
2-2-2 アクセス機能の面からみた課題抽出	18
2-2-3 課題の整理	20
第 3 章 島嶼部における新たな交流を行う上での連携方策の検討	21
3-1 海上交通を活用した交流連携方策の検討	21
3-2 交流・連携機能施設及びイベント等の活用方策の検討	22
3-3 具体的な方策の提案に向けて	23
第 4 章 社会実験等の実施	25
4-1 社会実験の概要	25
4-2 社会実験の検証方法	27
4-3 社会実験の実施状況	28
4-4 モニターアンケート集計結果	29
4-5 モニターアンケートの結果と考察	52
4-6 関係者ヒアリング調査の結果と考察	56
第 5 章 検討会の実施	60
5-1 第 1 回検討会	60
5-1-1 第 1 回検討会の概要	60
5-1-2 第 1 回検討会の議事概要	62
5-2 第 2 回検討会	65
5-2-1 第 2 回検討会の概要	65
5-2-2 第 2 回検討会の議事概要	66
第 6 章 島嶼部における新たな交流連携による方策の提案	70

第1章 調査の概要

1-1 調査目的

中山間地域や島嶼部を中心に高齢化や若年層の流出等により、農業、漁業等の地域産業の担い手不足が顕在化し、地域単独で活力を維持することが困難な状況となっている中国圏において、地域相互の長所、短所を補完し合う効率的、効果的な交流連携により、地域の持続的な発展をもたらすとともに、地域の活性化を図ることが必要である。

本業務は、瀬戸内海において島嶼部における交流連携を行う上で、島嶼部の地域経済に必要な不可欠な海上交通を踏まえた現状及び課題を整理するとともに、海上交通を活用した新たな交流連携方策を検討するものである。

1-2 調査期間

(自)平成21年12月10日

(至)平成22年3月26日

1-3 調査内容

本調査の内容及び数量は下表のとおりである。

表-1 調査内容及び数量

業務名称	業務内容	単位	数量	摘要
島嶼部における新たな交流連携方策検討業務				
計画・準備	計画・準備	式	1	
	事前協議	式	1	
調査・検討	島嶼部における交流連携を行う上での現状把握及び課題の整理	式	1	
	島嶼部における新たな交流を行う上での連携方策の検討	式	1	
	社会実験等の実施	式	1	
	検討会の実施	式	1	
	島嶼部における新たな交流連携による方策の提案	式	1	
業務完成図書	業務完成図書作成	式	1	
報告	中間報告	式	1	
	最終報告	式	1	

1-4 調査・検討のフロー

本調査の調査・検討の手順は下図のとおりとする。

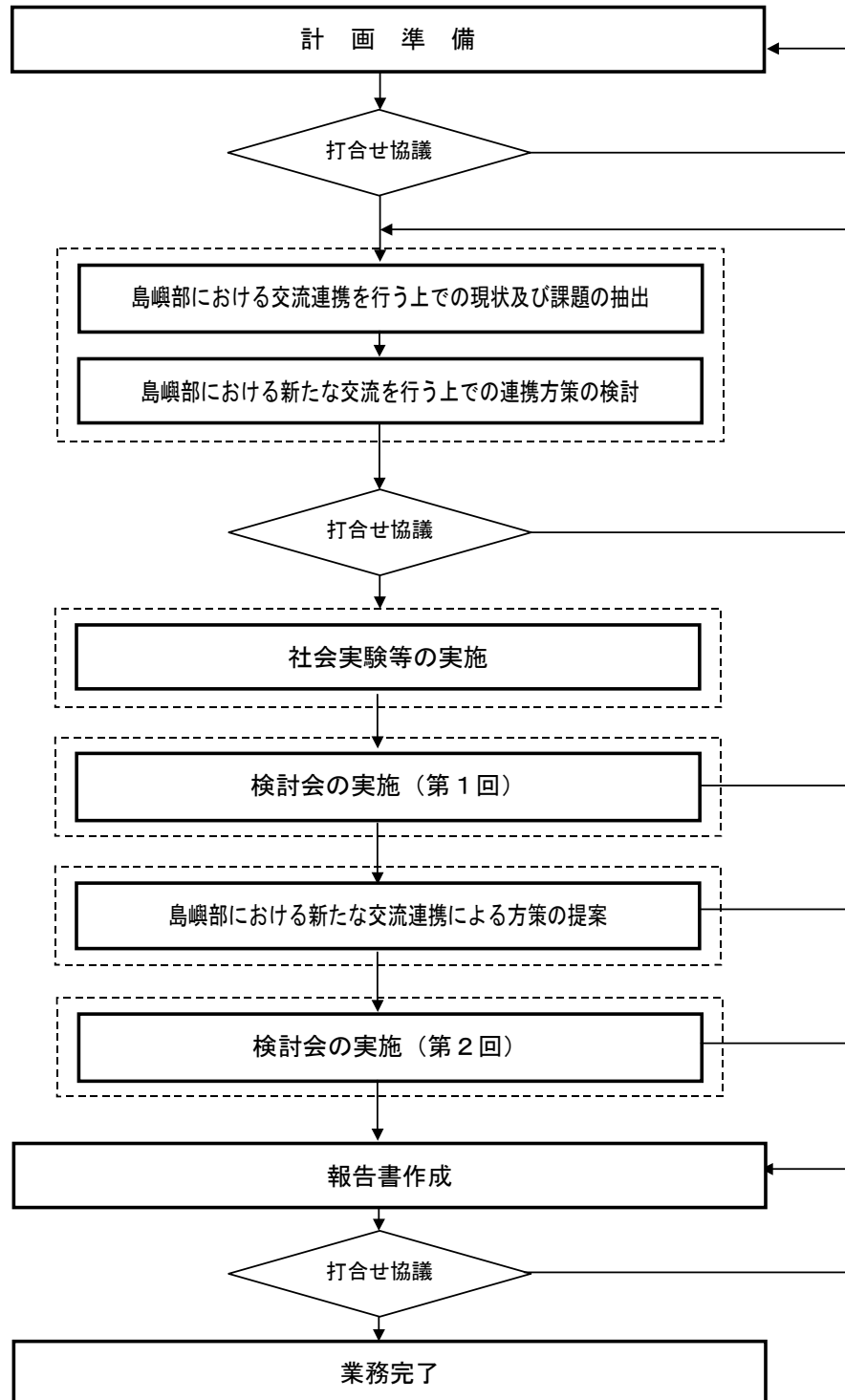


図- 1 業務実施フロー

第2章 島嶼部における交流連携を行う上での現状把握及び課題の整理

2-1 島嶼部における交流連携を行う上での現状把握

広辞苑によると、『交流』とは、『ちがった系統のものが互いに入りまじること。また、入りまじらせること。』とある。

また、『連携』とは、『互いに連絡をとり合って物事を行う。』とあり、『つながって次に及ぶこと。つらなりつながること。つらねつなぐこと。また、そのつながり。』とある『関係』とは使い方を分けている。これは、人間の意志の存在を感じる『連携』と、単なる物事の状態を表す『関係』との違いと考えることができる。

この点を踏まえると、『島嶼部における交流』とは、『瀬戸内海の島嶼部における固有の自然、歴史、文化、或いは人との接点を求めて人々が活動している状態』と定義付けられ、このような人々の活動を支えているのは、島固有の『交流・連携機能施設』や、島の人々の活力が興した『交流・連携イベント』といった魅力資源と、その資源に至り、或いは、資源間を繋ぐ『アクセス条件』であると考ええる。

以上を踏まえ、島嶼部における交流連携を支える『交流・連携機能施設』『交流・連携イベント』『アクセス条件』の現状について把握する。

なお、本調査の検討対象地域については、次のような考え方によって設定する。

瀬戸内海には大小あわせて約3,000もの島があり、無人島や周囲数メートルしかない小さな島も存在する。

このうち、有人島あるいは季節的に居住または観光等で人々が訪れる島々は167ほどある。

これら有人島のうち、海上交通によって本土と繋がり、且つ、交流連携を支える島民規模を一定以上（1,000人以上）有する島々（20）を検討対象とする。

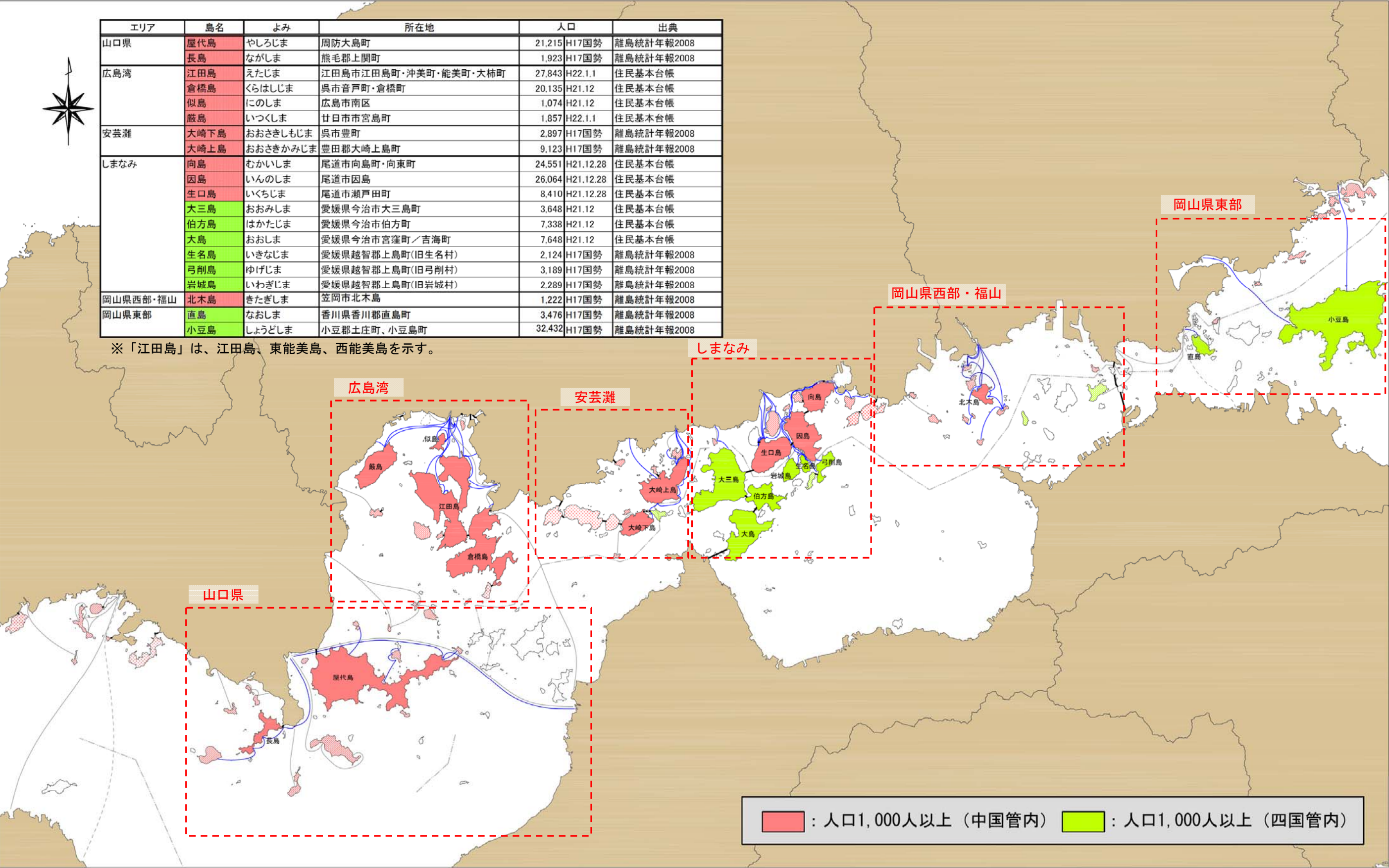


図- 2 検討対象地域

2-1-1 交流・連携機能施設の現状

各自治体の観光関連ホームページで発信される、観光地、みなとオアシス等の交流・連携機能施設について把握する。

(1) 自然を魅力テーマとする交流・連携機能施設

『自然』を魅力テーマとする施設の現状は、次のとおり。

◇広島湾地域の江田島、しまなみ地域の大三島、山口県地域の屋代島を始め、多くの島々で魅力資源が発信されているものの、特徴的な資源集積は見られない。

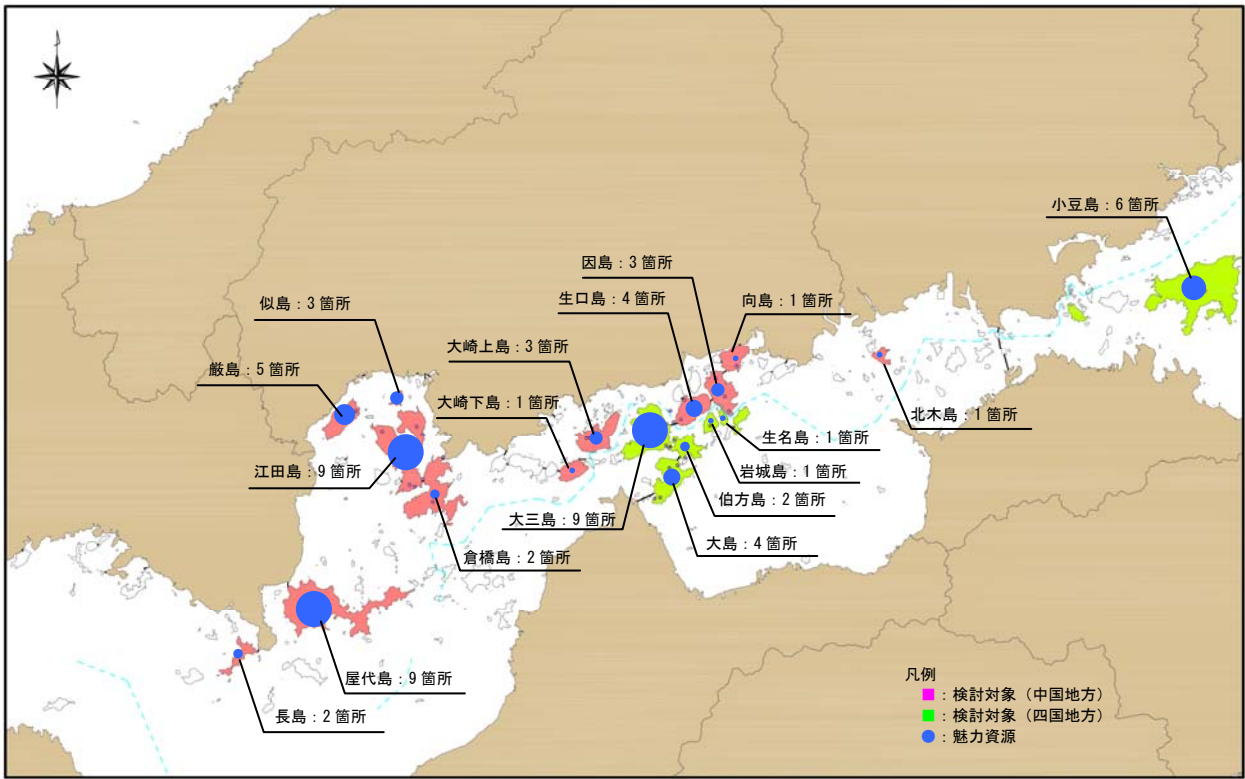


図- 3 自然を魅力テーマとする交流・連携機能施設

(2) 歴史を魅力テーマとする交流・連携機能施設

『歴史』を魅力テーマとする施設の現状は、次のとおり。

◇山口県地域の屋代島、広島湾地域の厳島を始め、多くの島々で魅力資源が発信されている中、特に、屋代島、広島湾地域、しまなみ地域での資源集積が特徴的である。

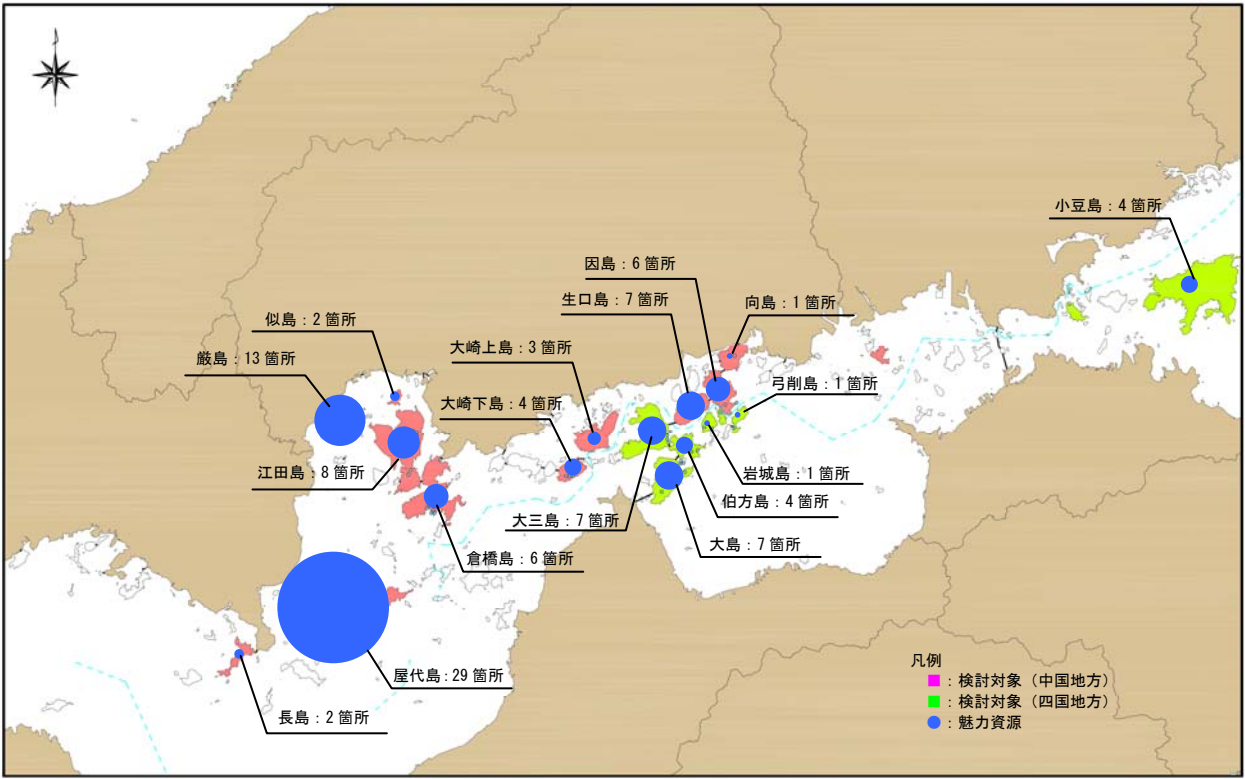


図- 4 歴史を魅力テーマとする交流・連携機能施設

（３）文化を魅力テーマとする交流・連携機能施設

『文化』を魅力テーマとする施設の現状は、次のとおり。

◇岡山県東部地域の直島や小豆島を始め、多くの島々で数少ないながらも魅力資源が発信されている中、特に、直島の資源集積が特徴的である。

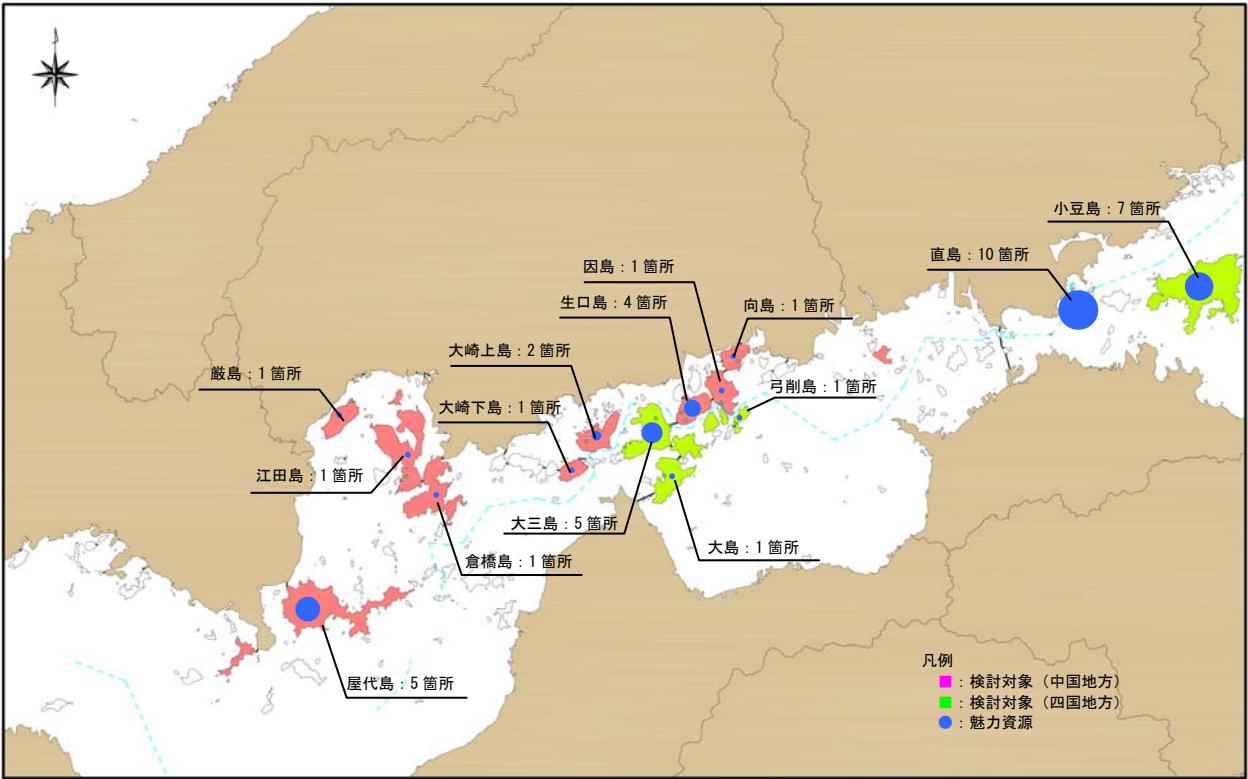


図- 5 文化を魅力テーマとする交流・連携機能施設

(4) レクリエーションを魅力テーマとする交流・連携機能施設

『レクリエーション』を魅力テーマとする施設の現状は、次のとおり。

◇広島湾地域の江田島、山口県地域の屋代島、しまなみ地域の大三島を始め、多くの島々で魅力資源が発信されている中、特に、江田島やしまなみ地域の資源集積が特徴的である。

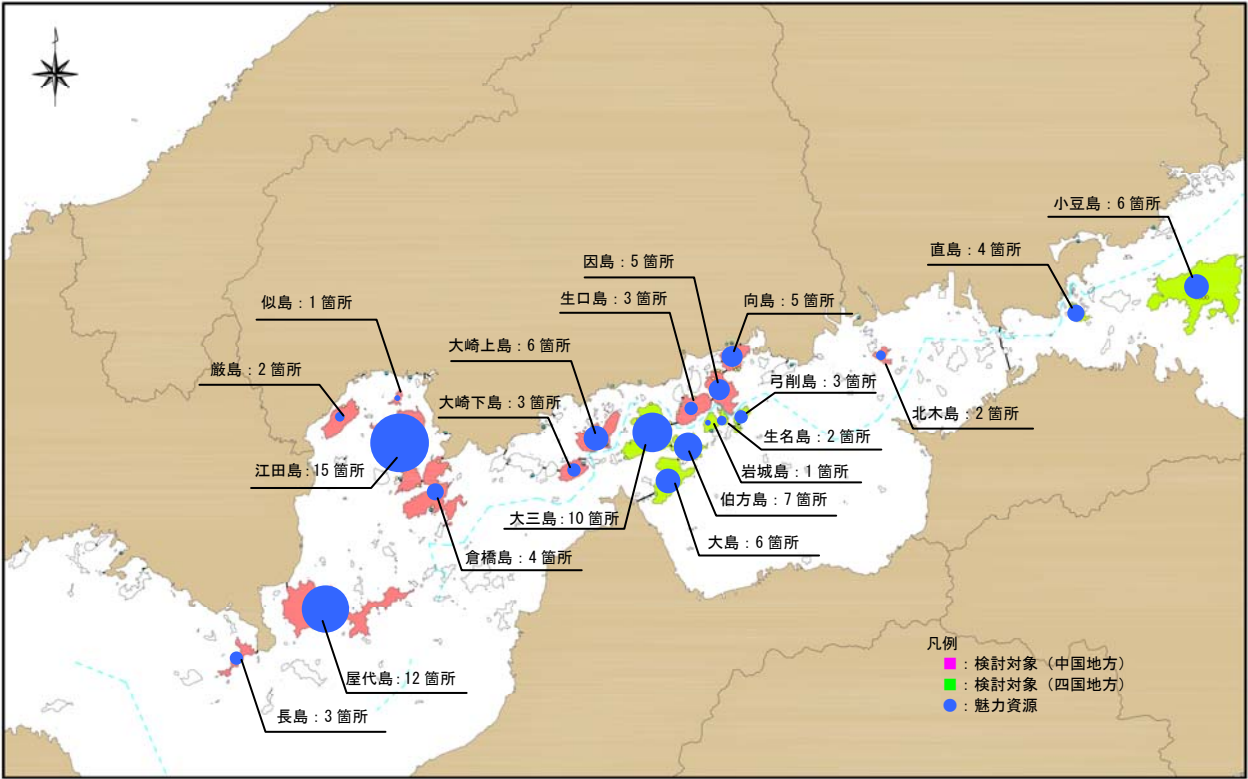


図- 6 レクリエーションを魅力テーマとする交流・連携機能施設

2-1-2 交流・連携イベントの現状

各自治体の観光関連ホームページで発信される、伝統行事やお祭り等の交流・連携イベントについて把握する。

（１）自然を魅力テーマとする交流・連携イベント

『自然』を魅力テーマとするイベントの現状は、次のとおり。

◇広島湾地域の江田島、しまなみ地域の因島を始め、僅かながら魅力資源が発信されているものの、特徴的な資源集積は見られない。

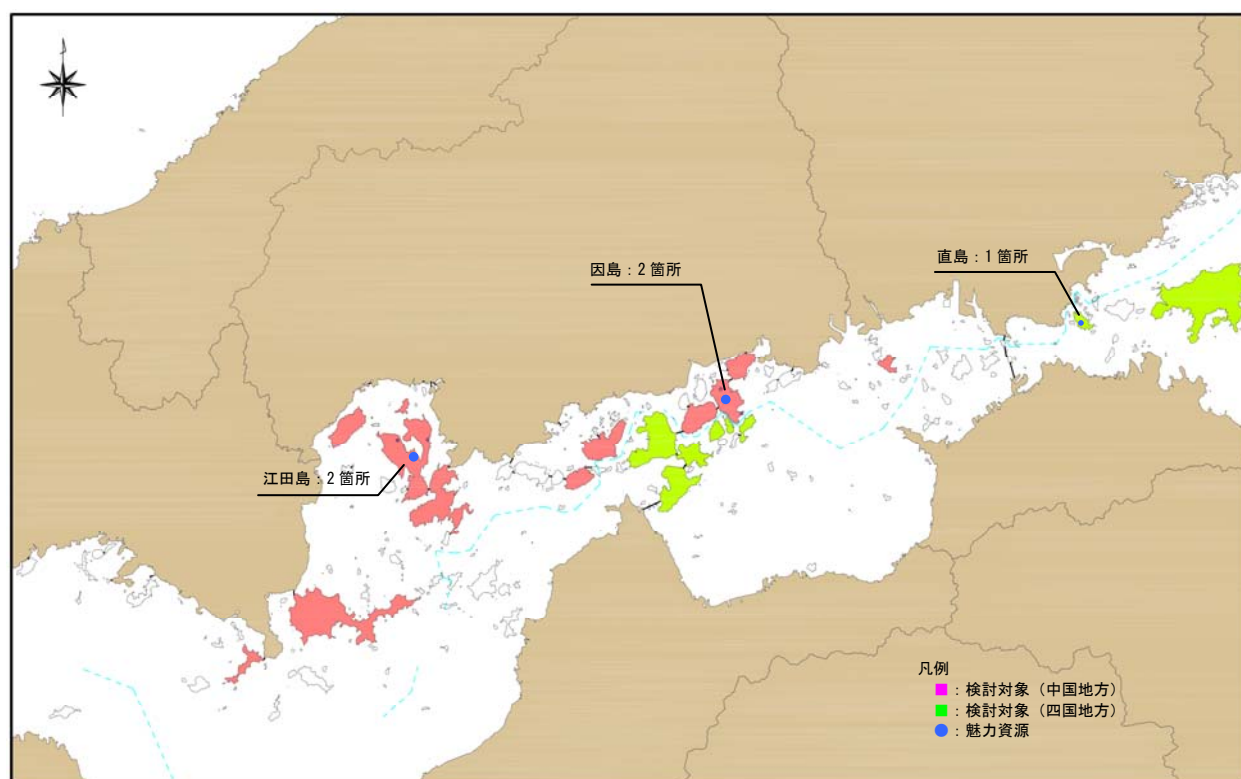


図- 7 自然を魅力テーマとする交流・連携イベント

(2) 歴史を魅力テーマとする交流・連携イベント

『歴史』を魅力テーマとするイベントの現状は、次のとおり。

◇しまなみ地域の因島や大島を始め、僅かながら魅力資源が発信されているものの、特徴的な資源集積は見られない。

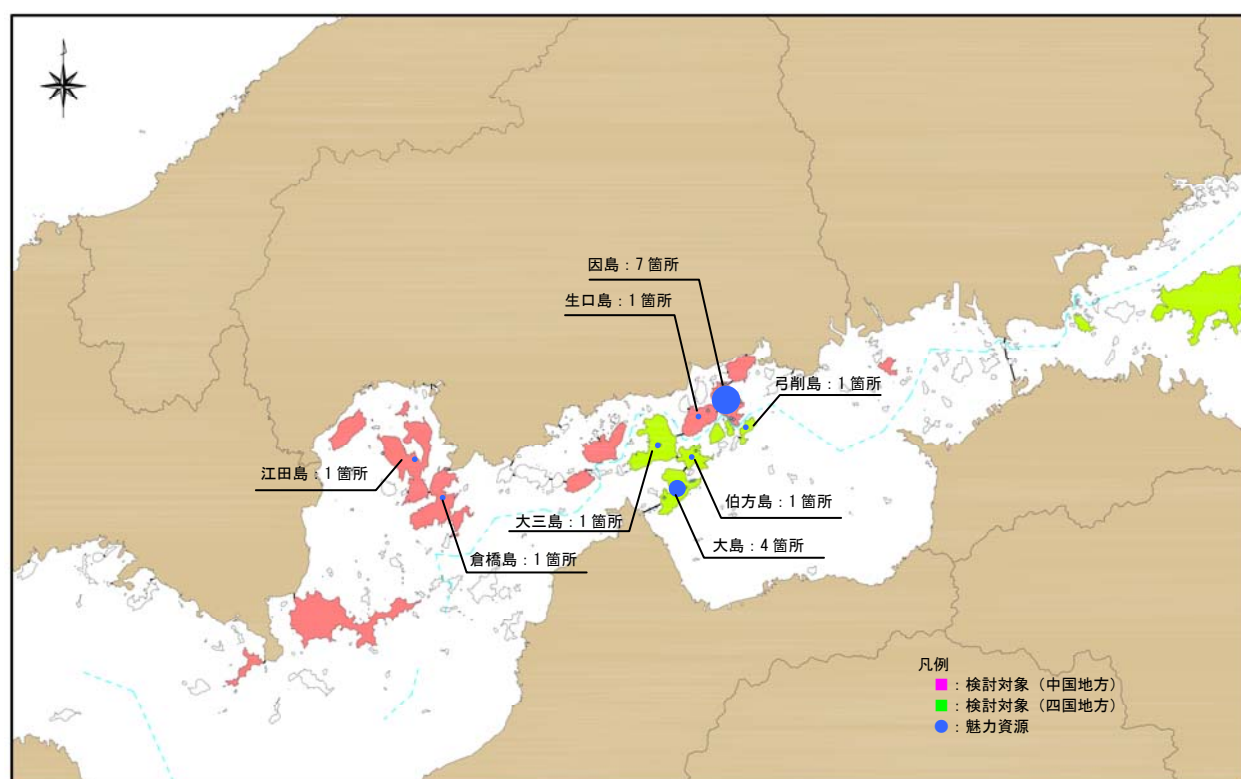


図- 8 歴史を魅力テーマとする交流・連携イベント

(3) 文化を魅力テーマとする交流・連携イベント

『文化』を魅力テーマとするイベントの現状は、次のとおり。

◇広島湾地域の厳島を始め、多くの島々で魅力資源が発信されている中、特に、厳島の資源集積が特徴的である。

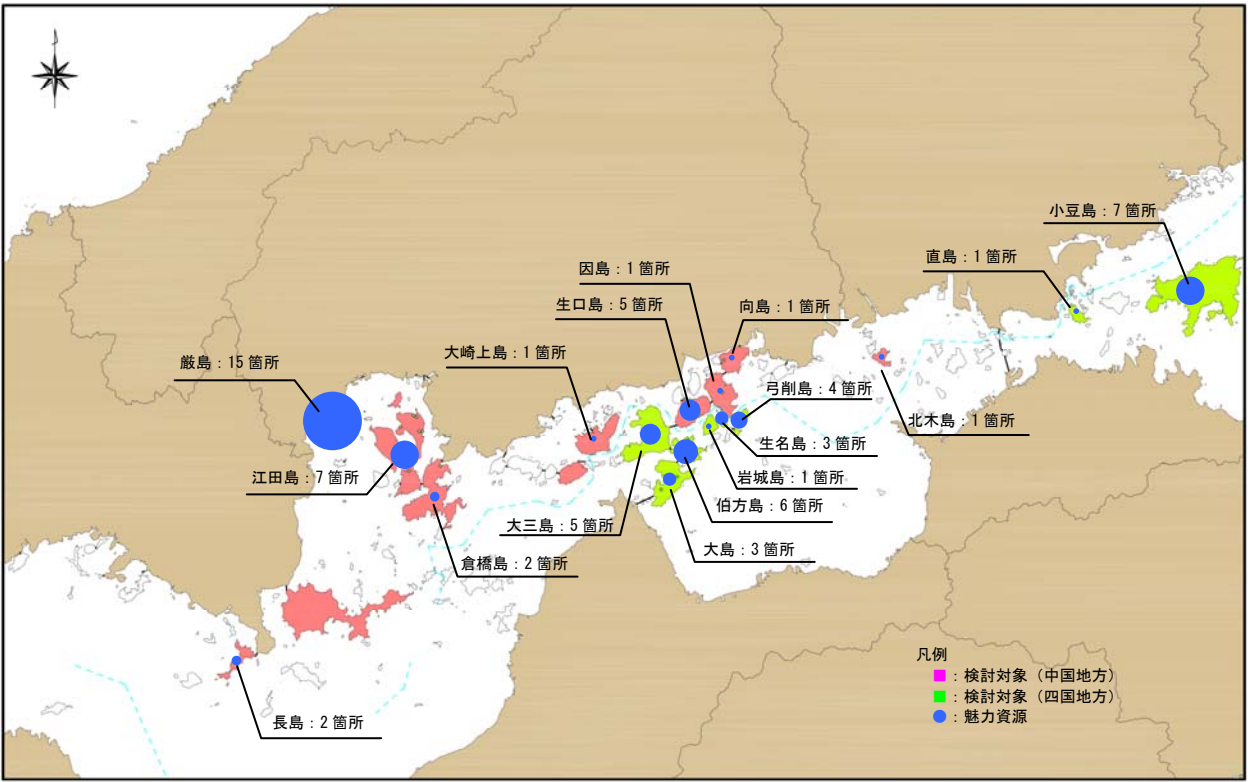


図- 9 文化を魅力テーマとする交流・連携イベント

(4) レクリエーションを魅力テーマとする交流・連携イベント

『レクリエーション』を魅力テーマとするイベントの現状は、次のとおり。

◇岡山県東部地域の小豆島、しまなみ地域の大三島を始め、多くの島々で数多くの魅力資源が発信されている中、岡山県東部地域、しまなみ地域の資源集積が特徴的である。

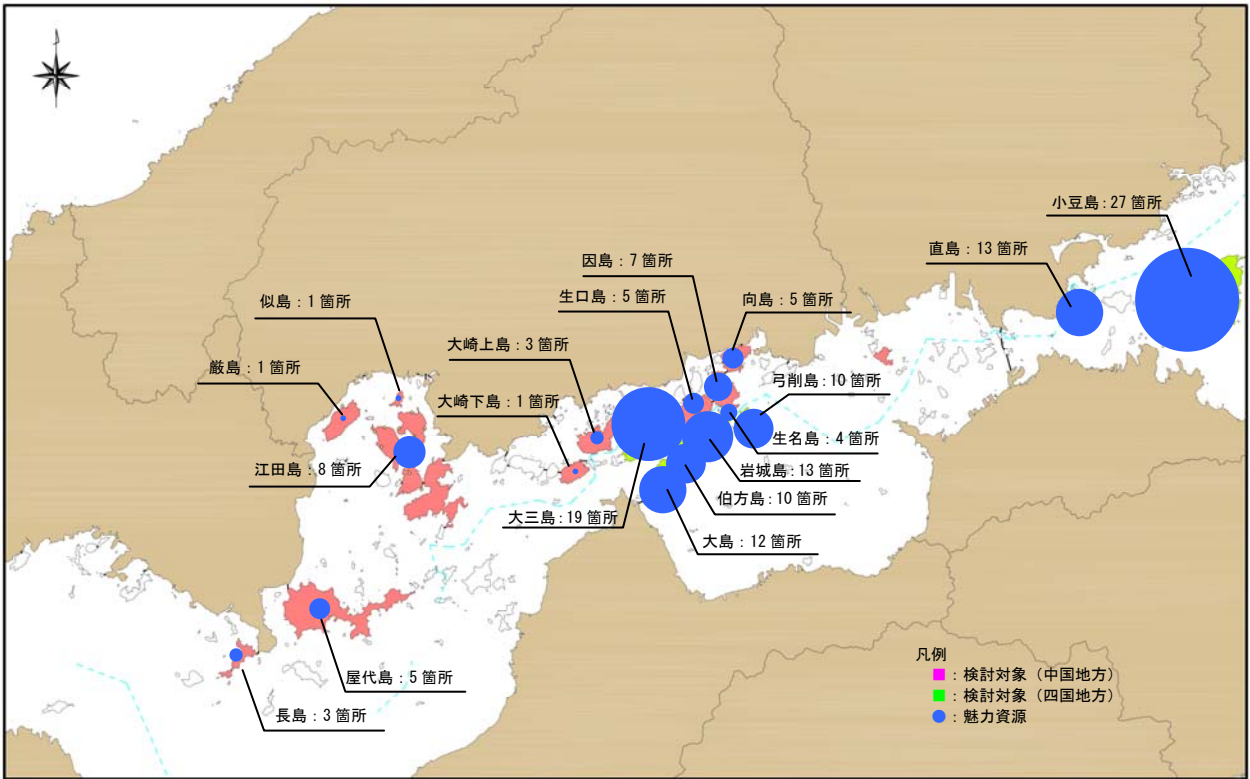


図- 10 レクリエーションを魅力テーマとする交流・連携イベント

2-1-3 アクセス機能の現状

本土－島嶼部間及び島内のアクセス条件について把握する。

（１）本土－島嶼部間のアクセス条件

本土－島嶼部間の海上交通や架橋の状況をみると、海上交通乗客数が比較的多い島のうち、乗客数が大きく増加している厳島は世界遺産登録の影響などが考えられる一方で、大きく減少している向島・因島・生口島では高速道路割引の影響などが考えられる。

表- 2 本土－島嶼部間のアクセス条件

エリア	島	人口	フェリー	客船	年間乗客数			架橋	
					H15→H20	H20年度			
山口県	屋代島	20,973人	4便/日	12便/日	↑↑	～30万人	有	大島大橋	1 橋
山口県	長島	1,923人	－	3便/日	↓	～30万人	有	上関大橋	1 橋
広島湾	江田島	27,843人	85便/日	68便/日	↓	60万人～	有	音戸大橋・早瀬大橋	2 橋
広島湾	倉橋島	20,135人	－	頻繁	↑↑	～30万人	有	音戸大橋	1 橋
広島湾	似島	1,074人	13便/日	10便/日	↑	30万～60万人	－	－	
広島湾	厳島	1,857人	140便/日		↑↑	60万人～	－	－	
安芸灘	大崎下島	2,897人	－	5便/日	↓↓	～30万人	有	安芸灘大橋・蒲刈大橋 豊島大橋・豊浜大橋	4 橋
安芸灘	大崎上島	9,123人	55便/日	5便/日	↓	60万人～	－	－	
しまなみ	向島	24,551人	頻繁	7～15分毎	↓↓	60万人～	有	尾道大橋	1 橋
しまなみ	因島	26,064人	114便/日		↓↓	60万人～	有	新尾道大橋・因島大橋	2 橋
しまなみ	生口島	8,410人	79便/日	32便/日	↓↓	60万人～	有	新尾道大橋・因島大橋・生口橋	3 橋
しまなみ	大三島	3,648人	11便/日	－	↓↓	～30万人	有	新尾道大橋・因島大橋 生口橋・多々良大橋	4 橋
しまなみ	伯方島	7,338人	－	－	－	－	有	新尾道大橋・因島大橋・生口橋 多々良大橋・大三島橋	5 橋
しまなみ	大島	7,648人	－	－	－	－	有	新尾道大橋・因島大橋・生口橋 多々良大橋・大三島橋・伯方大島大橋	6 橋
しまなみ	生名島	2,124人	18便/日		↓	30万～60万人	－	－	
しまなみ	弓削島	3,189人	30便/日	－	↓	～30万人	－	－	
しまなみ	岩城島	2,289人	48便/日	－	↓	30万～60万人	－	－	
岡山県西部・福山	北木島	1,222人	12便/日	－	↓↓	～30万人	－	－	
岡山県東部	直島	3,476人	－	14便/日	↑	～30万人	－	－	
岡山県東部	小豆島	32,432人	18便/日	－	↑	30万～60万人	－	－	

出典：離島統計年報2008、住民基本台帳

※「－」は無しを表す。

※年間乗客数の「H15→H20」欄の表記は、H15 から H20 の増加率を示す。

↑↑：120％以上 ↑：100％～120％ ↓：80％～100％ ↓↓：80％以下

（２）島内のアクセス条件

各自治体の観光関連ホームページで発信される、島内のアクセス条件の状況は、次のとおり。

表－３ 島内のアクセス条件

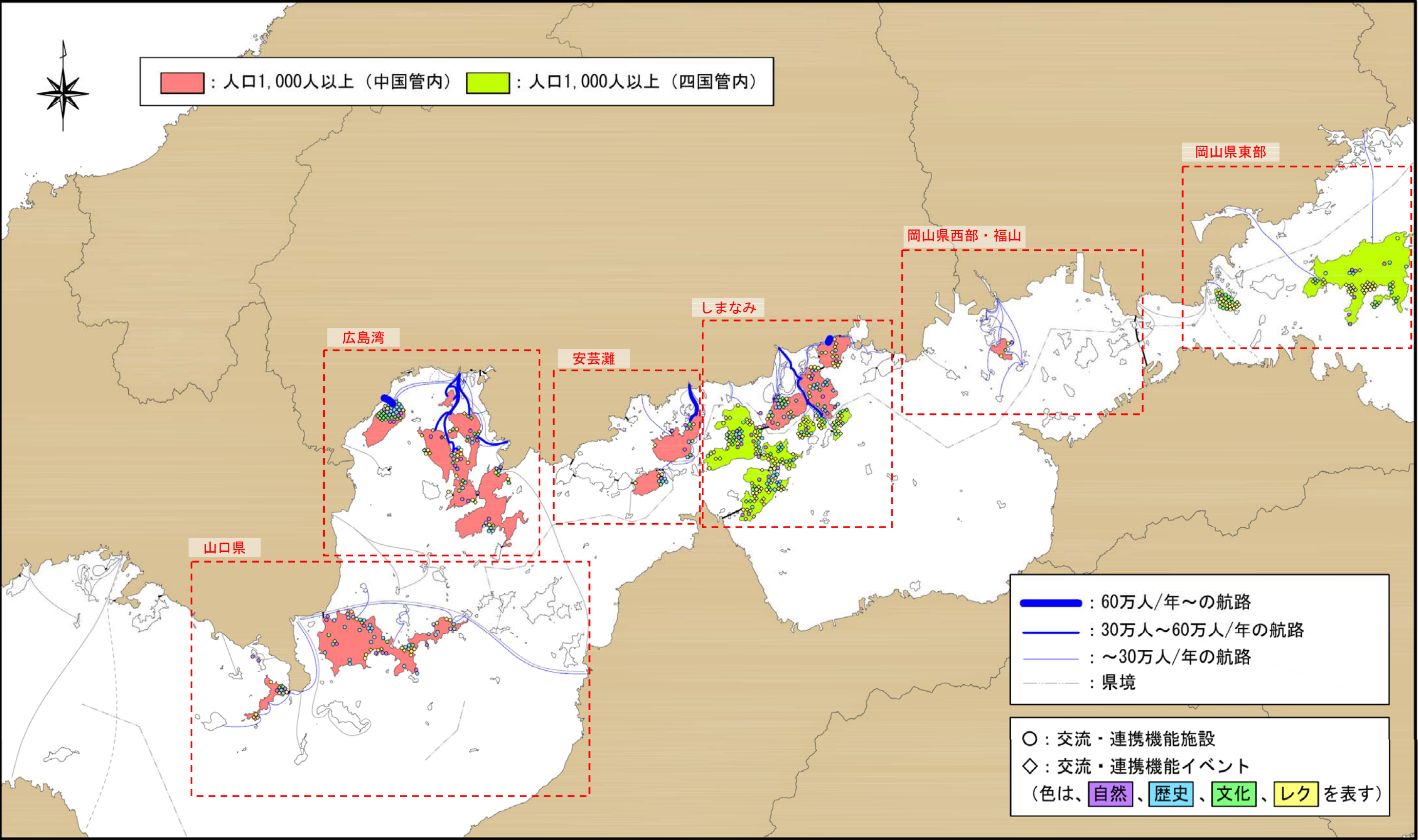
エリア	島	人口	最寄の都市 ()内はH20観光客数	最寄都市からのアクセス		島内のアクセス					
				海上		陸上					
				フェリー	客船	橋	バス	レンタ サイクル	乗合 タクシー	人力車	ロープ ウエー
山口県	屋代島	20,973人	岩国市 (3,312千人)	◎	○	◎	●	－	●	－	－
山口県	長島	1,923人	岩国市 (3,312千人)	－	◎	◎	●	－	－	－	－
広島湾	江田島	27,843人	広島市 (11,501千人)	◎	◎	◎	●	－	－	－	－
広島湾	倉橋島	20,135人	広島市 (11,501千人)	○	◎	◎	●	－	－	－	－
広島湾	似島	1,074人	広島市 (11,501千人)	◎	◎	－	－	－	－	－	－
広島湾	厳島	1,857人	広島市 (11,501千人)	◎	◎	－	－	●	●	●	●
安芸灘	大崎下島	2,897人	呉市 (4,338千人)	－	◎	◎	－	－	－	－	－
安芸灘	大崎上島	9,123人	呉市 (4,338千人)	◎	◎	－	●	－	－	－	－
しまなみ	向島	24,551人	尾道市 (5,421千人)	◎	◎	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	因島	26,064人	尾道市 (5,421千人)	◎	◎	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	生口島	8,410人	尾道市 (5,421千人)	◎	◎	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	大三島	3,648人	尾道市 (5,421千人)	◎	－	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	伯方島	7,338人	尾道市 (5,421千人)	－	－	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	大島	7,648人	尾道市 (5,421千人)	－	－	◎	●	●	－	－	－
しまなみ	生名島	2,124人	尾道市 (5,421千人)	◎	◎	－	－	－	－	－	－
しまなみ	弓削島	3,189人	尾道市 (5,421千人)	○	◎	－	●	－	－	－	－
しまなみ	岩城島	2,289人	尾道市 (5,421千人)	○	－	－	－	－	－	－	－
岡山県西部・福山	北木島	1,222人	福山市 (6,228千人)	◎	◎	－	－	－	－	－	－
岡山県東部	直島	3,476人	倉敷市 (6,242千人)	◎	－	－	●	●	－	－	－
岡山県東部	小豆島	32,432人	岡山市 (4,510千人)	◎	－	－	●	●	－	－	●

出典：離島統計年報2008、住民基本台帳
各県の観光動態調査(H20)

※「◎」は単独の手段でアクセス可能、「○」は他の手段と組み合わせてアクセス可能を表す。
「●」は移動手段有りを表す。
「－」は無しを表す。

2-1-4 現状把握のまとめ

海上交通によって本土と繋がり、且つ、交流連携を支える島民規模を一定以上（1,000人以上）有する島々を検討対象とした現状把握の結果は、次のとおり。



2-2 島嶼部における交流連携を行う上での課題整理

ここまでの現状把握の結果を踏まえて、瀬戸内海の島嶼部における交流連携を推進するための課題を整理する。

2-2-1 交流・連携施設及び交流・連携イベントの面からみた課題抽出

瀬戸内海の島嶼部における『交流・連携施設』及び『交流・連携イベント』の発掘・発信状況について分析し、課題を抽出する。

表- 4 グループINGの考え方

分類方法	グループ
発掘・発信されている施設・イベントが、数多い	グループ 1
発掘・発信されているイベントが、数多い	グループ 2
発掘・発信されている施設が、数多い	グループ 3
発掘・発信されている施設・イベントが、比較的少ない	グループ 4

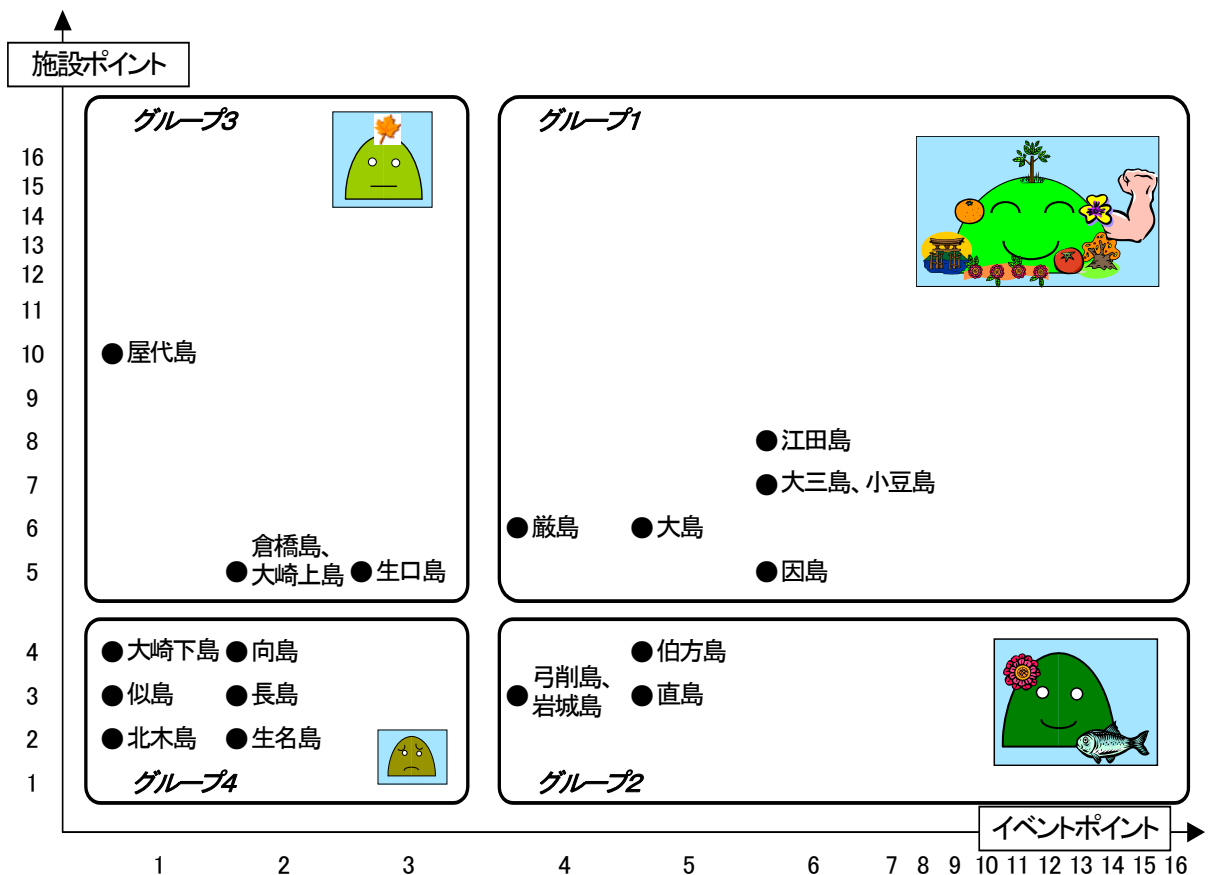


図- 12 グループINGの結果

以上の分析結果を踏まえて、瀬戸内海の島嶼部において交流連携を推進していくための課題を抽出する。

◇グループ1には、広島湾地域の江田島・厳島、しまなみ地域の大三島・因島・大島、岡山県東部地域の小豆島が属する結果となった。これらの島々は、多様な施設を数多く掘り起こしている。さらに、江田島・因島のように多彩なイベントを数多く開催することによって、或いは、厳島・大三島・大島・小豆島のようにあるテーマに特化したイベントを数多く開催することによって、来訪者を募っている島々であるといえる。このように、既に高い集客力を備えていると考えられるこれらの島々が、今後さらなる交流連携を推進するためには、その高い集客力を活かして、瀬戸内海の島々を代表する交流の核としての役割を果たしていくことが必要であると考ええる。

◇グループ2には、しまなみ地域の伯方島・弓削島・岩城島、岡山県東部地域の直島が属する結果となった。これらの島々は、掘り起こした施設の数はいくつか少ないものの、いずれも、あるテーマに特化したイベントを数多く開催することによって、来訪者を募っている島々であるといえる。

このように、活力ある島民によって限られた資源が最大限活用されていると考えられるこれらの島々が、今後さらなる交流連携を推進するためには、その高い原動力を活かして、瀬戸内海の島々を結び付ける取り組みを牽引していくことが必要であると考ええる。

◇グループ3には、しまなみ地域の生口島、広島湾地域の倉橋島、安芸灘地域の大崎上島、山口県地域の屋代島が属する結果となった。これらの島々は、多様な施設を数多く掘り起こしているものの、開催されているイベントの数は比較的少ないことから、島固有の魅力資源の更なる発掘・発信を進める余地がある島々であるといえる。

このように、高い集客ポテンシャルを秘めていると考えられるこれらの島々が、今後交流連携の基盤づくりを進めるためには、新たな魅力資源を掘り起こし、集客のポテンシャルを引き出していくことが必要であると考ええる。

◇グループ4に属するその他の島々は、保有している施設の数は比較的少なく、開催されているイベントの数も比較的少ない。

このように、島単独での交流連携の推進に向けた取り組みに限界があると考えられるこれらの島々は、集客力の高い周囲の島々と一体となって相乗効果を発揮していくことが必要であると考ええる。

2-2-2 アクセス機能の面からみた課題抽出

本土－島嶼部間のアクセス条件や海上交通の利用状況を、先のグルーピング結果とクロス分析し、課題を抽出する。

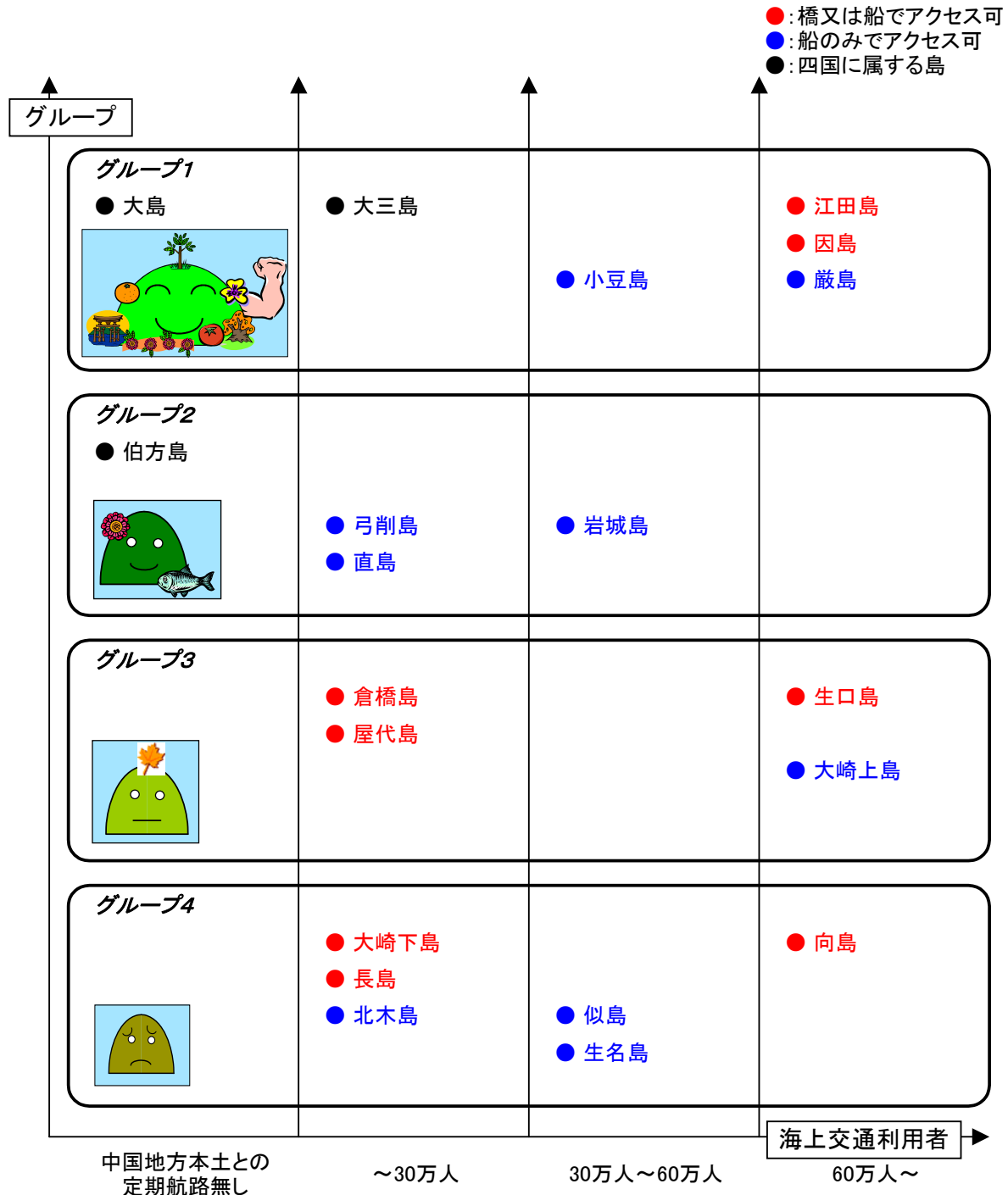


図- 13 海上交通利用者数とグルーピングの関係

以上の分析結果を踏まえて、瀬戸内海の島嶼部において交流連携を推進していくための課題を抽出する。

◇グループ1に属する島々の海上交通の利用状況は、本土からのアクセス条件の違いに関らず、比較的高い結果であった。これらの島々は、島の人口規模が比較的小さい厳島は観光利用によって、人口規模が比較的大きいその他の島々は生活利用によって、海上交通が発達しているものと考えられる。

このように、発達した海上交通によって本土と強く結ばれるこれらの島々が、今後さらなる交流連携を推進するためには、発達した海上交通を活かして、多くの人々が往来する交通の結節地に新たな交流の拠点を形成していくことが必要であるとする。

◇グループ2に属する島々の海上交通の利用状況は、船のみでアクセス可能な条件であるに関らず、比較的低い結果であった。これらの島々は、島の人口規模が比較的小さく、様々な島内イベントを掘り起こしながらも、島外からの来訪者は未だ少ないものと考えられる。

このように、島外からの来訪者によって海上交通を維持している島々が、今後さらなる交流連携を推進するためには、その高い原動力を活かして、瀬戸内海の島々をめぐる海上クルーズの企画・普及を進めていくことが必要であるとする。

◇グループ3に属する島々の海上交通の利用状況は、大崎上島と生口島は比較的高く、倉橋島・屋代島は比較的低い結果であった。生口島は、橋或いは船によってアクセス可能で、人口規模が比較的小さいながらも、しまなみ地域の島々による観光促進に向けた取り組みによって、海上交通が発達しているものと考えられる。

このように、島外からの来訪者を拡大することによって海上交通が発達するポテンシャルを有している島々が、今後さらなる活性を果たしていくためには、島の魅力を引き出すとともに、島外からの来訪者のアクセス環境に新たな価値を付加していくことが必要であるとする。

◇グループ4に属する島々の海上交通の利用状況は、向島以外の島々は比較的低い結果であった。向島は、尾道との生活利用が主と考えられ、その他の島々も、人口規模が比較的小さいことから、島単独での取り組みによって海上交通を維持していくことは困難であると考えられる。

このように、生活利用によって海上交通を維持している島々が、今後さらなる交流連携を推進するためには、周囲の島々との連携によって、島々を結ぶネットワークの一翼を担う基盤づくりを進めていくことが必要であるとする。

2-2-3 課題の整理

瀬戸内海の島嶼部における交流連携を推進するための課題を、島ごとに保有する特性や置かれた環境に応じたステップに整理する。

瀬戸の島々が、これらの課題に取り組んでいくことにより、活力ある島々によって発掘・発信された魅力が trianaり、島嶼部の地域底力が形成されていくものとする。

活力ある島々の魅力 trianaる島嶼部の地域底力の形成(イメージ)

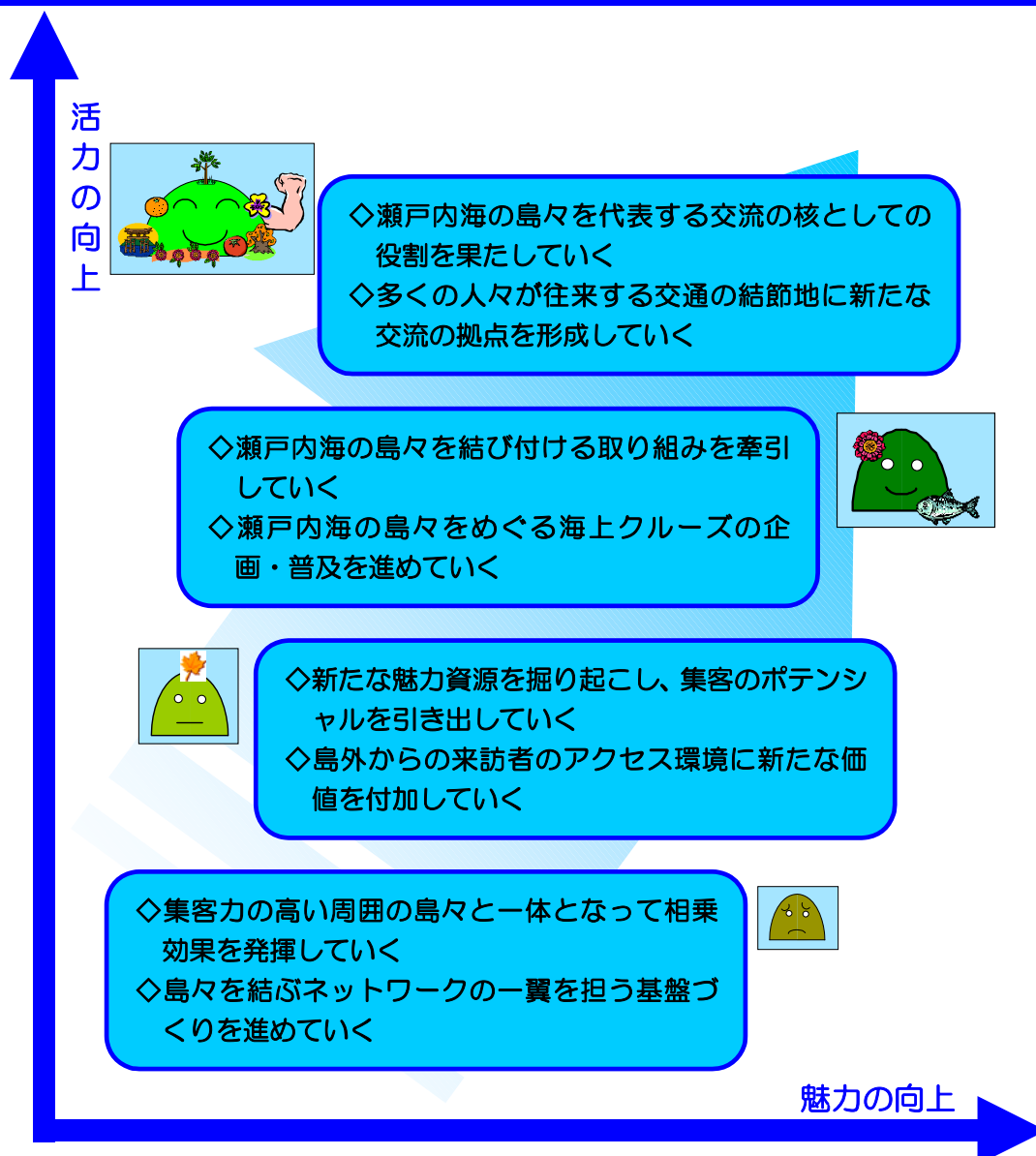


図-14 瀬戸内海の島嶼部における交流・連携の推進課題

第3章 島嶼部における新たな交流を行う上での連携方策の検討

現状把握及び課題の整理結果を踏まえて、瀬戸内海での海上交通を活用した新たな交流連携を推進するための方策について検討する。

3-1 海上交通を活用した交流連携方策の検討

瀬戸内海における海上交通の利用者は、通勤や通学など、生活利用がその大半を占め、寄港地や寄港ダイヤといった海上交通のサービスも、そのような生活利用にマッチングしたものが提供されているものと考えられる。

今後、島嶼部において少子化・高齢化・過疎化等の進行が見込まれる中、新たなターゲットとなるのは島外からの来訪者であり、その「来訪者にとって利用しやすく、価値のあるサービスを提供」していく視点が重要であると考ええる。

以上を踏まえて、主にアクセス条件の面から抽出した課題に対応する方策を示す。

表- 5 海上交通を活用した交流連携方策

課題	方策の方向性
◇多くの人が往來する交通の結節地に新たな交流の拠点的形成していく	⇒海上交通の利用者にとって、発着地・通過点であるみなとから、島内外の人が訪れるみなとへとグレードアップする 例：船内・船上イベントの開催 帆船・客船・自衛艦の寄港 など
◇瀬戸内海の島々をめぐる海上クルーズの企画・普及を進めていく	⇒来訪者のニーズに沿った瀬戸内海の周遊情報の発信を推進する 例：日帰り・滞在クルーズコースの開発・検証 島々のイベントカレンダーの開発・検証 など
◇島外からの来訪者のアクセス環境に新たな価値を付加していく	⇒自家用車以外で来訪する人々に向けた、船内での情報発信や島内周遊手段の確保を推進する 例：地元漁師や元船乗りによる船上ガイドの育成 レンタカーやレンタサイクルの設置 など
◇島々を結ぶネットワークの一翼を担う基盤づくりを進めていく	⇒島外からの来訪者が来島するきっかけづくりとその受け皿づくりを推進する 例：海上交通利用と島内施設利用のセット料金設定 島めぐりクルーズ船の係留施設等の整備 など

3-2 交流・連携機能施設及びイベント等の活用方策の検討

瀬戸内海の島々における交流・連携機能施設や交流・連携イベントは、島外からの来訪者を集客するために発掘・発信されているものの、リピーターを獲得し得る企画力・集客力を発揮できているものはごく一部であり、また、人材の継承など、島内の活力を継続していくことも困難な状況になりつつあると考えられる。

今後、瀬戸内海の島嶼部における交流を促進していくためには、「不特定多数の来訪者を集客する取り組み」から「より具体的な来訪者が滞在する取り組み」へと、また、「単独の島による取り組み」から「多島による一体的な取り組み」へと、発展していく視点が重要であるとする。

以上を踏まえて、主に交流・連携機能施設及び交流・連携イベントの面から抽出した課題に対応する方策を示す。

課題	方策の方向性
◇瀬戸内海の島々を代表する交流の核としての役割を果たしていく	⇒周囲の島々を融合させるテーマ（キーワード）の創造・発信を推進する 例：『しまなみ海道』『みなとオアシス』等のキーワード 色調・音楽・キャラクター等の統一 など
◇瀬戸内海の島々を結び付ける取り組みを牽引していく	⇒瀬戸内海の島々が目指していく方向性を指し示す先駆的な調査・研究等を推進する 例：先進事例の調査や学識経験者等との共同研究 農家や漁家への民泊の促進 など
◇新たな魅力資源を掘り起こし、集客のポテンシャルを引き出していく	⇒我が島の魅力資源を掘り起こす地域力を創造する環境整備を推進する 例：旅客ターミナルを寄合所として開放 来訪者をもてなす活動への島民参加 など
◇集客力の高い周囲の島々と一体となって相乗効果を発揮していく	⇒周囲の島々の集客力や企画力と連携した島内の魅力資源のPRを推進する 例：集客力の高いイベントの同時開催 島民による島内ガイドの育成 など

3-3 具体的な方策の提案に向けて

海上交通を活用した瀬戸内海の島嶼部における新たな交流連携を推進する方策の具体化に向けて、社会実験や検討会を実施する。

社会実験については、先の現状分析において、発掘・発信されている施設・イベントが多いグループ1に属し、橋或いは船によってアクセス可能な条件下でも海上交通が発達している『江田島』を舞台とし、最寄りの主要な都市である『広島市』からの来訪者によって、実際に海上交通を利用し、江田島島内を周遊した結果、満足した点、改善すべき点等に関する意見を収集するとともに、地元自治体や地元住民等からも、迎え入れる側の意見を収集する。なお、海上交通を活用した方策に反映していくために、海上交通の利用形態として考えられる自家用車・自転車・徒歩の3手段によって島内を周遊した意見を収集する。

検討会については、瀬戸内海を中心に普及している『みなとオアシス』の設置者や運営者から、現在の取り組みの状況や、今後の取り組みに向けた課題について、意見を収集するとともに、学識経験者、港湾管理者、海上交通事業者など、様々な立場からの意見を収集する。

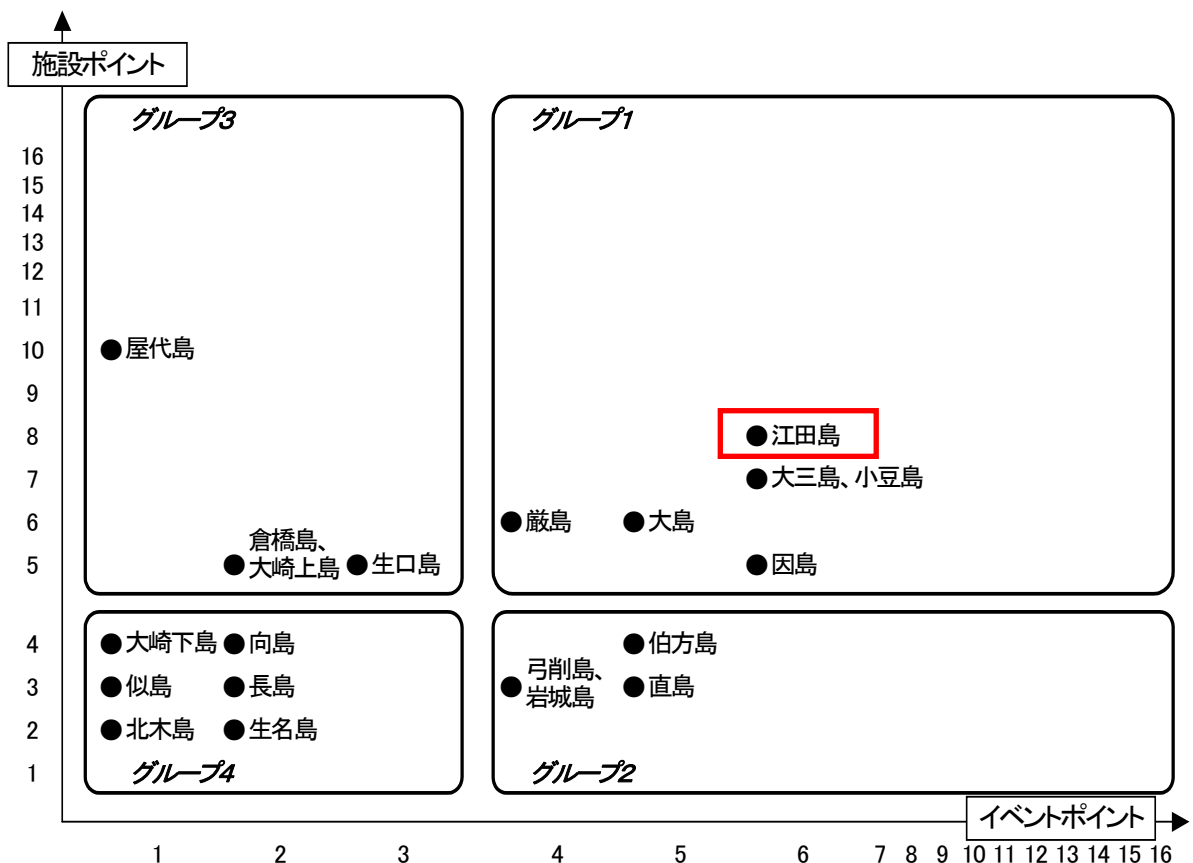


図- 15 江田島の位置づけ

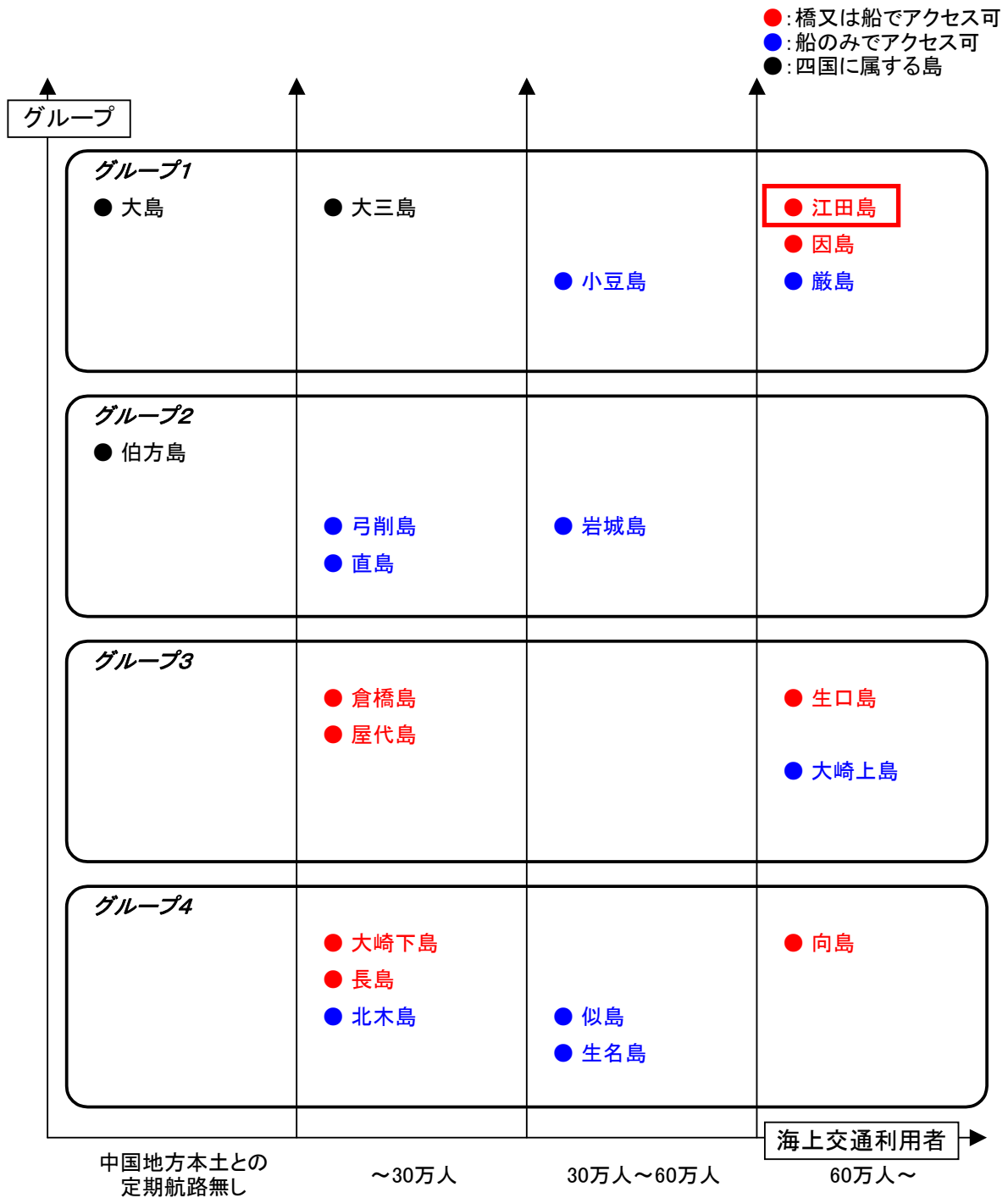


図- 16 江田島の位置づけ

第4章 社会実験等の実施

4-1 社会実験の概要

(1) 社会実験の目的

瀬戸内海において島嶼部における交流連携を行う上で、島嶼部の地域経済に必要不可欠な海上交通を踏まえた現状及び課題を整理するとともに、海上交通を活用した新たな交流連携方策を検討するうえで、江田島を舞台に、フェリー・旅客船を利用した島嶼部交流を行う社会実験を実施するとともに、島嶼部交流についてのアンケート調査を実施した。

(2) 社会実験の日時

平成22年2月21日(日) 8:00～18:00

※小用港「えたじまポートプラザ 食菜市場」の開催日(毎月1回)と同日とした。

(3) 社会実験の手法

島嶼部交流を行う際に海上交通を利用する形態としては、①徒歩(公共交通)、②自転車、③自家用車の3タイプが想定されるため、利用形態ごとに10組(1組2名)、計30組(60名)を目標に、モニターによる島嶼部交流を実施した。

表-6 参加モニターの組み合わせ

移動手段		モニター(目標)	対象世代
1	徒歩(公共交通)	10組(1組2名)	団塊・若者・ファミリー層を組み合わせる ように配慮
2	自転車	10組(1組2名)	
3	自家用車	10組(1組2名)	
計		30組(60名)	

(4) モニターの募集方法

モニター対象者は、江田島市外で交流人口の潜在性が高い広島市の居住者から募集した。

なお、自家用車で移動するモニターについては、各自所有の自家用車で参加が可能な人とした。自転車で移動するモニターについては、レンタサイクル(20台)を主催者側で準備した。

(5) 社会実験の流れ

海上交通を利用する3つの移動形態（徒歩、自転車、自家用車）において、広島港から出発し、定期航路で江田島へ渡り、島嶼部内を周遊し広島港に到着する行程とした。

帰着後は、モニターに対してアンケート調査を実施するとともに、後日、江田島の関係機関に対してヒアリング調査を実施した。

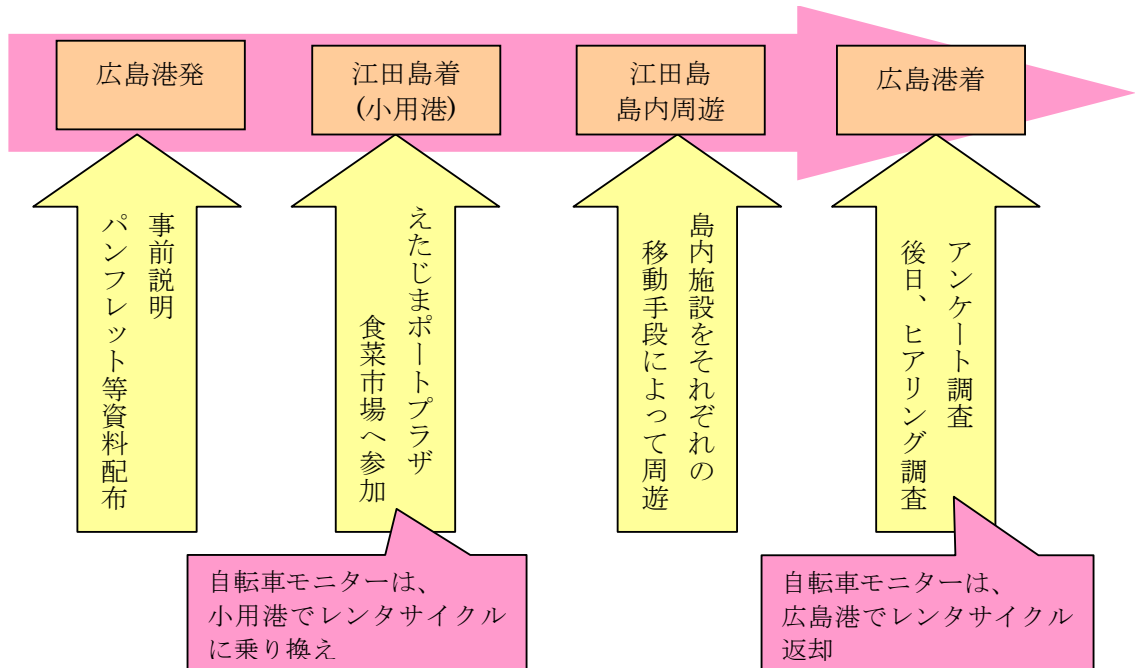


図- 17 社会実験の流れ

(6) 社会実験モデルルート

今回の社会実験では、一般の来訪者が島嶼部を訪れることを想定し、既往の観光情報等をもとに自由に周遊する形態とした。

よって、広島港から海上交通（高速船・フェリー）を利用して江田島に渡り、小用港の「えたじまポートプラザ 食菜市場」に参加した後は、基本的にモニターの判断により、自由に島嶼部内を周遊することとした。

但し、江田島の地理等に不案内なモニターがいることを想定し、3つの移動形態ごとの特性を考慮したモデルルートを設定し提示した。

(7) モニターへの資料配布

各モニターには、江田島の島内交流の参考資料として、海上交通情報（フェリー・高速船）、島内交通情報（バス）、島内施設情報、島内イベント情報を提供した。

4-2 社会実験の検証方法

海上交通利用者（モニター）を始め、海上交通事業者・地元自治体・地元住民に対して、ヒアリング調査やアンケート調査を実施した。

（１）聞き取り内容

社会実験当日、海上交通利用者（モニター）60人（目標）に対してアンケート調査を実施した。

さらに、その結果をとりまとめた後、モニターからの意見に対する事業者サイドの意見を確認するとともに、島嶼部交流における海上交通や地域の観光施設等の現状と今後の課題等を確認するため、海上交通事業者・地元自治体・地元住民に対して、ヒアリング調査を実施した。

ヒアリング対象者は、（株）ファーストビーチ、江田島市商工観光課、江田島市商工会、東江漁業協同組合、能美海上ロッジとした。

表- 7 社会実験において収集する意見

対象	聞き取り項目
海上交通利用者 （モニター）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車・自転車・徒歩による島内の経由地 ・ 島内での使用料金や滞在時間 ・ 島内の施設やイベントの満足度 ・ 移動経路において必要とするサービス ・ 瀬戸内海の島々の来訪状況（回数、目的、メンバー、手段など） ・ 瀬戸内海の島々を日常的に利用してくための方策
関係機関 （地元自治体や 地元住民等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者から収集した意見に対する感想・意見 ・ 交流促進に向けた取り組み状況や今後の見通し ・ 島外からの来訪者の増加に伴う効果や問題点

（２）モニターアンケート調査票

海上交通利用者（モニター）に対して実施するアンケート調査は、移動手段及びそれにかかる時間・費用に対する意識、島嶼部内の観光資源・イベントの満足度、来訪者が島嶼部交流に求めるサービス・情報等を確認する設問内容とした。

4-3 社会実験の実施状況

社会実験の実施状況は、以下のとおり。



出発前受付（宇品旅客ターミナル）



高速船で小用港に到着



えたじまポートプラザ食菜市場（小用港）



牡蠣打ち体験（小用港）



島内バスのりば（小用港）



第1術科学校見学



海辺を散策中（能美町）



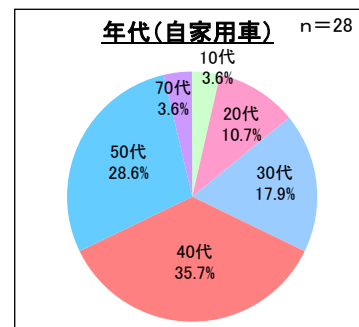
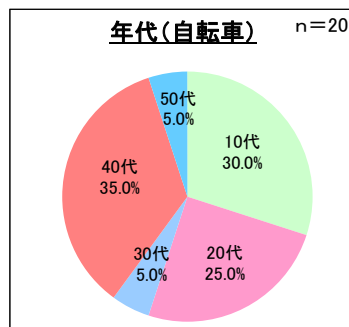
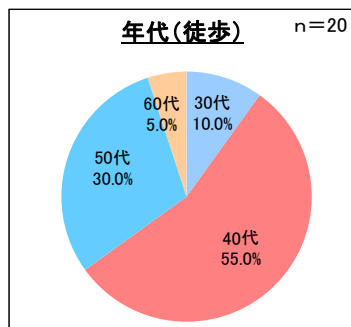
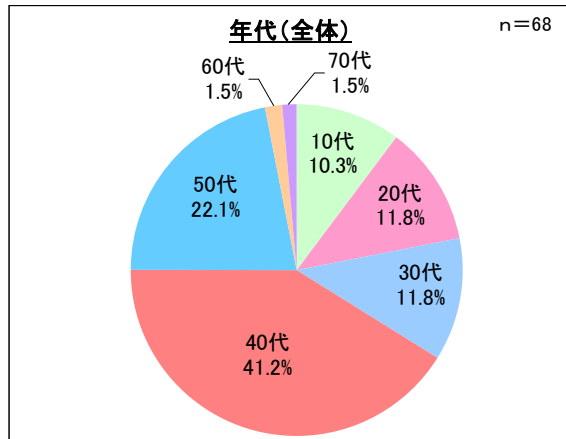
帰着時受付（宇品旅客ターミナル）

4-4 モニターアンケート集計結果

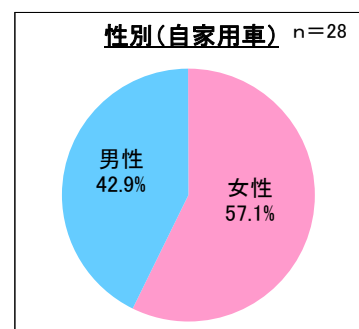
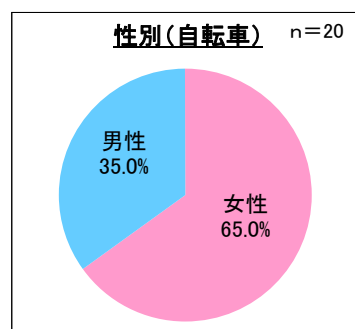
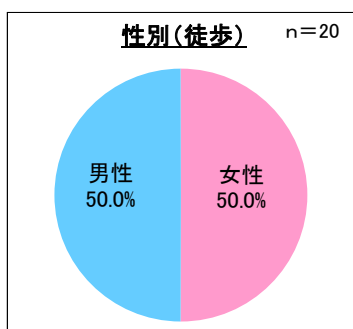
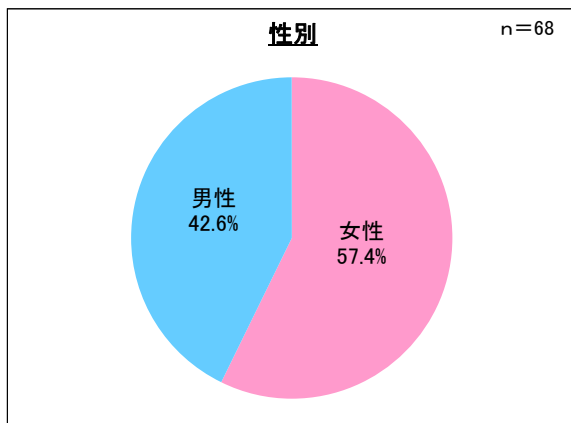
モニターアンケートの結果は、以下のとおり。

回答者属性

①年代



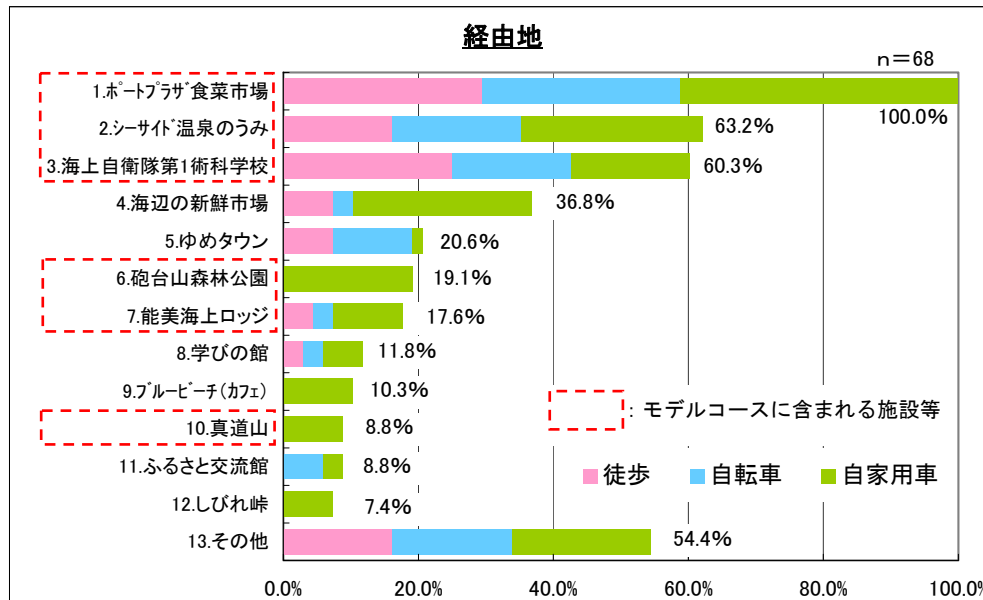
②性別



Q 1. 本日の江田島交流の「経路」と「内容」についてお答えください

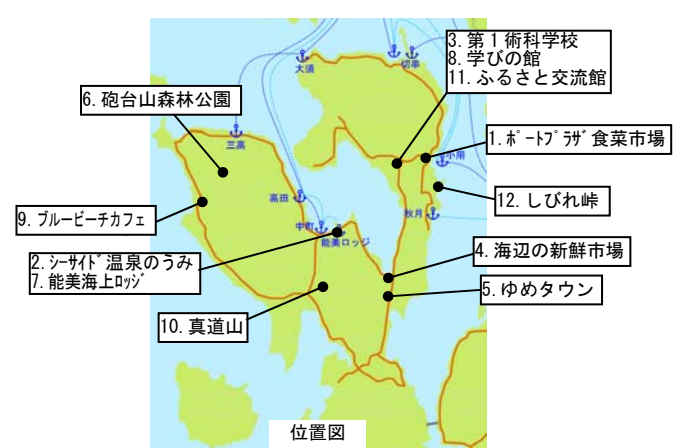
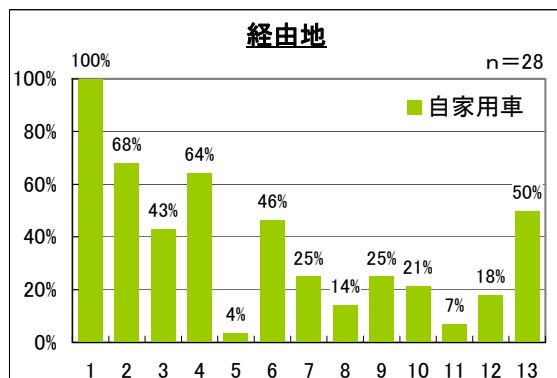
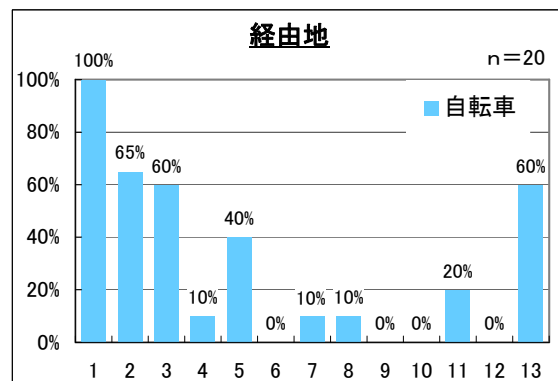
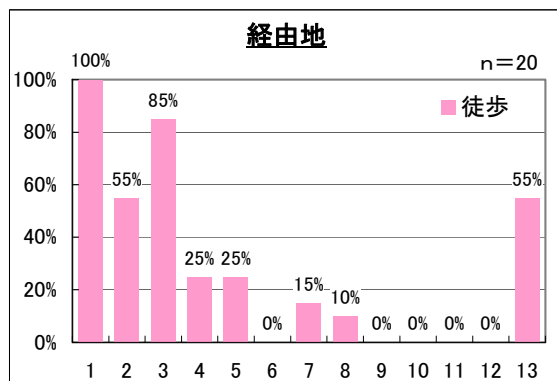
①経由地

- ・ 主要な観光施設（海上自衛隊第1術科学校）の経由率は約6割
- ・ シーサイド温泉のうみの経由率も約6割
- ・ モデルコース以外にも、多様に経由（ショッピングセンター、カフェ、移動中の風景など）



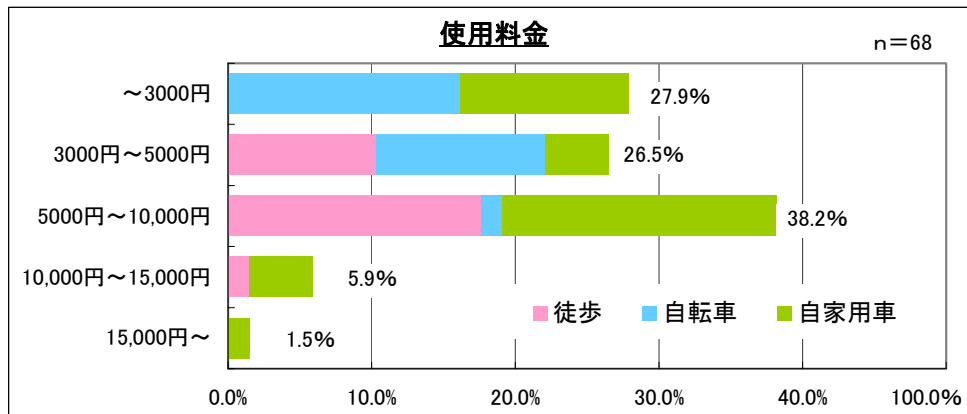
その他

江田島銘醸株式会社、江田島八幡宮、のうみグリーンウォーキングコース、藤三（スーパー）、古鷹山、お好み焼き・琴、貴船神社、コンビニ、アーテコハウス、一渡瀬、切串、大石餅 今井商店、中華料理店、交流促進センター（さくら）、入鹿神社、軍艦利根資料館



②使用料金

- ・ 交通費を含まない使用料金を回答
- ・ 徒歩は、使用料金が比較的高く、購買・飲食が目的と考えられる
- ・ 自転車は、使用料金が比較的低く、移動そのものが目的と考えられる
- ・ 自家用車は、購買・飲食目的とドライブとに2極化したと考えられる



最大使用料金

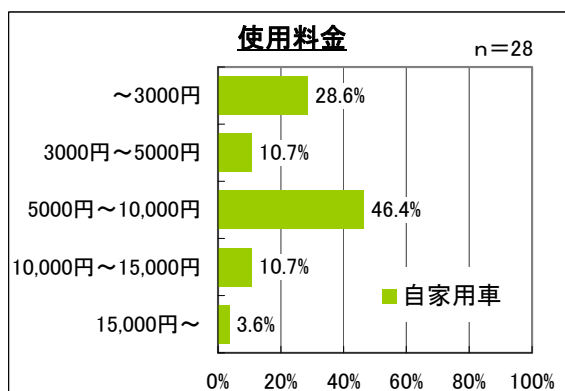
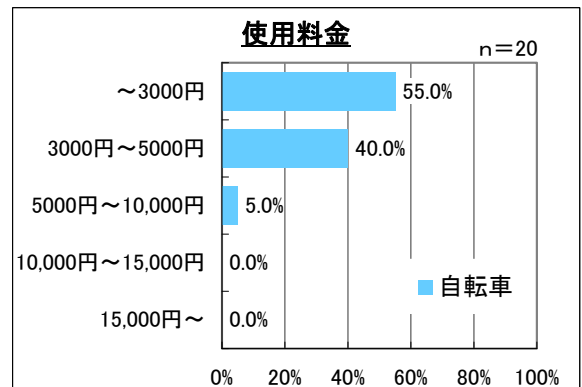
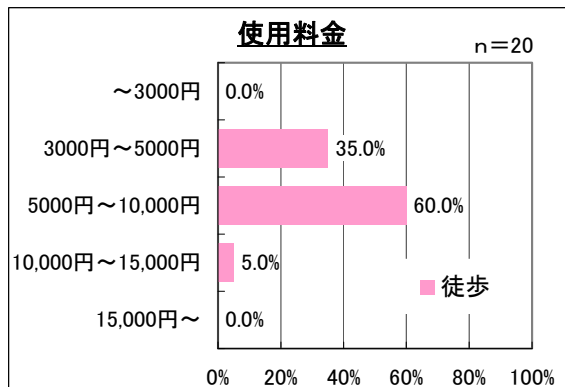
15,030円(自家用車)

最低使用料金

1,600円(自家用車(同乗者))

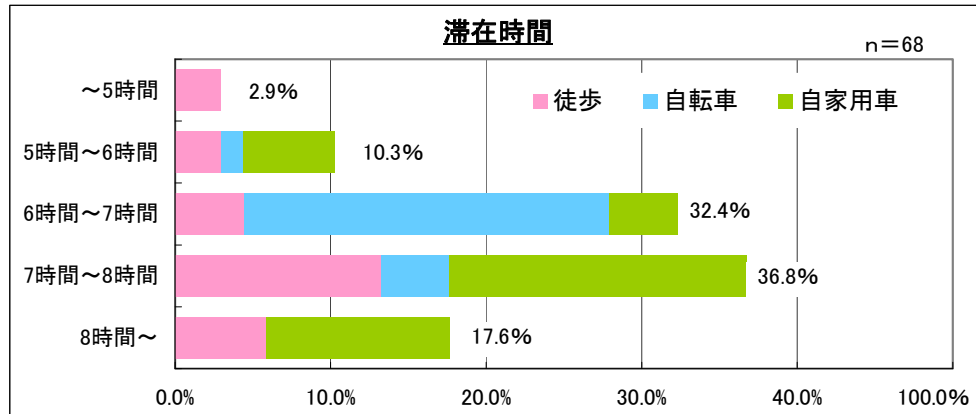
平均使用料金

5,485円(徒歩) 、 3,159円(自転車) 、 6310円(自家用車)



③滞在時間

- ・広島～江田島間の海上交通の移動時間も含む時間を回答
- ・自転車は、6～7時間に集中（滞在時間は約5時間）
- ・自家用車は、7時間以上に集中（滞在時間は約6時間以上）
- ・徒歩は、自家用車は同様の分布を示すが、公共交通のダイヤに左右されたものと考えられる



最大滞在時間

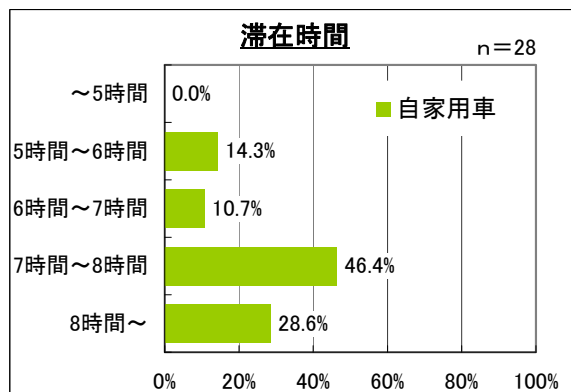
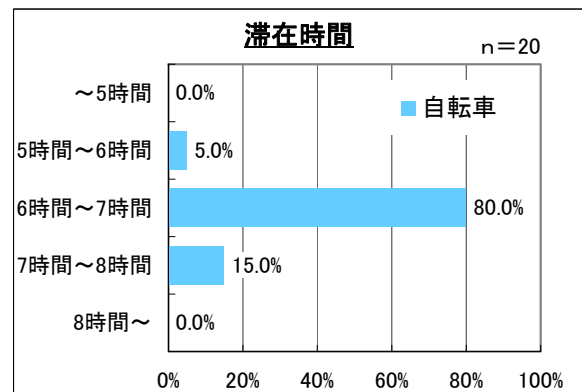
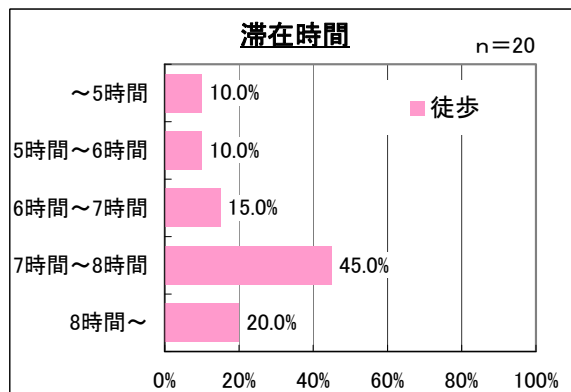
8時間50分(自家用車)

最低滞在時間

4時間36分(徒歩)

平均滞在時間

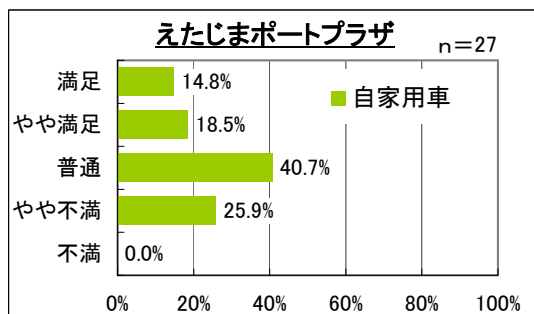
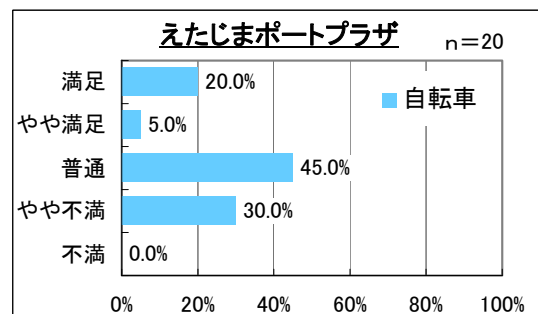
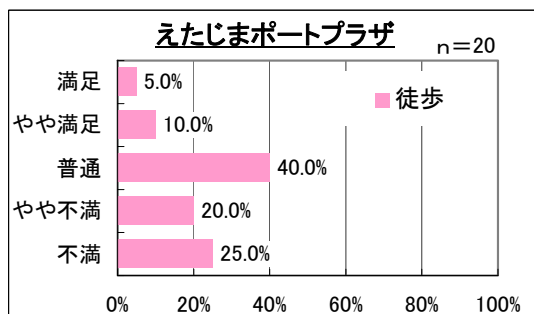
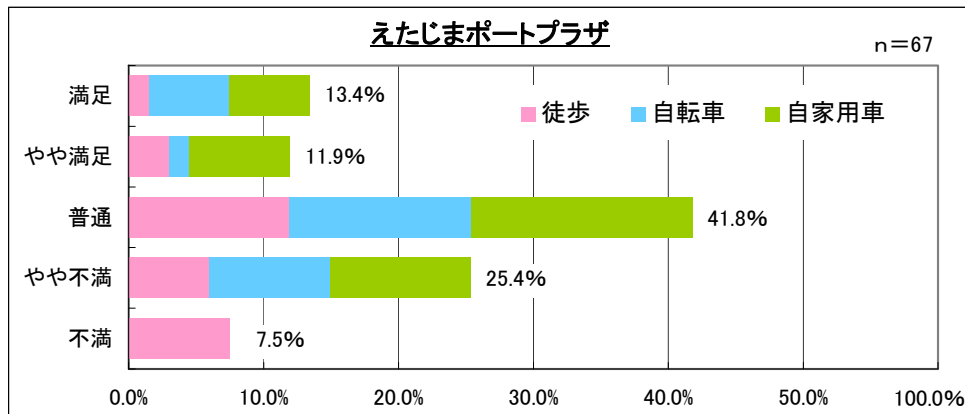
6時間55分(徒歩)、6時間29分(自転車)、7時間24分(自家用車)



Q2. 本日の江田島交流の「満足度」とその「理由」をお答えください

①えたじまポートプラザ（食菜市场）

- ・小規模なイベントであり、普通の満足度が多い
- ・徒歩は、手荷物の扱いに苦慮した模様

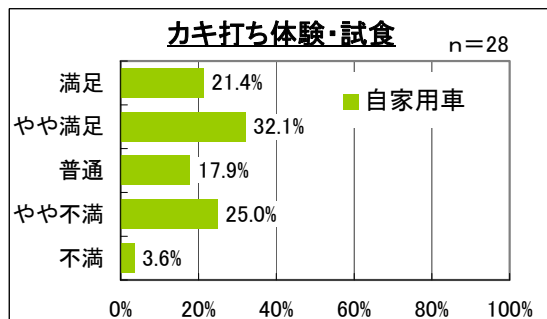
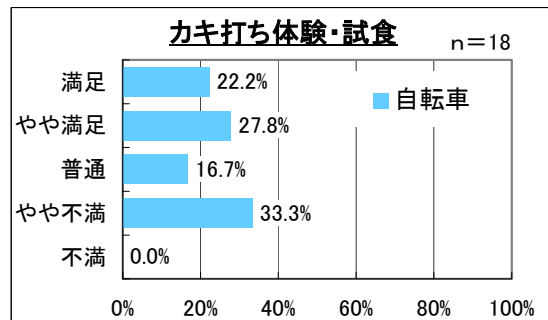
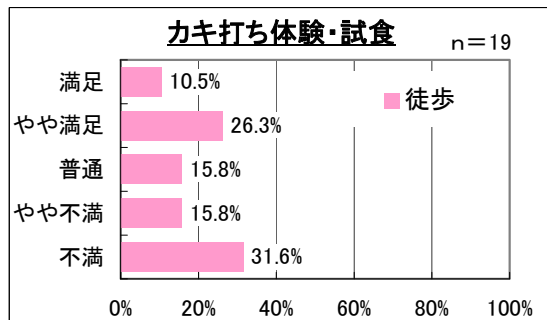
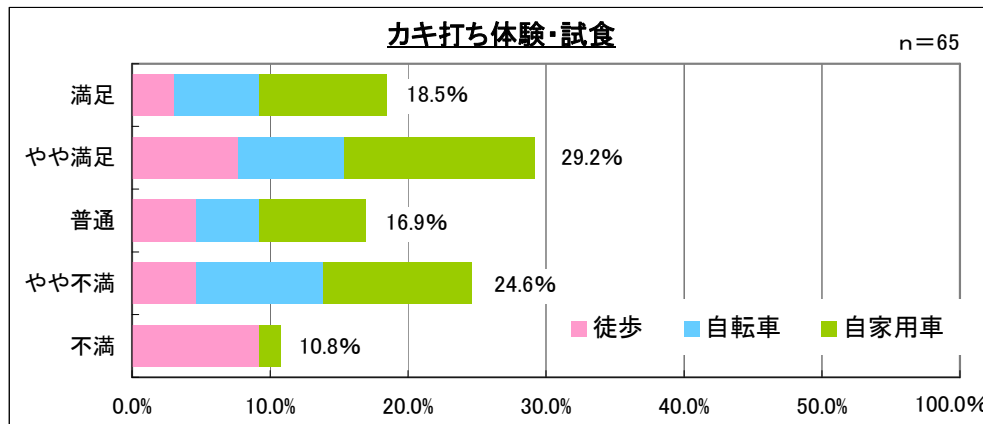


その理由 : 徒歩 : 自転車 : 自家用車 : 共通

	意見		
満足	・楽しかった ・飲食物、お土産、お店が充実していた	・おいしかった	・地元の人がフレンドリー
やや満足	・時間が早いのでお土産が買えない (持ち歩けない)	・おいしかった ・飲食物、お土産が充実していた	・江田島限定のお土産があるとよい
普通	・高い ・冬は温かい汁物などがあるとよい	・活気が足りない(PR不足) ・キレイだった	・品数、イベント、店、テーブルが少ない ・価格は手ごろ
やや不満	・江田島の特産物が少ない	・高い	・品数や店が少ない
不満	・重たくて持ち歩けないので買えない	・買いたいものがない	・店の数も少なく、活気がない

②カキ打ち体験・試食

- ・無料で体験して頂いたものの、通常 1000 円を念頭に回答
- ・満足度は分散

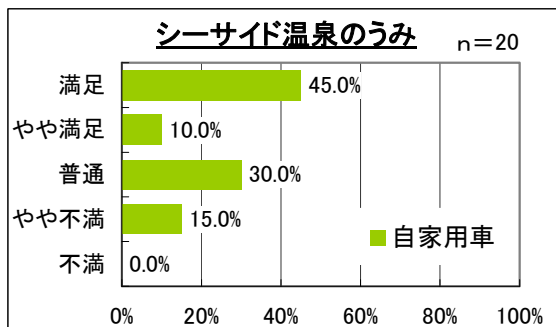
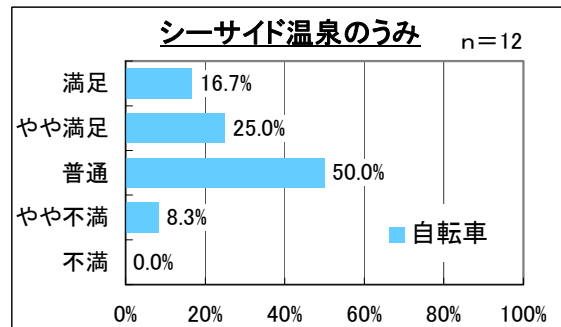
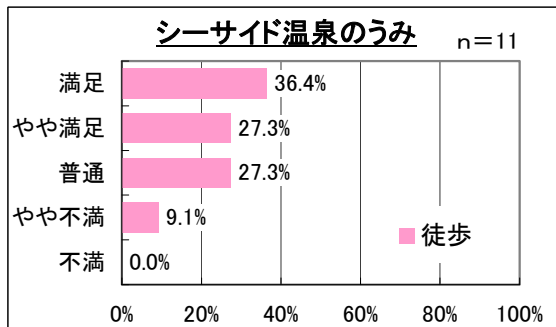
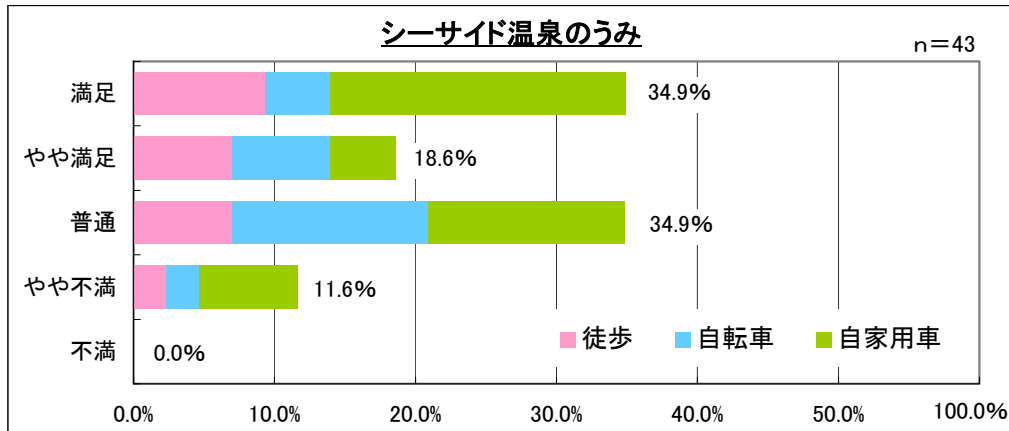


その理由 ■ : 徒歩 ■ : 自転車 ■ : 自家用車 ■ : 共通

	意見		
満足	・地元の人が教えてくれた ・おいしかった	・良い経験になった ・新鮮だった	・子どもが喜んでた ・自分でカキ打ちしたものを、焼いて食べられたらもっとよかった
やや満足	・教えてくれる人がいなかった ・おいしかった ・もう少しカキがあればよかった	・良い経験になった ・通常1000円は高い ・人が多くてゆっくり楽しめなかった	・子どもが喜んでた ・島民の人には試食がなく、気の毒だった為
普通	・試食が待たされた ・おいしかった	・カキ打ちのカキがもったいない ・通常1000円は高い	・教えてくれる人がいない ・もっと丁寧に教えて欲しい
やや不満	・試食の列が1列しかなく待たされる ・値段の割りに試食の数が少ない	・カキが十分に食べられなかった ・通常1000円は高い	・教えてくれる人がいない
不満	・待ち時間が長い、スムーズでない	・通常1000円は高い (宮島は1000円で試食12個)	・教えてくれる人がいない

③シーサイド温泉のうみ

- ・半額割引で体験して頂いたものの、通常 600 円を念頭に回答
- ・徒歩や自家用車の満足度が高い

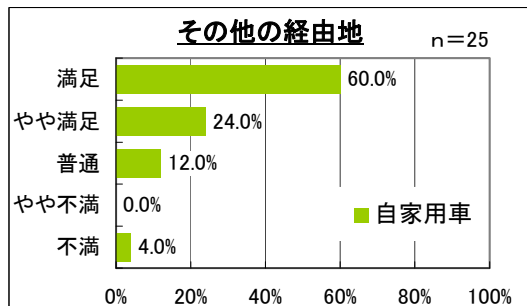
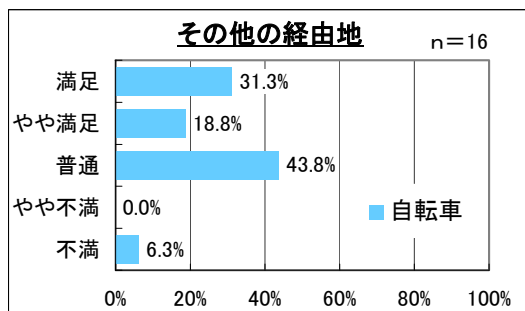
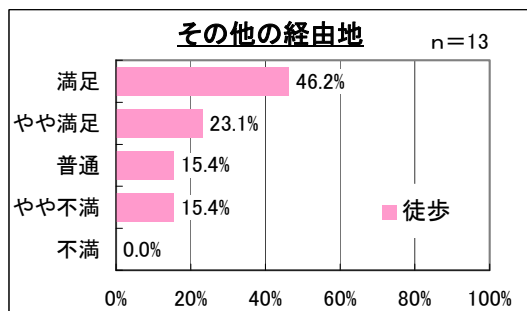
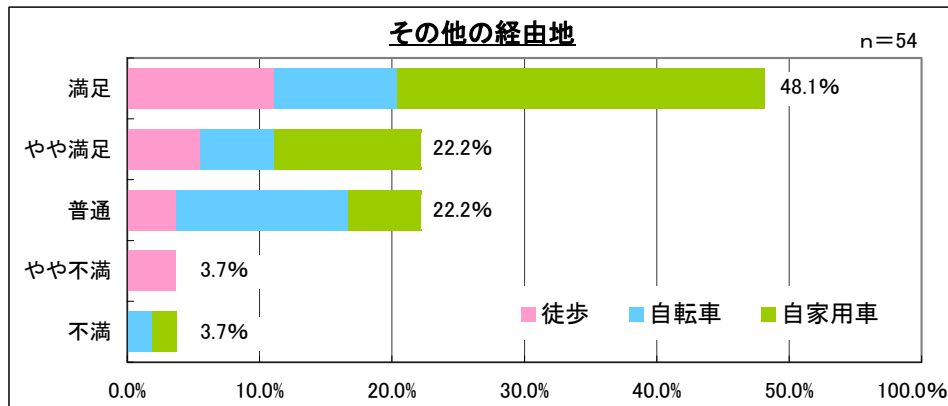


その理由 徒歩 : 自転車 : 自家用車 : 共通

	意見			
満足	・半額で入れた ・シャトルバスや路線バスの数があると便利	・キレイで、気持ちよかった ・ゆっくりくつろげた ・温泉を使っていた為	・露天風呂がよかった ・アイスを食べられた ・昼食がおいしかった	
やや満足	・駅伝の団体客と重なって混雑した(レストラン) ・昼食がもっとおいしかったらよかった	・海がキレイ ・もう少し安くてもよい ・ロビーの休憩所が狭い	・広い ・お風呂はよかった	
普通	・駅伝の団体客と重なって混雑した(レストラン)、くつろげなかった ・おいしかった	・施設はきれいだった ・脱衣所、休憩場所が狭い	・気持ちよかった ・ソフトクリームは別のところで売ったほうがよい	
やや不満	・自転車では遠いのでやめたほうがよいと言われ、断念した為	・ドライバーが少ない ・レストランが混んでいた	・貸しタオルがなかった ・もう少し安くてもよい	
不満				

④その他の経由地

- ・術科学校や景勝地で高い満足度
- ・飲食関係で不満意見もあり

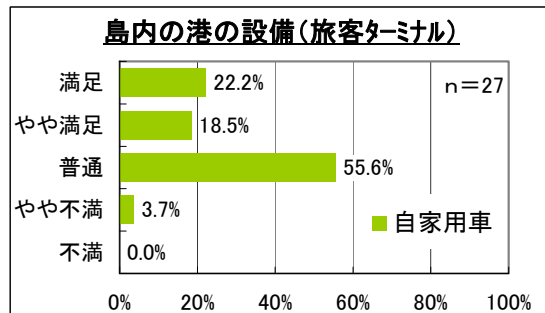
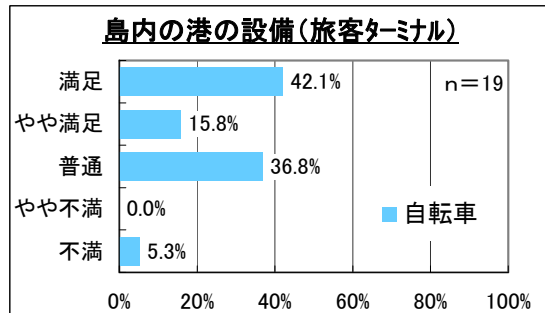
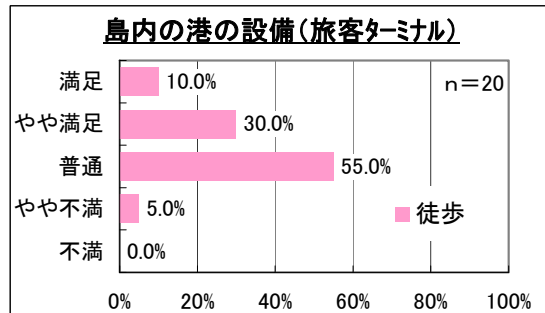
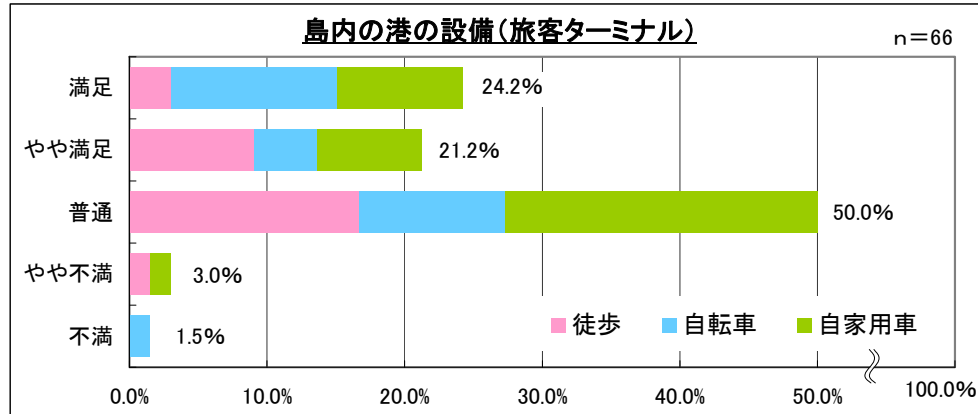


その理由 : 徒歩 : 自転車 : 自家用車 : 共通

	意見		
満足	(術科学校) ・楽しく、丁寧な説明で満足 ・歴史の事がよくわかった ・また行きたい (学びの館) ・せん茶道体験教室で貴重な体験	(江田島銘醸株) ・酒蔵の中を丁寧に案内してくれた (新鮮市場) ・安くて新鮮でおいしい (ブルービーチ(カフェ)) ・店員さんの人柄がよく、また行きたい	(砲台山、しびれ峠、長瀬海岸など) ・景色がよく、癒された (その他) ・改めて島の美しさを認識した ・江田島の文化に触れて楽しかった
やや満足	(真道山、砲台山) ・観光資源として十分に生かされていない (交流促進センター、中華料理店) ・おいしかった	(術科学校) ・また見学したい ・説明があり、分かりやすかった	(その他) ・駅伝が見れた ・もう少し時間がほしい ・カフェがほしい
普通	(術科学校) ・ボランティアの説明もあり満足	(ゆめタウン) ・子どもが退屈せず過ごせた	(その他) ・もう少し、整備・管理が必要
やや不満	(新鮮市場) ・売り切れで、昼食をとる店を探すのが大変だった		
不満	・間隔が遠い		

⑤島内の港の設備（旅客ターミナル）

- ・新しい旅客ターミナルであるため、普通以上の満足度
- ・情報発信の面で、不満足意見もあり

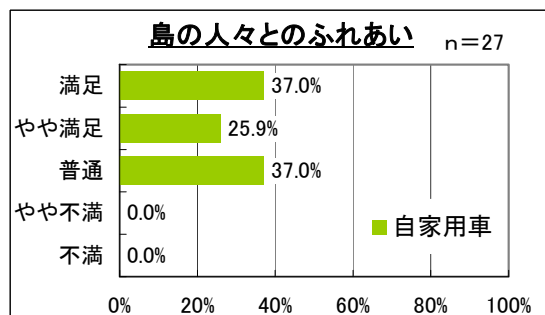
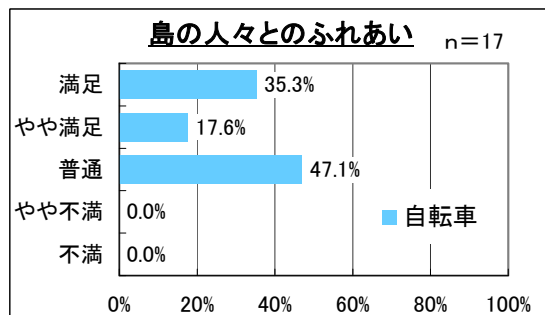
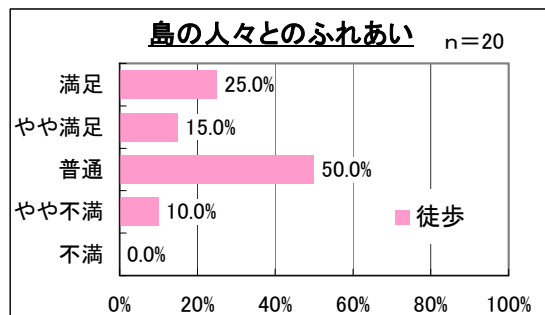
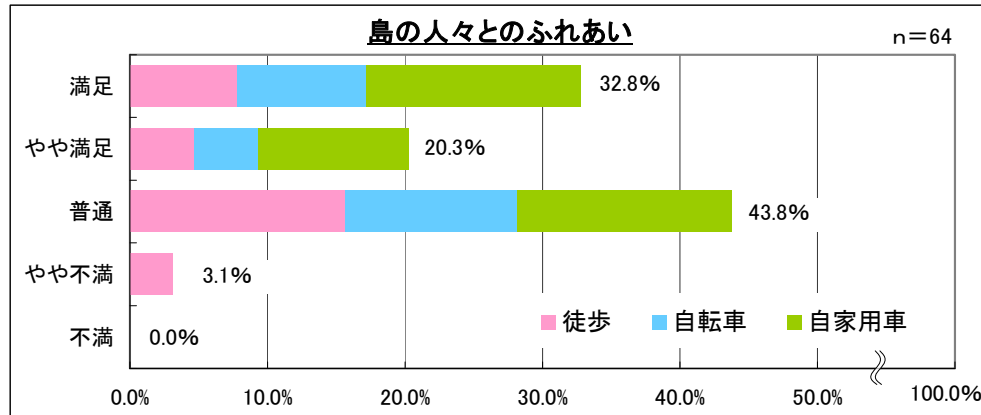


その理由 徒歩 自転車 自家用車 共通

	意見			
満足	・キレイで気持ちよい ・トイレがキレイ	・ゆっくり落ち着ける ・待合室もあり、規模は十分	・どの船に乗ればよいかわかりやすい ・新しく利用しやすい	
やや満足	・新しく整備されていてきれい ・土日だけでも直売所があるとよい	・景色がきれい ・目的地とバス停がわかりにくい	・カフェがあるとよい	
普通	・どこの港も同じようなもの ・思っていたより、キレイ ・清潔だが、明るさがない	・切符を買うとき戸惑った ・車移動なので見ていない ・土地のお土産がない、種類が少ない	・カフェなど飲食のできる施設がほしい ・観光情報があればよい	
やや不満	・案内表示がわかりにくい	・古い		
不満	・暗く、さみしい	・土産などが少ない		

⑥島の人々とのふれあい

- ・高い満足度
- ・ふれあいの場に対する不満意見もあり

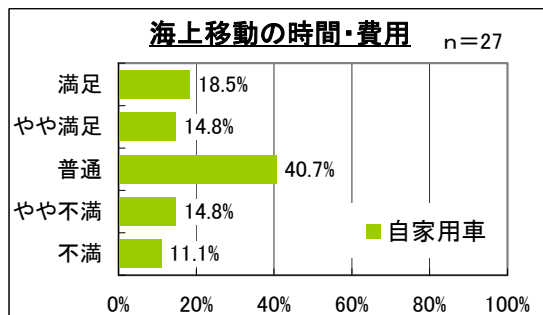
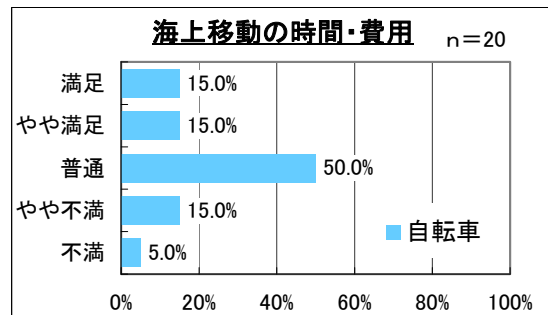
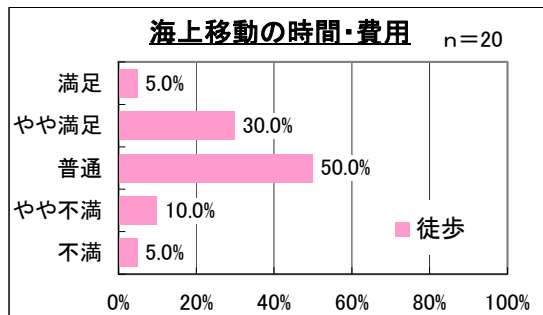
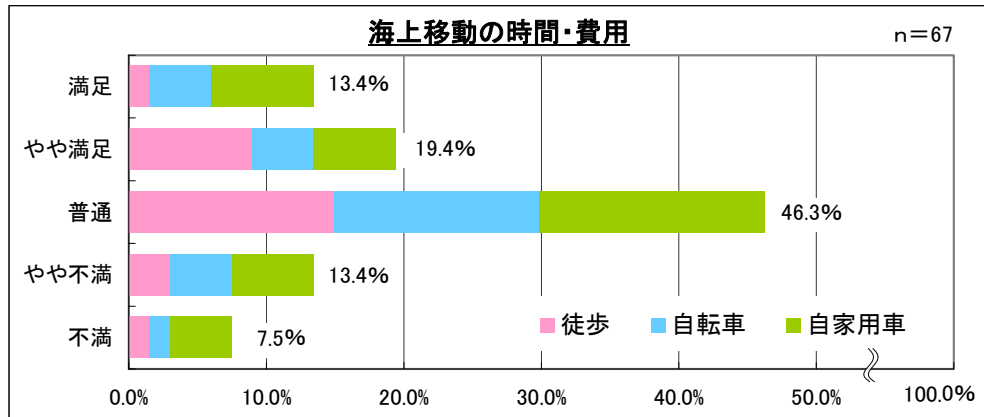


その理由 ■: 徒歩 ■: 自転車 ■: 自家用車 ■: 共通

	意見		
満足	・気さくに声をかけてくれる ・サイクリングを応援してくれた	・歓迎されていると感じた ・親切	・準備中のお店を開けてくれた
やや満足	・親切で優しい ・多くの時間は取れなかった	・島の通な情報を教えてくれた ・店の人などもう少し親切であればよかった	・声をかけてくれた
普通	・フェリー乗り場周辺が活気がない ・挨拶程度	・あまりふれあえていない	・小学生が挨拶してくれた
やや不満	・ふれあう場所がない		
不満			

⑦海上移動の時間・費用

- ・海上交通費用は負担させずに回答
- ・海上交通による時間・費用は、可もなく不可もなく、普通の満足度が多い

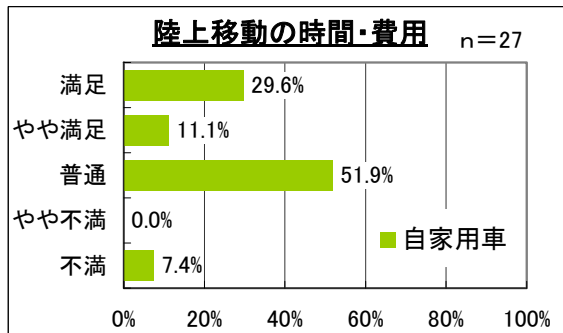
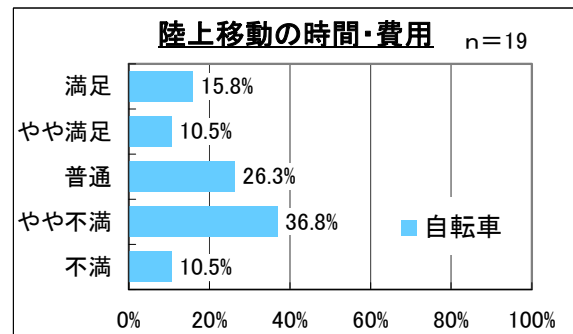
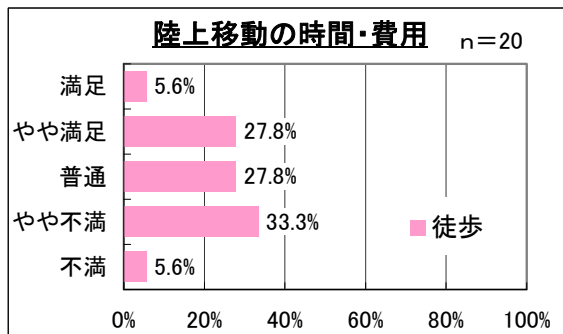
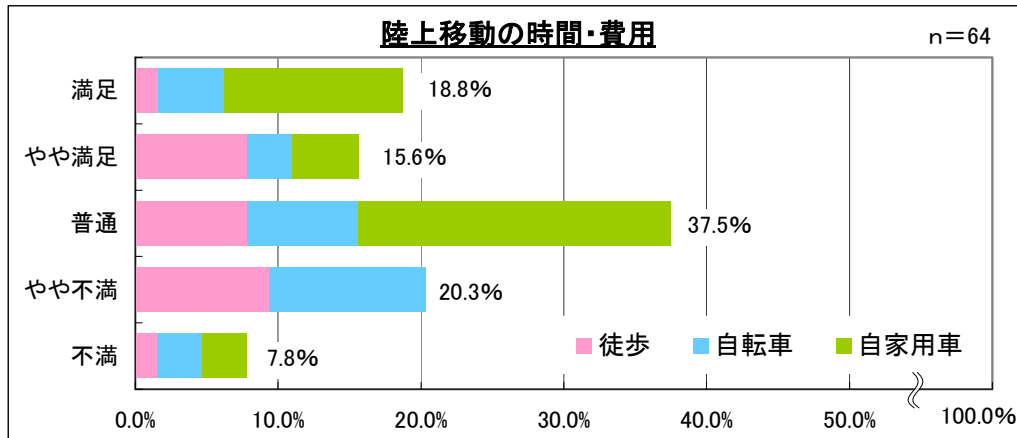


その理由 ■: 徒歩 ■: 自転車 ■: 自家用車 ■: 共通

	意見		
満足	・家族と話ができた ・瀬戸の島々を堪能する時間にはよい ・時間も金額も妥当		
やや満足	・利用者が増えたら値下げしてほしい ・料金が低い ・思っていたより近い ・フェリーは時間がかかる ・船内でくつろげる ・高速船は席が少ない		
普通	・料金が低い ・割引があるとよい		
やや不満	・料金が低い ・時間がかかる		
不満	・料金が低い		

⑨陸上移動の時間・費用

- ・陸上交通費用は負担させずに回答
- ・普通の満足度が多いものの、徒歩（バス便数等）、自転車（距離、狭い等）の不満は高い

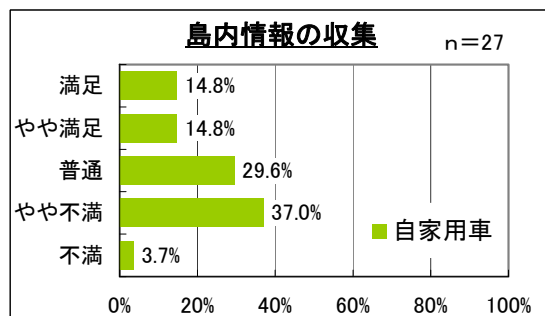
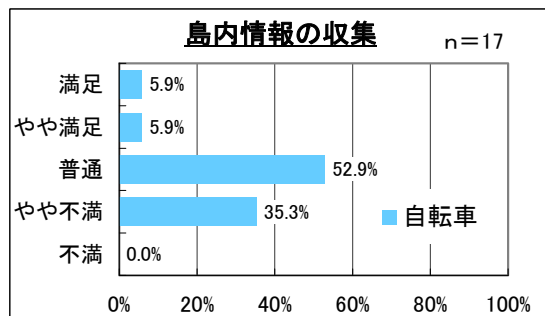
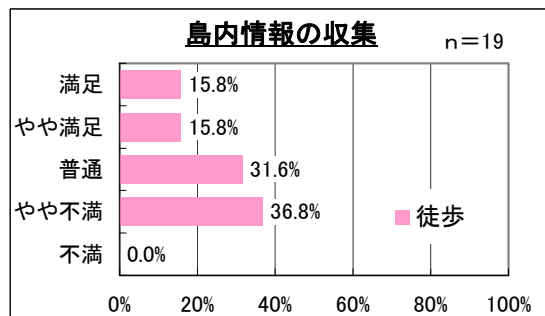
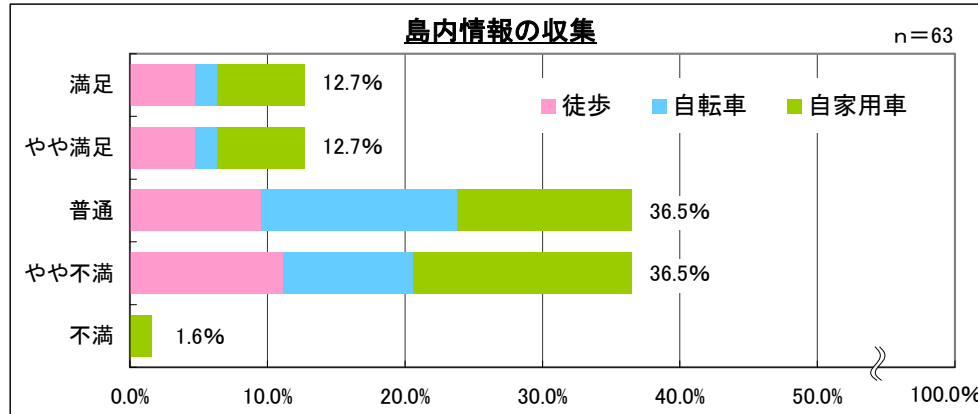


その理由 ■: 徒歩 ■: 自転車 ■: 自家用車 ■: 共通

	意見		
満足	・家族と話ができた ・疲れたけどいい運動になった	・楽しかった ・景色がよかった	・すぐ目的地にいける
やや満足	・距離が長く、時間がかかる ・気持ちよかったが、疲れた	・道の狭いところがある ・景色がよかった	・バスの本数が少ない ・混雑もなく、駐車場も空いていた
普通	・道が狭く、車や人と近く、危険 ・バス、タクシーが安い	・自転車はキツイ ・体力にあっていた	・快適なドライブ ・バスの本数が少ない
やや不満	・道が狭く、走行しにくく、危険 ・歩道がないところは危険	・時間が拘束される ・徒歩の距離が長いところがある	・バスの本数が少ない
不満	・小用港から自転車でフェリーで帰れると思っていた為	・道案内が分かりにくい ・時間的に余裕がない	・バスの本数が少ない

⑨島内情報の収集

- ・島内情報は提供した上での回答
- ・いずれのモードにおいても、普通以下の満足度

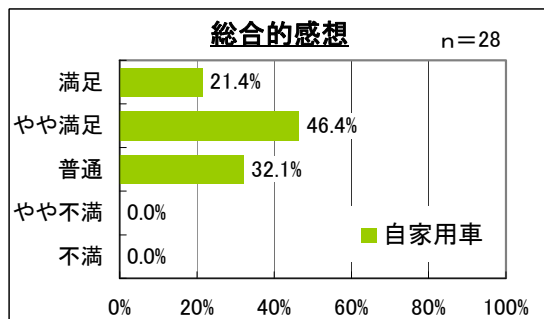
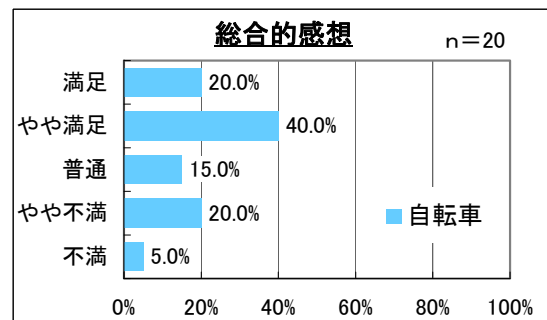
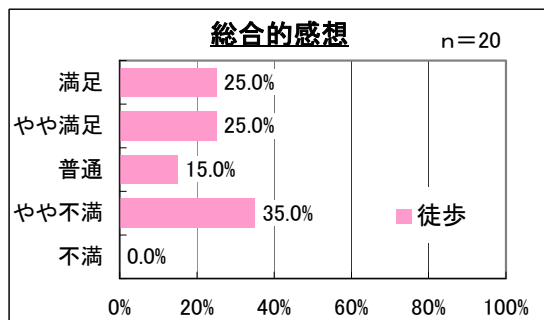
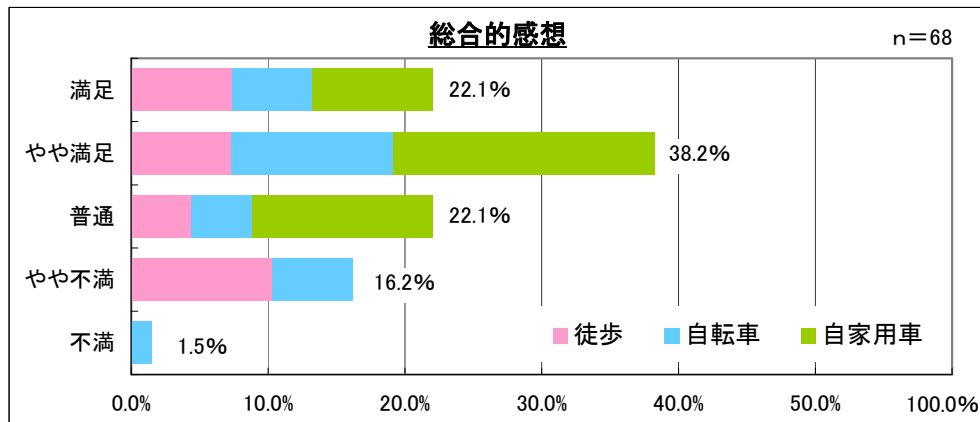


その理由 ■: 徒歩 ■: 自転車 ■: 自家用車 ■: 共通

	意見		
満足	・用意してあった資料で楽しめた ・パンフレットに写真があり、よかった		
やや満足	・資料が分かりやすかった ・地理が分からず、迷った		
普通	・資料があってよかった ・パンフレットが充実していた ・ネットで事前に収集 ・島内マップが役に立った		
やや不満	・案内表示が少なく分かりにくい ・インターネットでは情報に限りがありよく分からなかった ・どこに聞いたらいいか分からない ・地図が見にくい ・少ない ・おすすめ品などの情報が欲しい ・お土産を買える施設が少ない		
不満	・案内表示、標識が少なく迷った		

⑩総合的感想

- ・総合的には、普通以上の満足度
- ・特に、自家用車は不満意見はなし



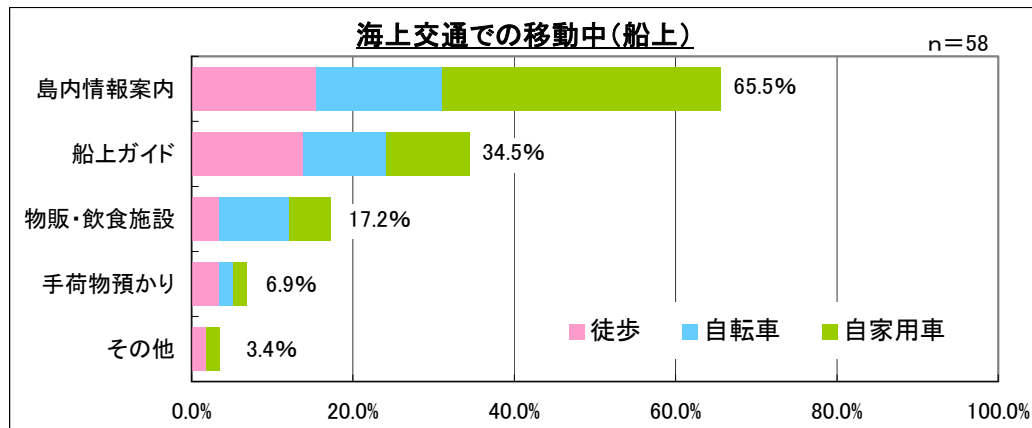
その理由 : 徒歩 : 自転車 : 自家用車 : 共通

	意見		
満足	・楽しく充実していた ・またウォーキングしたい ・体を動かして気持ちよかった	・子どもの遊ぶところがほしい ・島の人とふれあえた ・歩いたことで色んな出会いがあった	・景色がよく、自然とふれあえた ・新しい江田島を発見 ・新鮮市場が売り切れで残念
やや満足	・楽しかった ・リピーターを増やす努力を ・美味しいものが楽しめた	・海、山、空気がキレイでのんびりできた ・バスは乗り遅れると身動き取れない ・交通費に見合うだけのものが必要	・思ったより見るところがあった ・天気がよく気持ちよく走行できた ・新しい江田島を発見
普通	・新鮮市場が売り切れだった ・天気がよく徒歩は気持ちよかった ・桜の季節にきたい	・案内表示が少ない ・天気がよくいい運動になった ・たまに船に乗ると子どもが喜ぶ	・交通費に見合うだけのものが必要 ・楽しかった
やや不満	・案内表示が少ない ・交通の便が悪い ・ちょっと休憩するところがない	・費用がかかる ・見所が分かりにくい	・島の特徴的なものが少なく、時間をもてあました
不満	・不便		

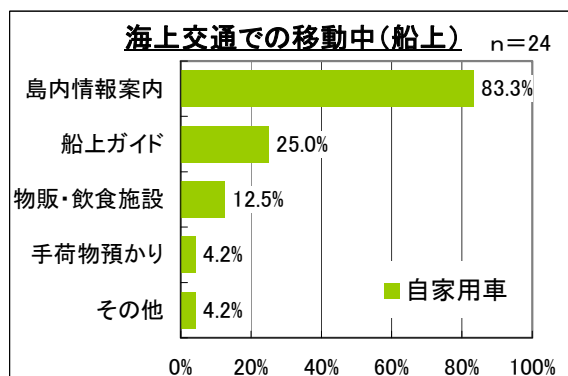
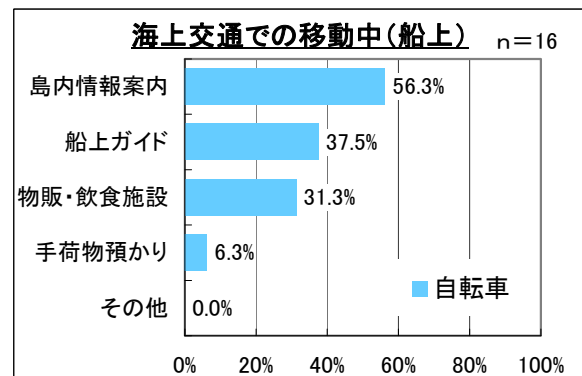
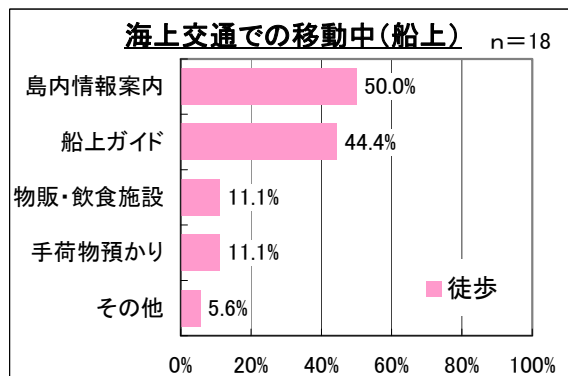
Q3. 本日の江田島交流の体験結果を踏まえて、移動中の各地点において、どのようなサービスや施設があると良いとお考えかお答えください。（複数回答可）

①海上交通での移動中（船上）

- ・海上交通での移動中に必要なサービス・施設について回答
- ・島内情報案内、船上ガイドが上位を占める

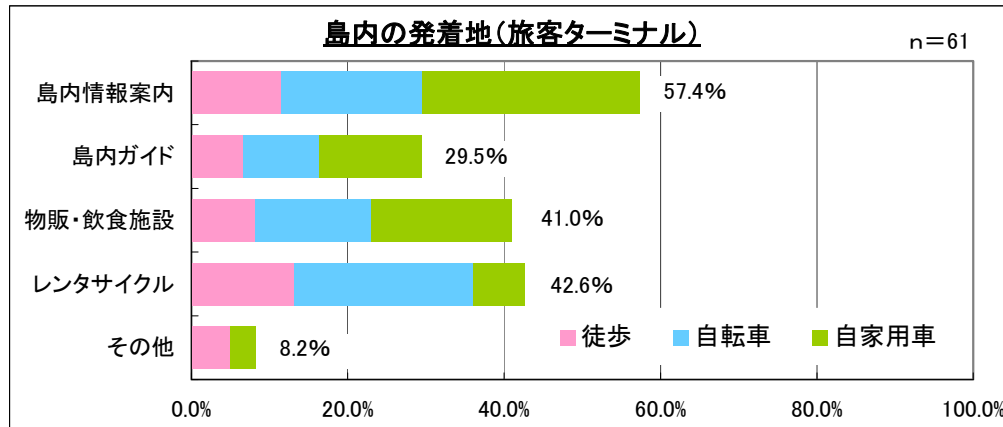


その他
・ペットの扱い



②島内の発着地（旅客ターミナル）

- ・旅客ターミナルでの必要なサービス・施設について回答
- ・自家用車は、島内情報案内、物販飲食施設が上位を占める
- ・徒歩、自転車は、レンタサイクルが上位を占める

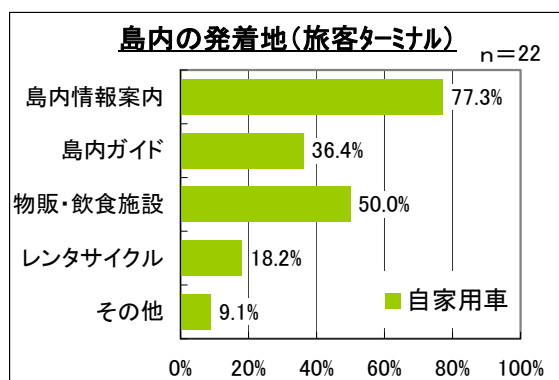
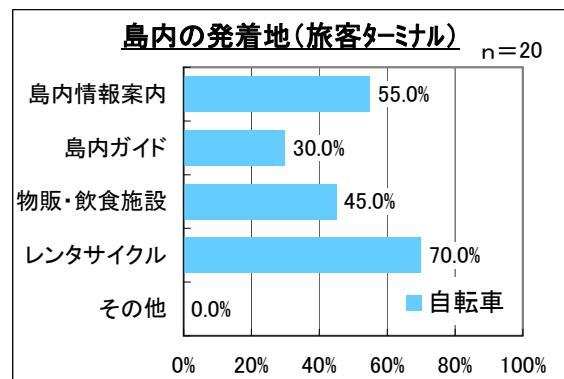
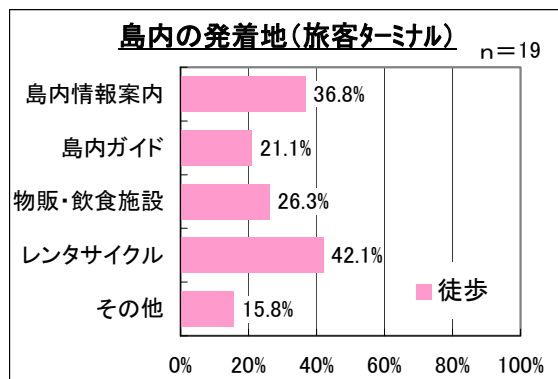


その他

・レンタカー

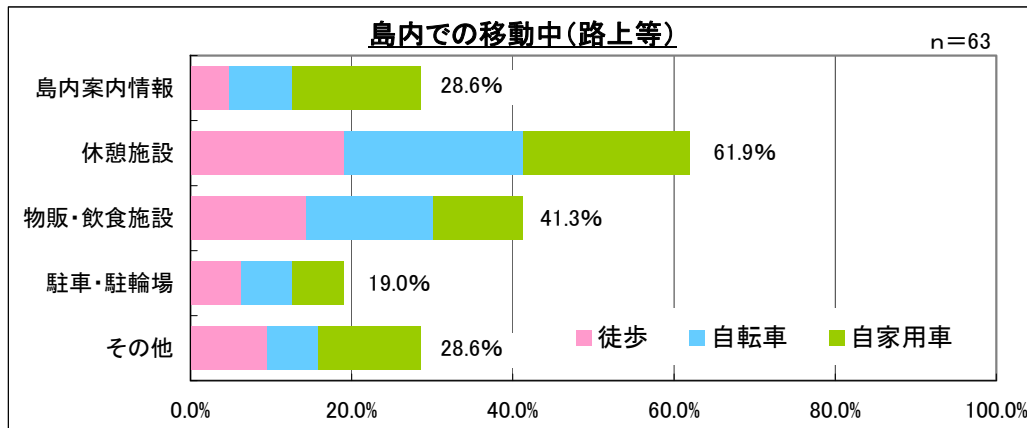
・バスの系統、下車駅の案内

・手荷物預かり



③島内での移動中（路上等）

- ・島内移動中での必要なサービス・施設について回答
- ・自家用車は、休憩施設、島内情報案内が上位を占める
- ・徒歩、自転車は、休憩施設、物販飲食施設が上位を占める



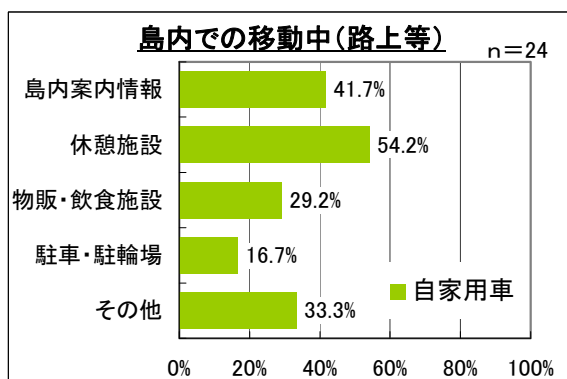
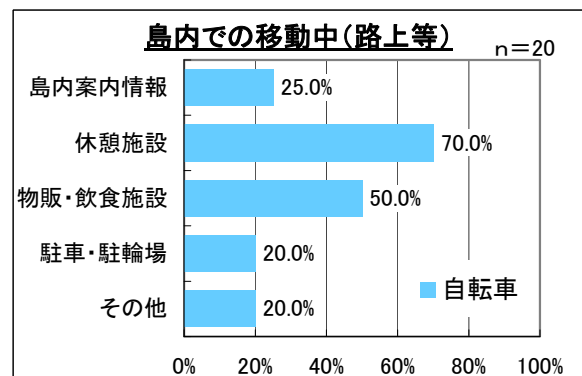
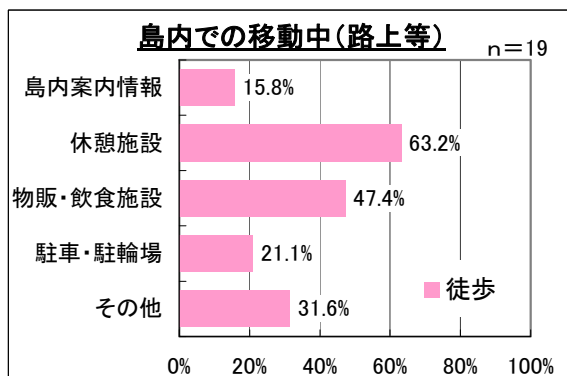
その他

・案内表示、標識、看板等
・コンビニ、喫茶店など

・歩道、自転車道の整備
・海岸沿いの道がずっと続いていればよい

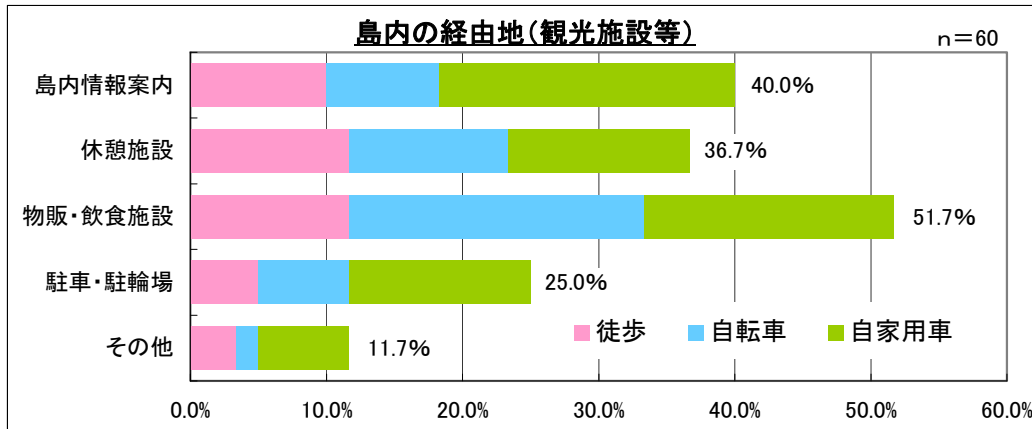
・レンタカー

・道の駅
・トイレ



④島内の経由地（観光施設等）

- ・島内経由地での必要なサービス・施設について回答
- ・徒歩、自転車は、物販飲食施設、休憩施設が上位を占める
- ・自家用車は、島内情報案内、物販飲食施設が上位を占める



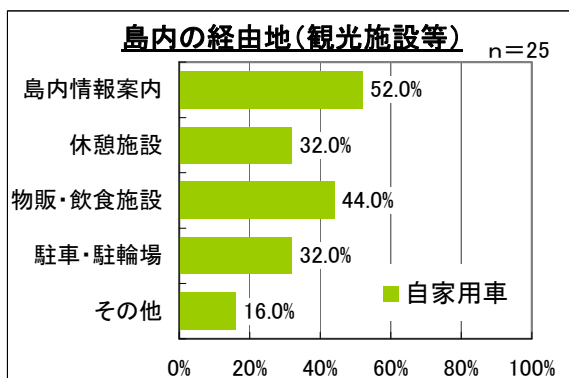
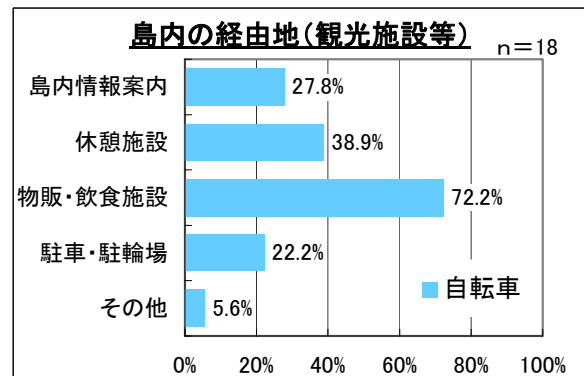
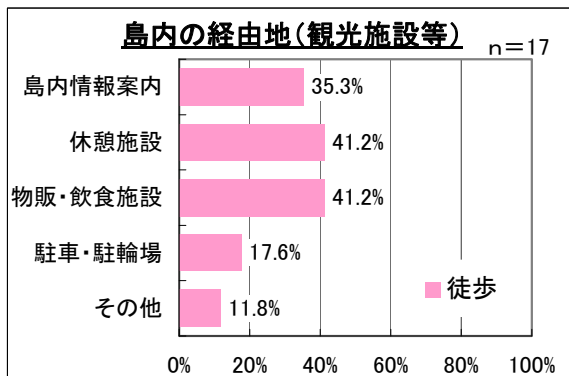
その他

・手荷物預かり

・案内、看板

・トイレ

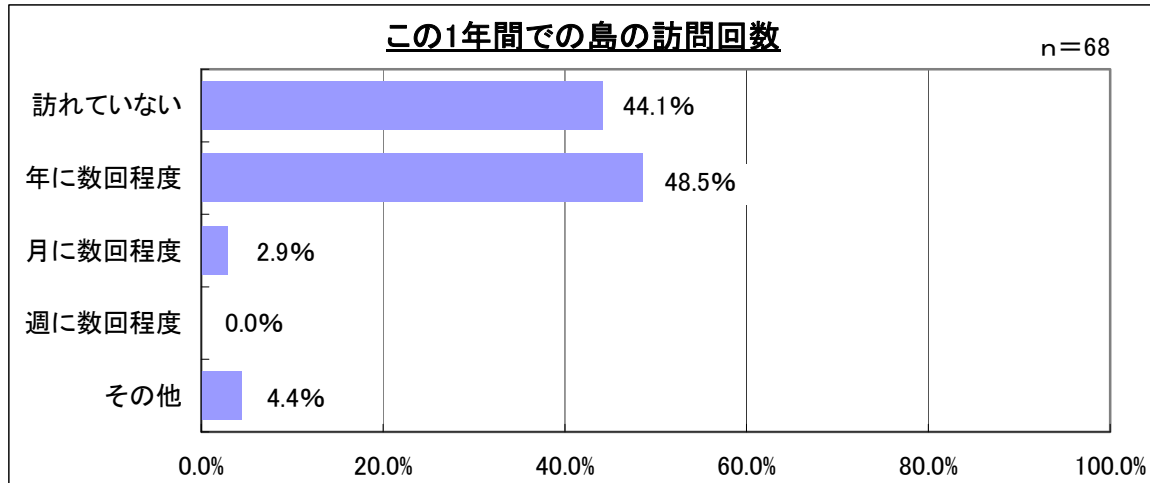
・島民おすすめの情報



Q 4. あなたの日常的な瀬戸内海の島々の利用（余暇の過ごし方）についてお答えください。

①この1年間で、島をどの程度訪れましたか。（一つ回答）

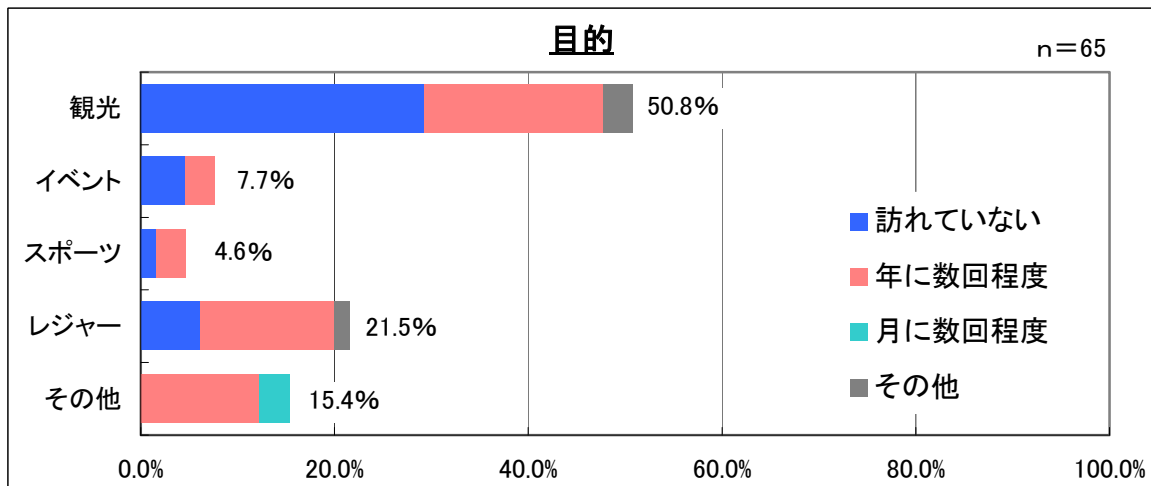
- ・瀬戸内海の島々を余暇に訪れる回数は、年に数回又は0回が大半
- ・目的は、観光が大半



その他

・1年ぶり ・2年に一度

②島を訪れる主な目的はなんですか。（一つ回答）

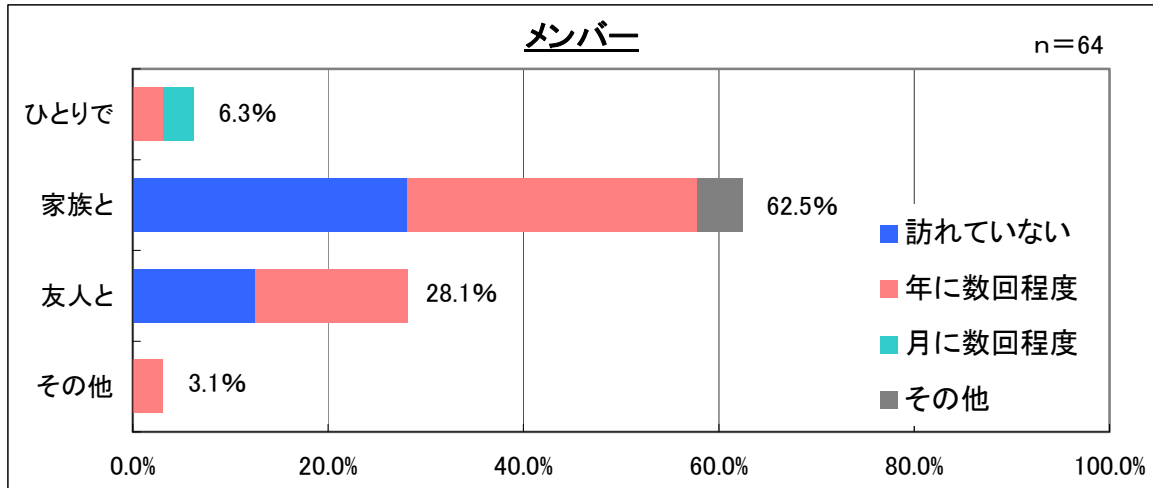


その他

・仕事 ・合宿 ・墓参り ・福祉施設

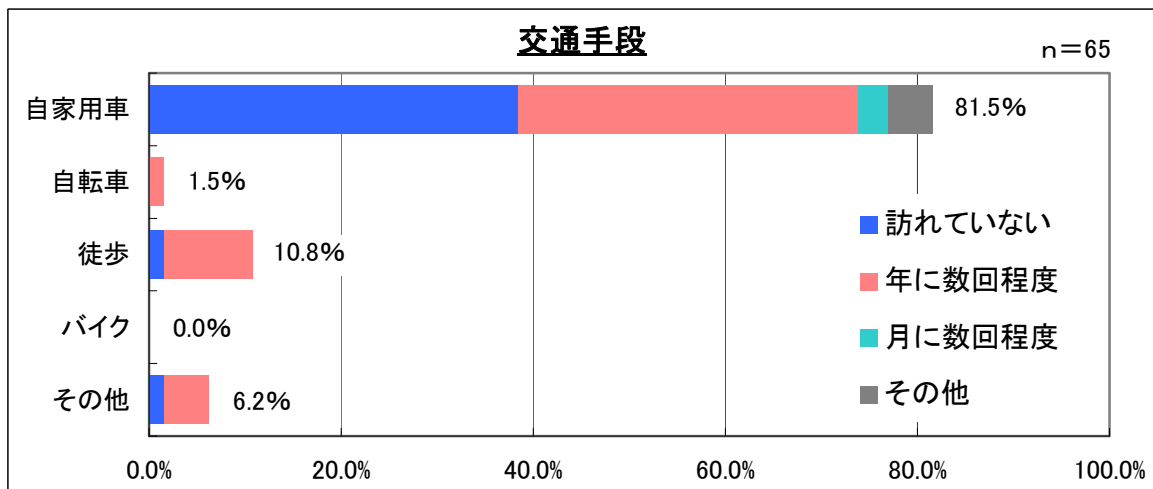
③どのようなメンバーで島を訪れることが多いですか。（一つ回答）

- ・島を訪れるメンバーは、家族が大半を占め、友人と続く
- ・交通手段は、自家用車が大半を占める


その他

・会社の人 ・サークル

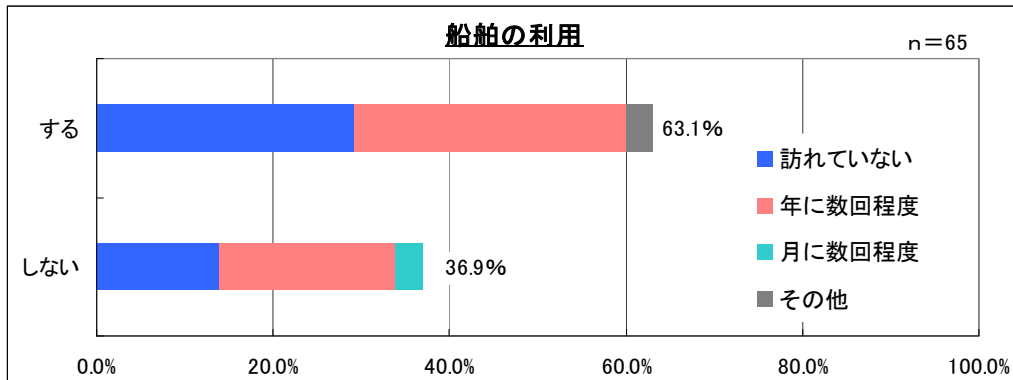
④どのような交通手段で島を訪れることが多いですか。（一つ回答）


その他

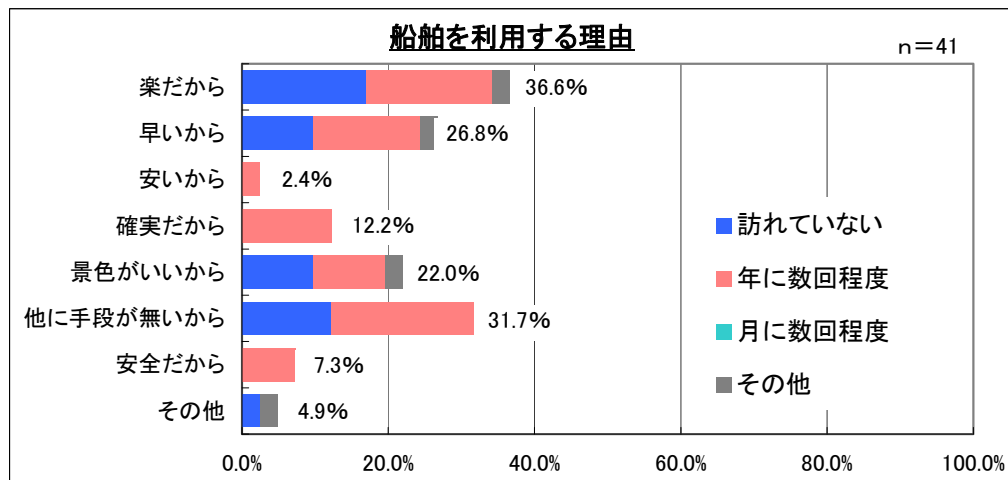
・公共機関 ・友人の車

⑤その交通手段で島を訪れる際、船舶を利用しますか。（一つ回答）

- ・船舶を利用する理由は、楽だから、早いから、景色がいいからが上位を占める
- ・一般、船舶を利用しない理由は、安いから、楽だからが上位を占める



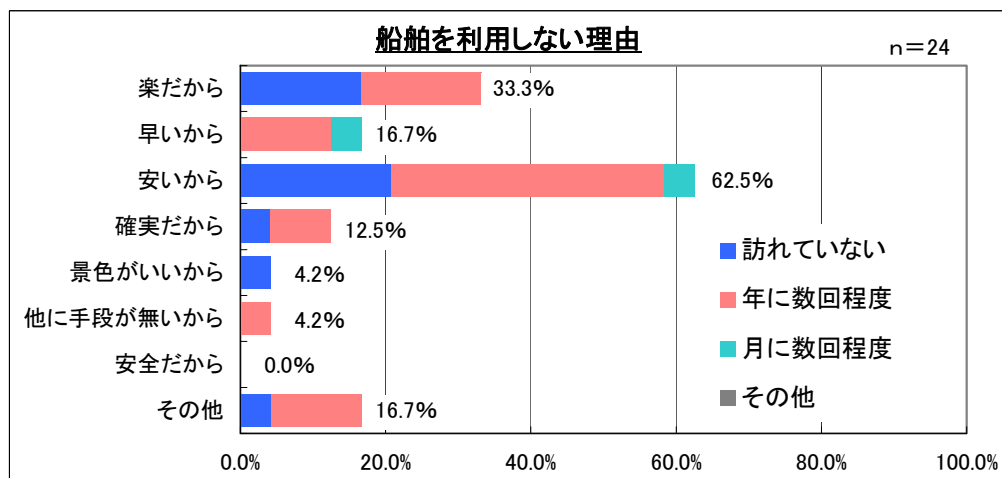
⑥その理由はなぜですか。（複数回答可）



その他

・歩くのもよいかと

・自分の時間で行動できるから



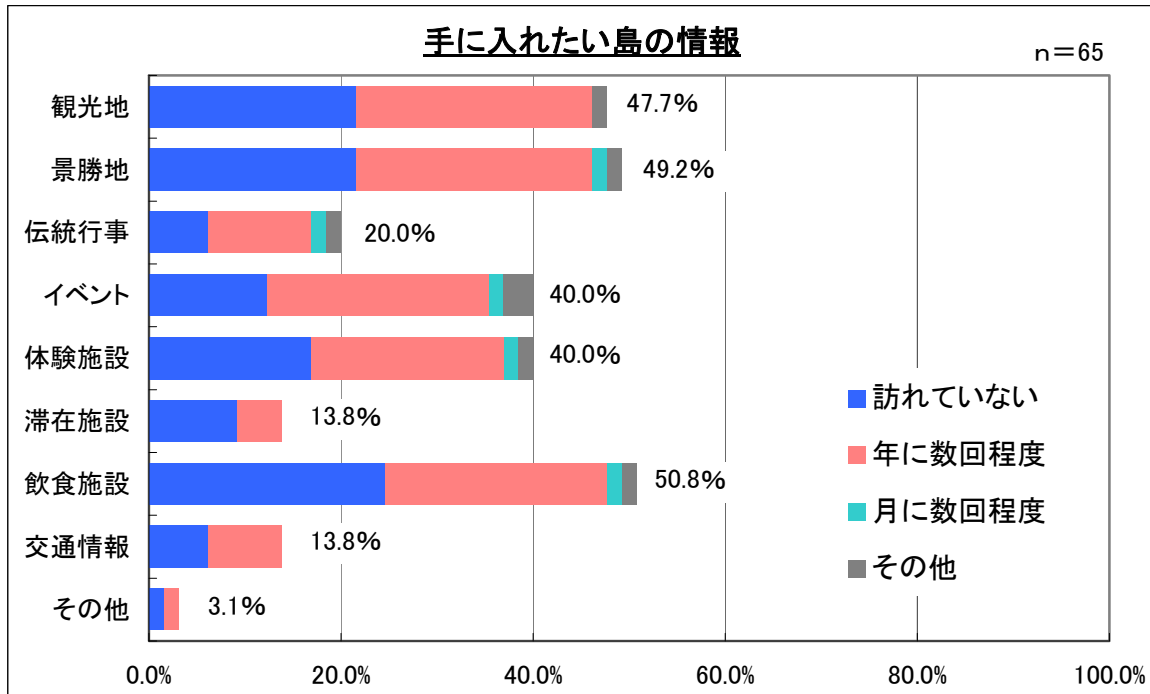
その他

・移動スペースが固定されるから

・自分の時間で行動できるから

⑦どのような島の情報を手にいれたいですか。（複数回答可）

- ・手に入れたい情報は、飲食施設、景勝地、観光地が上位を占め、イベント、体験施設が続く
- ・情報の入手手段は、ホームページが上位を占める

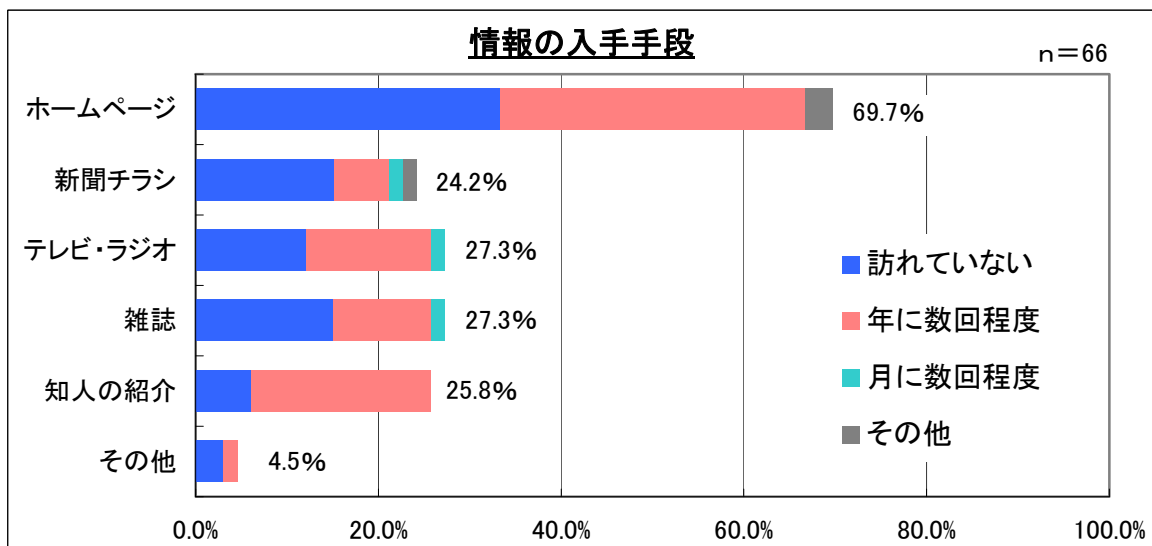


その他

・特産品、名物料理

・穴場的な飲食店情報

⑧島の情報はどのような手段で手に入れますか。



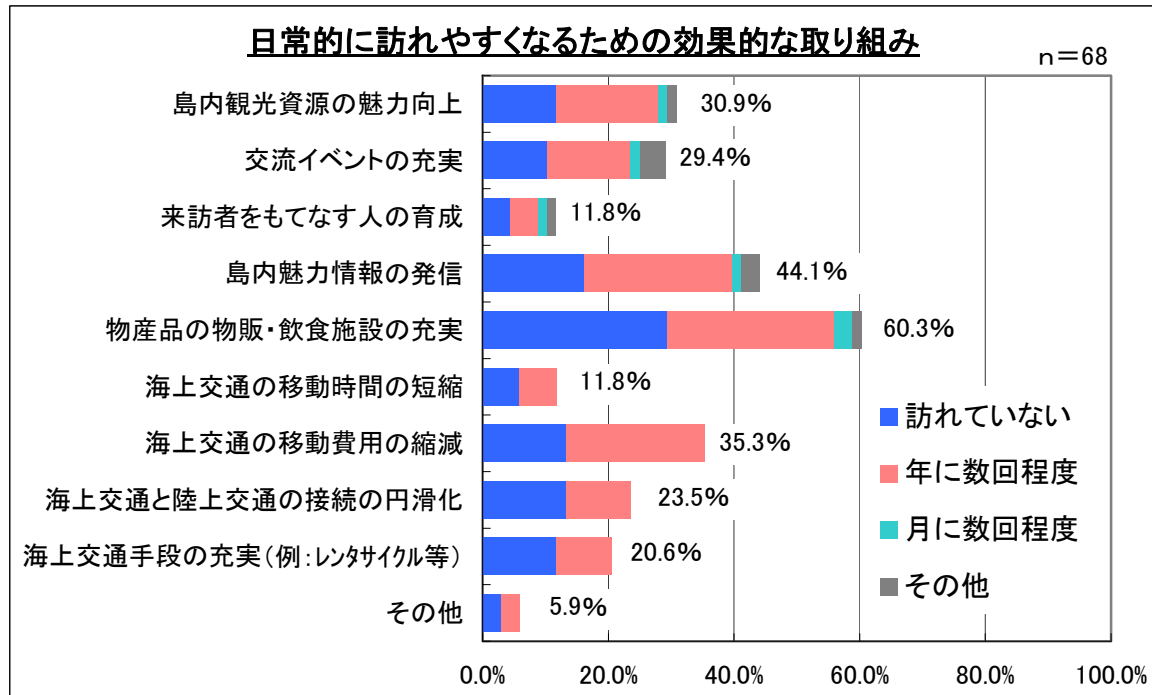
その他

・フリーペーパー

・パンフレット

⑨あなたにとって、瀬戸内海の島々が日常的に訪れやすい場となるためには、
どのような取り組みが効果的だとお考えですか。（上位3つ）

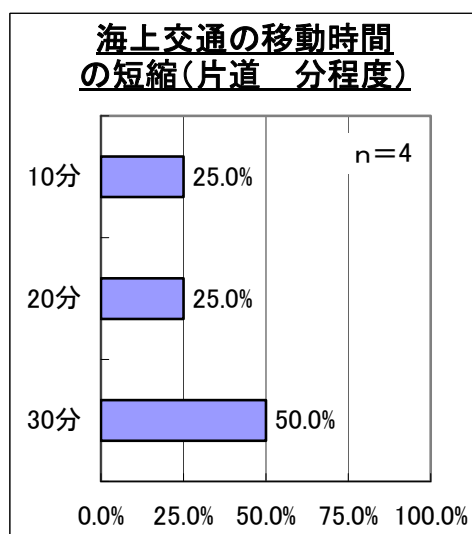
- ・ 日常的に訪れるためには、物販飲食施設の充実が上位を占め、島内の魅力情報発信、海上交通の移動費用の縮減などが続く
- ・ 海上交通の移動は、片道で、30 分以内、1000 円以内が多くを占める



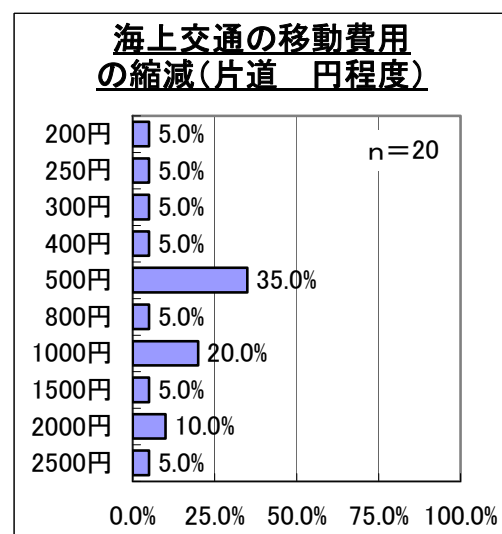
その他

・海をキレイにする ・サイクリングロードの整備、道路の整備 ・モデルコースの提示

海上交通の移動時間の短縮(片道____分程度) 海上交通の移動費用の縮減(片道____円程度)



平均：片道25分程度



平均：片道873円程度

4-5 モニターアンケートの結果と考察

社会実験でのモニターアンケート調査の結果と考察は次のとおり。

表- 8 モニターアンケート調査の結果と考察

項目	モニターアンケート調査の結果と考察
◇島内の 経由地	<ul style="list-style-type: none"> ・利用料金を割引し、情報提供を行った島内施設の経由率は、主要な観光地と同様の高い経由率を示す結果となり、ニーズに沿った情報提供や割安インパクトのある海上交通利用と島内施設利用のセット料金設定といった取り組みの効果は高いと考える。 ・既存のパンフレットで紹介されている観光資源以外にも、ショッピングセンター・カフェ・路上からの風景などに立ち寄っていることから、島内の物販・飲食・道端の景色といった生活関連情報の発信が求められていると考える。
◇使用料金	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩モニターの使用料金は比較的高額、自転車モニターは比較的低額、自家用車モニターは高額と低額に2極化する結果となり、10～20代が比較的多い自転車モニターは年齢構成の影響を受けたと考えられる一方で、自転車モニターや自家用車モニターは移動そのもの（サイクリングやドライブ）を楽しんだとも考えられることから、サイクリングロードなど島内の快適な移動環境の整備が求められていると考える。
◇滞在時間	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車モニターの滞在時間は比較的小短く、徒歩モニターと自家用車モニターは比較的小長く滞在した結果となり、徒歩モニターは島内の公共交通ダイヤに左右されたものと考えられることから、島外からの来訪者に対応した交通ダイヤの調整や、レンタカーやレンタサイクルといった島内周遊手段の確保が求められていると考える。
◇満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・地域イベント（朝市）に対する満足度は、『普通』が4割、『やや不満』が3割の結果となり、小規模なイベントだけでは高い満足度が得られないものと考えられることから、集客力の高いイベントの同時開催や島々のイベントカレンダーの開発・検証といった取り組みが求められていると考える。 ・カキ打ち体験（通常1000円）に対する満足度は、『やや満足』『やや不満』とも3割の結果となり、通常料金への抵抗はあったものの、島特有の体験ができることには高い満足度が得られるものと考えられることから、農家や漁家への民泊の促進といった取り組みの効果は高いと考える。 ・シーサイド温泉（通常600円）に対する満足度は、『満足』『普通』とも3割の結果となり、比較的小高い満足度が得られたことから、島の景色を眺望できる温浴施設や休憩施設の充実といった取り組みの効果は高いと考える。 ・その他経由地の満足度は、『満足』が5割の結果となったが、自転車モニターは『満足』が3割と低小ことから、サイクリングロードなど島内の快適な移動環境の整備が求められていると考える。

項目	モニターアンケート調査の結果と考察
◇満足度 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客ターミナルの満足度は、『普通』が5割の結果となり、通過点としての必要機能は認められているものと考えられるものの、旅客ターミナルを寄合所として開放するなど、みなとが地域の交流の場となっていくような取り組みや、船内・船上イベントの開催や帆船・客船・自衛艦の寄港といった島外からの来訪者にとって目的地となるような取り組みの余地はあるものとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・人とのふれあいの満足度は、『普通』が4割、『満足』が3割の結果となり、比較的高い満足度が得られたことから、島民にとっては日常的な挨拶や会話を島外からの来訪者へのおもてなしサービスとして認識し、島民による島内ガイドの育成や地元漁師や元船乗りによる船上ガイドの育成といった取り組みの効果は高いと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・海上移動の時間・費用の満足度は、『普通』が5割の結果となり、ある程度の時間を要することは認知されていると考えられるものの、船内における島内情報や船からの景観情報の発信といった、海上交通での移動中に価値を付加する取り組みの余地はあるものとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・陸上移動の時間・費用の満足度は、『普通』が4割、『やや不満』が2割の結果となり、海上交通と比較すると低いことから、サイクリングロードなど島内の快適な移動環境の整備には改善余地があるものとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・島内情報の収集の満足度は、『普通』『やや不満』とも4割と、いずれの交通手段においても高い満足度は得られなかったことから、来訪者の目的や移動手段にマッチした情報発信には改善余地があるものとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・総合的感想の満足度は、『やや満足』が4割、『満足』『普通』とも2割の結果となり、様々な点に満足・不満足を感じながらも、トータルとしては高い満足度が得られたことから、島外からの来訪者にとって瀬戸内海の島々で過ごす余暇の時間は快適なものであり、そのための取り組みが今後の活性化に繋がっていくと考える。
◇周遊中のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・海上移動中で必要とするサービスは、『島内情報案内』が7割、『船上ガイド』が3割の結果となり、海上交通は単なる移動手段ではなく、その移動中にも価値ある時間を過ごしたい要求があるものと考えられることから、船内における島内情報や船からの景観情報の発信が求められていると考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客ターミナルで必要とするサービスは、『島内情報案内』が6割、『レンタサイクル』『物販・飲食施設』とも4割の結果となり、海上移動中と同様、旅客ターミナルにおける島内情報の発信が求められているとともに、レンタカーやレンタサイクルといった島内周遊手段の確保や、旅客ターミナルにおける地元特産品等の物販・飲食サービスの充実が求められていると考える。

項目	モニターアンケート調査の結果と考察
◇周遊中のサービス (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・島内移動中で必要とするサービスは、『休憩施設』が6割、『物販・飲食施設』が4割の結果となり、自家用車だけでなく、ハイキングやサイクリングといった多様な交通手段の来訪者に対して、休憩施設の充実や、地元特産品等の物販・飲食サービスの充実が求められていると考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・島内経由地で必要とするサービスは、『物販・飲食施設』が5割、『島内情報案内』『休憩施設』が4割の結果となり、観光地などの経由地にも、地元特産品等の物販・飲食サービスの充実や、休憩施設の充実が求められているとともに、次の目的地に至るための資源情報の発信も求められていると考える。
◇島嶼部の余暇利用	<ul style="list-style-type: none"> ・来島回数は、『年に数回程度』が5割、『訪れていない』が4割の結果となり、瀬戸内海の島々で余暇を過ごす習慣は未だ浸透していない状況であることから、海外や関東・関西方面といった広域からの集客だけでなく、最寄の都市在住者をターゲットとした取り組みの効果は高いと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・来島目的は、『観光』が5割の結果となり、最寄の都市在住者にとって、瀬戸内海の島々は、観光の対象として認知されていることから、多様な余暇の過ごし場所を提供していく取り組みの効果は高いと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・来島メンバーは、『家族と』が6割の結果となり、団塊夫婦や子育て家族といったファミリー層をターゲットとした取り組みの効果は高いと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段は、『自家用車』が8割の結果となり、自家用車での移動に特化していることから、自家用車での来訪に適した島内サービスを充実させるとともに、徒歩や自転車での来訪に適したサービスを提供していくことにより、新たな来訪者を開拓していくことができると考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・海上交通利用は、『利用する』が6割、『利用しない』が4割、海上交通を利用する理由は、『楽だから』が4割、『手段がない』が3割、海上交通を利用しない理由は、『安いから』が4割、『楽だから』が3割の結果となり、自家用車での来訪にとって海上交通の料金抵抗が大きいことから、自家用車よりも低料金で輸送できる徒歩や自転車での来訪者を開拓する取り組みの効果は高いと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> ・手に入れたい島内情報は、『飲食施設』『景勝地』『観光地』が5割、『イベント』『体験施設』が4割の結果となり、島内の観光地やイベントだけでなく、景勝地、飲食施設、体験施設といった情報を島外に対して発信していくことが効果的であると考え。

項目	モニターアンケート調査の結果と考察
◇島嶼部の 余暇利用 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報入手の手段は、『ホームページ』が7割の結果となり、情報提供者にとっては比較的簡易な手段での情報発信が有効であると考えられる一方で、膨大な情報量の中から選ばれるよう、『しまなみ海道』や『みなとオアシス』といったキーワードや、色調・音楽・キャラクター等の統一といった情報の発信に工夫が必要であるとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効果的な取り組みは、『物販・飲食施設の充実』が6割、『情報発信』が4割の結果となり、地元特産品等の物販・飲食サービスの充実や、景勝地、飲食施設、体験施設といった情報を島外に対して発信していくことが効果的であるとする。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 希望する海上移動の時間・費用は、平均、『片道25分程度』『片道873円』の結果となり、これらが日常的な余暇の利用にとって抵抗を感じないものであると考えられることから、このようなニーズに適した日帰り・滞在クルーズコースの開発・検証や、島めぐりクルーズ船の係留施設等の整備といった取り組みが効果的であるとする。

4-6 関係者ヒアリング調査の結果と考察

社会実験に協力頂いた関係機関に対するヒアリング調査の結果と考察は、次のとおり。

表- 9 ヒアリング調査の結果と考察

ヒアリング先	ヒアリング調査の結果	考察
江田島市 商工観光課	<ul style="list-style-type: none"> ・島内では、サイクリンロードやハイキングロードの整備に向けた機運が高まっている。自転車で実際に周遊したモニターからも、サイクリングロードの設置や、道を広げて欲しいという意見が多いため、国の機関として、計画に入れていただきたい。 ・情報発信に対する不満意見は予想外であり、自転車や徒歩で島内を巡る方をターゲットとした情報発信の必要性を感じた。 ・高速船やフェリー料金に対して補助制度を確立していただきたい。 	<p>◇島外からの来訪者拡大に向けた取り組みが検討されている中、1市町だけではなく、国による計画への位置づけや法制度の確立が必要とされている。</p> <p>◇現状に満足することなく、ターゲットを絞った効果的な情報発信への改善が必要とされている。</p>
江田島市 商工会	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食マップの必要性を感じた。ホームページを開設するため、反映したい。 ・集客目的の取り組みでも、まずは島内の人々に受け入れられる取り組みであることが重要である。 ・江田島は近くて遠い町になっている。広島・呉から高速艇で25分・10分で行けるのに、1時間位かかり、便数も1時間に1本のイメージがある。 ・特産物の認知度が低い。広島方面から江田島に来たことのある人が非常に少なく、特産品の生かき・黒鯛・なまこ・きゅうり・みかん・イチゴ・花卉などの産物があるイメージが低い。一度来ると、温暖で多く産物がある江田島が良く思えるはず。 ・宮島・広島から直接アクセスする船便を実験的に何十本か運行し検証してみてもどうか。 ・島内の観光表示や観光案内を充実させ、観光を意識したバス便や観光タクシーなどを運行する。 ・バスが10台位駐車できるような、特産品販売所と地元食材をふんだんに利用した料理が提供できるレストランが必要である。 ・坂の上の雲、旧海軍兵学校卒業生の山本五十六などをテーマとした観光開発・特産品開発・イベント等を検討すると良い。 	<p>◇島を身近に感じ、島の認知度を高めるためのイベントや物販・飲食サービスの提供が必要とされている。</p> <p>◇周囲の島々を巡る海上クルーズコースの発掘が必要とされている。</p>

ヒアリング先	ヒアリング調査の結果	考察
東江漁協	<ul style="list-style-type: none"> ・カキ体験に対する不満意見は、吉島カキ祭りとの同日開催のため、人員不足が原因であったと思う。島のキャパシティには限界がある。 	◇ひとつの島だけでの取り組みには限界があり、多島が連携した取り組みが必要とされている。
ファーストビーチ (運航業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・定期航路の利用者は生活利用が大半を占め、そのキャパシティには限界がある。生活利用（定期券販売）の方には、料金設定等についてアンケート調査を実施することもあるが、島外の利用者からの意見は貴重。 ・クレアラインの無料化や第2音戸大橋の架橋の影響は全く分からない状況である。交通基本法（海上交通料金の低廉化の実現）に期待している。 	◇海上交通を存続させ、発展させるような国による法制度の確立が必要とされている。
能美海上 ロッジ	<ul style="list-style-type: none"> ・船と市内バス含めたセット券、乗船券だけでもファミリー券、シルバー券、イベント券、シーズン券等があると良い ・現在高速船とシーサイド温泉とは昼食＋温泉＋往復高速船＝4,500円、温泉＋高速船＝2,200円、船を除いた昼食＋温泉＝3,000円を発売しており、20年度は上記船の2セットで販売数1,520人。利用者は年々減る傾向にある（原因はPR不足や料理内容か？） ・船とのセット券で便利なのは、海上ロッジの前に接岸してくれる点。行きは宇品発10:06ロッジ着10:38、帰りはロッジ発15:15又は16:29が便利。但し大潮等で干潮時水位低下のときは接岸できないため中町港まで送迎している。 ・以前はロッジとも宿泊パックを組んでいたが、利用者がなく早い段階でやめた。 ・現状は利用芳しくないなので、部屋休憩や0泊2食（昼食＋夕食）等のセットプランを検討したい。 ・宮島との直通航路があると良い。 ・当館と中町港は歩くと15分。送迎は団体にとどめているが、高齢の方や1人でもお送りできると良い（費用面での制約あり）。 	<p>◇様々な交通手段を組み合わせたセット料金の設定や、ターゲットとする世代や季節を絞ったセット料金の設定が必要とされている。</p> <p>◇島々の魅力資源を直結する海上交通ネットワークの構築が必要とされている。</p>

ヒアリング先	ヒアリング調査の結果	考察
能美海上 ロッジ (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在シーサイド温泉の利用者で江田島バスを帰りに利用する方には、100円割引券をフロントで手渡し、バス会社から月末に請求がくるようにしている。 ・楽しい名前や形の観光バスやバイオディーゼル燃料利用のバスの導入も有効だと思う（例えば裏磐梯ではボンネットバスを使用しシーズン運行している）。 ・小型で利用しやすいワンコインバス（島内1日500円乗車券）、1区間100円等ができるとうい。 ・GWや夏休み等シーズンにはループバスを走らせ、観光以外に買い物や通院等に地元も率先して利用してもらえると良い。 ・集客面からすれば週末開催は当然であるが、平日開催も必要。2月はかきまつりが目白押しとなるが、ほぼ全部が週末開催。 ・カキについていえば、江田島は生産地として定着しているが、消費地として何時でも誰でもカキ料理が食べられる場所が欲しい。カキ打ち場に隣接し、見学、体験と併せたカキゾーン。カキの駅、カキの家、カキ博物館的役割。島全体で冬季はかきまつり、収穫期以外にもカキいかだや作業の洋上体験や見学、カキいかだオーナー募集、カキ料理コンテスト等。 ・夏がき「ひとつぶくん」（通年生産）のPRと消費拡大。ただし価格と生産量に制約はあるかも。 ・史跡、登山やハイキングのPR。 ・ボランティアガイド、シルバーガイドの養成。 ・港基点のレンタサイクルとサイクリングロードの整備。 ・潮干狩りの場所拡大（現在は1箇所くらい）。 ・利用者からエサと釣具が身近に手に入れられるようにして欲しいとの要望あり。 ・「サンビーチおきみ」に江田島カヌークラブが艇庫を移転。年齢に拘わらず安全、エコなマリンスポーツとして活用したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇来訪者にとって便利でインパクトのある移動手段を提供することが必要とされている。 ◇週末だけでなく、平日にもイベントを開催することが必要とされている。 ◇特産品を生産するだけでなく、特産品を消費できる島としての整備・PRが必要とされている。 ◇みなとが起点となったハイキング・サイクリングコースの整備・PRが必要とされている。 ◇ボランティアガイドやシルバーガイドの養成が必要とされている。 ◇従来の来訪者である潮干狩りや釣り客に対するサービスの充実も必要とされている。

ヒアリング先	ヒアリング調査の結果	考察
能美海上 ロッジ (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験では、普段はさほど売れていない土産物を気に入って、大量に買って帰られたモニターがいた。島内の者では気付かないが、島外のお客様から見ると魅力的なものが江田島にはあるのだと思う。 ・島嶼部では観光客を呼び込むためのハード整備がなくても、島の日常生活を観てもらうのも島外の方々にとっては観光になる。 	◇島内の人にとっては何気ないものであっても、島外目線で魅力資源を掘り起こすことが必要とされている。

第5章 検討会の実施

島嶼部における新たな交流連携方策等を具体的に検討するため、瀬戸内海を中心に普及している『みなとオアシス』の設置者や運営者や、学識経験者、港湾管理者、海上交通事業者など、様々な立場からの意見を収集する検討会を2回実施した。

5-1 第1回検討会

5-1-1 第1回検討会の概要

(1) 開催日時

平成22年2月27日(土)13:00～17:00

(2) 開催場所

広島港宇品旅客ターミナル 2階イベントホール（広島市南区宇品海岸）

(3) 出席者

表-10 第1回検討会 出席者一覧

みなとオアシス瀬戸田
鳥取・賀露みなとオアシス
潮風公園みなとオアシスゆう
みなとオアシス宇野
みなとオアシスただのうみ
みなとオアシス蒲刈
みなとオアシスたけはら
みなとオアシス尾道
みなとオアシス三田尻
みなとオアシス三原
国土技術政策総合研究所沿岸海洋研究部沿岸域システム研究室 研究官
比治山大学大学院現代文化研究科現代文化学部こども発達教育学科 准教授
江田島市商工会
広島安芸商工会

(4) 第1回検討会の実施状況



5-1-2 第1回検討会の議事概要

第1回検討会における議事概要は、以下のとおりである。

(1) 地域振興の取り組みについて

- ・ 「みなとオアシス尾道」では、国の交付金等を使って、既存の県営上屋の商業施設・イベントホール等への利用転換を図り、既存の祭や物産展等とあわせた年1回程度の定期的なイベント開催等を考えている。また、「サイクリングポート尾道」ということで、しまなみ海道のサイクリングコースの本州側の起点としての整備及び情報発信も進めていく予定である。
- ・ 「潮風公園みなとオアシスゆう」では、当初は地域活性化のために「経済効果」をあげる（売上重視）という考えが先行していたが、現在の方針としては、来訪者に潮風に触れてくつろぎながら、食事・買物を楽しんでもいただける「オアシス」を目指しており、経済効果は第二義的な考えで運営している。ロコミ等によりリピーターも増え、周防大島からの帰途に寄っていただいたりしている。5月・10月頃の気候のいい時期に来訪者が多く、お土産やレストランの売上は伸びるが、駐車場が満杯になって国道が渋滞するという問題点がある。
- ・ 今は寂れているが、かつての賑わいを復興しようということも港まちづくりの意義だと思う。
- ・ イベントは一過性のものなので、中核施設をイベントだけに使うのではなく、地域の人たちが日常的に教育や交流等の場として集まるような複合的な使い方を考えてみてはどうか。
- ・ 「みなとオアシス」が長く存続するにも、地域の人からの支えがなければイベントでも何でも続かないので、地域の人たちが積極的に利用する『生活型』であることが大事である。まずは生産性がなくても、地域の人々が来やすい環境を整えて、その人たちから『実はものすごい』地域資源、地域力、発想が出てくるのではないかな。
- ・ これまでのイベント開催は、行政機関（市・町）が主体の場合が多いが、物販とかのイベントは基本的にそのイベント単体で収益が上がるので、将来的には民間主体でやっていけると良いと思う。
- ・ イベントを立ち上げるものの、イベントというのはやはり一過性のもので、いつも終わってからその効果をその後どう生かしていくのか、どうしたらいいのかということを反省している。

(2) 人材育成について

- ・ 「鳥取・賀露みなとオアシス」では、オアシスのメンバー（20人程度）で全てをやることは難しいので、他の組織・団体の力を借りて、それに便乗して、なるべく費用がかからないような事業を中心に活動している。港の緑地の草刈り、体験教室等の実施も心がけている。今後の問題点としては、5年ぐらい前からメンバーがほとんど固定化されて、新しい人材導入がほとんどないことで、メンバーの老齢化に不安を感じている。
- ・ 活動を続けていくための人材確保のためには、いろんな団体に協力してもらえないか。

活動をしていると、他団体にも何となく知れ渡って、だんだんと仲良くなり、協力してくれるところが出てくるものである。

- ・ 地元の市職員や知り合い・友人に協力を頼んだり、また、餅を丸める作業等お年寄りの方が得意な役割を地域の年配の方に頼むと快く引き受けてくれるので、そういう連携により、持ちつ持たれつで運営していくしかないと思う。
- ・ 活動をしていく中で、若い年代の人達にも参加してもらおうとしているが、仕事が忙しい等の理由で、地域活動やまちおこしに興味を示す人が少ない。
- ・ 後継者の育成も重要だが、高齢者の活用も必要である。

（３）広域連携について

- ・ 自分のところだけで一生懸命頑張っても、頑張れる範囲は限られている。せっかく他の港町とのネットワーク（みなとオアシス・海の路ネットワーク等）を築いたのだから、それをどのように活用するかが大切である。「みなとオアシス」は全国協議会までつくったのだから、オアシス間の連携を考えていろいろやれば良いと思う。
- ・ 対岸の今治市の大三島・伯方島等しまなみ海道に属する島々と連携し、瀬戸内海の中央地域が一体となった取り組みは非常にインパクトがあると思う。そのど真ん中にある瀬戸田や忠海がまず呼びかけ人になって広く働きかけたら良い。
- ・ 大久野島は国民休暇村があるため、テント・いす等のイベント用素材が整っており、船も持っている。これらのアイテムを活用して、瀬戸内海のど真ん中という地の利を生かしたことをぜひやりたい。
- ・ ここ何年か港の連携（みなとオアシス）に関わってきて、これまでのやり方では、一つのイベントに各地の物産品を集めて集客力・PR 効果をあげるという以外に発展し得ないと思う。
- ・ 例えば佐世保の朝市では、昼間は市営駐車場に使っている場所を、朝は朝市につかっている。1カ所で複数の機能をそこに付加させて活用している。
- ・ 多くのアイテムを持っている地域（尾道市等）が、それをどのように活用すれば効果的かを他の地域に紹介する等の連携をとっていけば、総合的に収益があがるようになるのではないかな。
- ・ 昨年４月に、行政の異なる船越町（広島市）、海田町、坂町の３町の商工会が合併して「広島安芸商工会」を発足した。行政が違うと難しい面もあるが、単独では人口が少なく、何をやるにしても限界があるため、３町が連携してより魅力のあるイベントや事業を企画している。
- ・ 商工会のネットワークで今検討しているのは、広島はカキを常時食べられるところがほとんどないので、大竹～呉・安芸津ぐらいまでの間に「カキ小屋」を設け、それをネットワーク化していこうではないか、大型バスなどが来て食べられるようなところをつくろうではないかというような話もしており、ぜひ「みなとオアシス」とも連携を図りたい。
- ・ この度、坂町と呉市域の中で音戸・倉橋・江田島・安浦等と一緒に「カキまつり」を企画し、広告のチラシを打ったところ。例えば「坂へ行けなかったら〇〇にある」「次は〇〇にあるからそこへ行こう」ということになり、相乗効果があった。
- ・ 中国地方の「みなとオアシス」の件数は、広島県が最も多く広域連携も良い状態になっているが、岡山、山口、島根、鳥取は１港ないし２港と少なく、特に山陰側は連携する相手がい

ない状態なので、国から各自治体に対してオアシス加入の働きかけをして欲しい。

- ・ 広域連携することによるメリットが、もう少し明確になったら、各組織の皆さんが動きやすくなると思う。
- ・ 瀬戸内海の島を研究フィールドとしていて常々思うことは、昨今あらゆるところで「観光」「観光」と言われているが、観光と地域が共存しないと本当の意味での地域振興にはならない。「観光公害」といって、一つの地域に一定の時間帯に来る観光客の規模や集中によって、地元の方たちの生活が脅かされたり、地域資源が損なわれたりとかいうようなことがある。例えば大崎下島の御手洗、鞆の浦の事例を見ても、一方的に観光客の数だけで評価して「よかった」という評価の仕方はちょっと違う。
- ・ 観光客が「この島に来てよかった」と思うのは、迎えてくれる地元の方々が非常に親切であったり、手厚かったり、温かい交流がよかったという思い出によるものである。地元の方々の気持ちが、「観光客が来ると私たちの生活が危ない」ではなく、「観光客の方たち、いらっしやい」というふうに、迎え入れるようなゆとりがないと、本当の意味での「住んでよし、訪れてよし」という地域にはなっていない。

5-2 第2回検討会

5-2-1 第2回検討会の概要

(1) 開催日時

平成22年3月18日(木)15:30～17:40

(2) 開催場所

国土交通省中国地方整備局 港湾空港部会議室（広島市中区東白島町）

(3) 出席者

表-11 第2回検討会 出席者一覧

比治山大学大学院現代文化研究科現代文化学部こども発達教育学科 准教授
江田島市
広島県
ファーストビーチ（運航業者）

(4) 第2回検討会の実施状況



5-2-2 第2回検討会の議事概要

第2回検討会における議事概要は、以下のとおりである。

(1) 島嶼部における交流連携を行う上での現状把握及び課題整理について

- ・ 観光客を呼び込もうとしたときに、今の観光スタイルというのは従来と比べて大きく変化してきている。美術館や施設をめぐる観光から、現在は体験型にシフトしてきている。特にキーワードとなるのは「温泉」「グルメ」「体験」である。
- ・ 島には独特な食習慣に根づいたいろんな郷土料理があり、それが人を集める魅力となっているので、「食」をからめず人を呼び込むことは難しい。本調査でも「食」という切り口があっても良かったのではないかな。
- ・ 施設やイベントの数で分けして、対策を考える課題を抽出するのは注意が必要である。例えば、本調査でグループ4に属している北木島・生名島は、実は島単独で島外から人を呼び込むための努力をしている。島の規模が小さいがゆえに、島民のモチベーションが高くてまとまりやすいという効果もある。

(2) 社会実験について

- ・ 社会実験での使用料金の結果は、移動形態の別による違いというよりは、モニターの年齢による影響が出ているのではないかな（若い世代が多い自転車は使用料金が少ない）。また、年代別にアンケート結果の傾向を見るのもおもしろい。
- ・ モニターには事前に島の情報を配布しているにも関わらず、アンケート結果では「情報案内が少ない」という回答が多い。その原因は、道中の情報案内（看板、標識等）の不足によるものと思われる。
- ・ 「経由地」の回答結果で、移動形態による違いが出ている要因は、徒歩・自転車モニターの移動時間・距離の制約によるものと思われる。例えば「海辺の新鮮市場」は人気施設で早い時間に売り切れるため、徒歩モニターが術科学校見学後、バスで移動すると間に合わない。車モニターは時間的な制約がないので、店の事情を知っている方は先に移動して食事してから術科学校に戻った方もいたので、移動性の面では車が一番有利だったといえる。
- ・ 島を訪れる際に船舶を利用しない理由として「安いから」が最も多いのは、他の移動手段（自動車）の方が安いからだと思う（フェリーの車載料金よりも、自動車の燃料・有料道路通行料の方が安い）。
- ・ アンケート結果の「経由地」で人気が高い場所は、地元（江田島市）の者から見ても主要な施設で納得できるが、意外な場所も多い（お好み焼き屋、中華料理店、ショッピングセンター等）。最近は事前にインターネットで調べて訪れる人が多いからではないかと思う。
- ・ アンケート結果で車モニターに人気が高かった「しびれ峠」は、観光マップに名称は表記されていないが、春は桜で有名な場所である。

(3) 海上交通の利用について

- ・ 島嶼部のフェリー・旅客船は、ほぼ9割以上が島民の生活利用（通勤・通学）で、観光利

用はごくわずかである。島の人口は年々減少しているため、何とか観光利用を増やしたいが、江田島の場合は橋がつながっているため、どうしても車利用が多くなる。特に江田島は島が広いので、次の目的地までの移動を考えると車が便利である。

- ・ 船の待ち時間や費用面でも車が有利。今後の有料道路の無料化の影響は、はかりしれないものがある。
- ・ 島嶼部への来訪者のターゲットを絞ったら、船舶利用者は増えるのではないか。例えば江田島の切串港へ潮干狩りに行く際、帰りは疲れて運転をしたくないので宇品港に駐車してフェリーで渡っている。目的がはっきりしている場合は、船の方が得な場合もある。
- ・ 車で移動する場合は、島民とふれあう機会は少なくなり、楽しみが半減すると思う。
- ・ 定期航路の利用者は伸びないものの、瀬戸内海汽船では貸切船等のクルーズ事業をやっているが、離島クルーズでグルメ・温泉・体験をテーマにすると非常に人が集まる。例えば今からの時季はお花見をテーマにすると広島・愛媛あたりの島へのクルーズの人気の高い。江田島も花見・潮干狩り等をもっと宣伝すれば来訪者が増えるのではないか。
- ・ 自動車利用から船舶利用へのモーダルシフトはエコにつながるということをアピールするのも効果的かもしれない。
- ・ 自動車に乗りなれている人にとっては、船に乗ることは非日常でありイベント性がある。例えば江田島にわたるには、高速船よりフェリーの方が時間はかかるが楽しめる。鹿児島のフェリーでは船上で **BBQ** ができるものもあり、単なる移動手段ではなく付加価値をつけるのも効果的である。
- ・ アンケート結果では「船上ガイド」の希望が多い。船上ガイドも島の人々との交流になるし、それが認知されると車より船舶利用が増えるかもしれない。
- ・ 運航業者として利用者に対して料金設定についてのアンケート調査を行ったことがあるが、利用者（主に島民）からは「船賃が高い」という意見が多く、島民がそう思うということは島外の人も当然同じだと思う。「江田島市公共交通協議会」でも地元自治会等から同様の意見が出ており、事業者として運航していくための最低の料金設定とのギャップが大きい。料金的に船はバス等と比べると高いというイメージがあり、今後道路が無料化されると、航路が維持できずやめざるを得ないということになりかねず、今はその瀬戸際である。
- ・ 江田島市商工会のヒアリング調査で、宮島・広島から江田島への直通便を実験的に運航してみてもという意見があったが、ある程度の利用者数の見通しがたかなければ民間事業者としては航路を新たに設定するのは難しい。既存の航路でも成り立っていない航路がある。

（４）情報発信について

- ・ 今回、社会実験モニターに配布している観光情報（マップ等）には、特定の施設でしか入手できないものもある。そういう資料を港や主要な施設（術科学校）等でも配布すれば、徒歩の来訪者には便利である。
- ・ 今回の社会実験アンケートの結果をみて、これからはインターネットを使った情報発信の仕方を見直していく必要があると感じた。例えばホームページの作り方として、「カキ（牡蠣）」だけで江田島市にヒットするなど。

- ・ 「江田島」「宮島」といった市町ではなく、「カキまつり」「花火」等のテーマごとの言葉の検索にヒットするようにすると効果的かもしれない。
- ・ 江田島市のホームページがあっても、まずそこに行こうというきっかけがないとなかなか見てもらえないというジレンマがある。もし広島市のホームページに江田島の観光情報が載っていれば、広島市内でも見る人が増えて認知度があがるのではないか。
- ・ 県・市町・観光連盟等のホームページは、ある程度相互にリンク設定されているが、トップページで「観光情報」の場所がわかりにくいので、実際には Yahoo や Google で検索する人が多いのではないか。
- ・ 旅行へ行くときには話題性のあるお店で食事をしたいと思って検索をする場合が多いと思うが、行政のホームページには飲食店（民間）の情報は載っていない。
- ・ 「しまなみ海道」のホームページがあり、島をまたいだ、もっと言えば中国・四国をまたいだものになっている。おそらく個々の島の名称よりも「しまなみ」というキーワードで検索される機会が多いのではないか。検索にかかりやすいキーワードの設定が重要である。

（５）観光振興について

- ・ 広島県では新知事になってから「瀬戸内海の道一兆円構想」を掲げており、来年度調査費 5,000 万円程度をかけて、地域調査を行う予定である。今後、県の観光振興の取り組みとも情報交換をさせていただきたい。
- ・ 「瀬戸内から学ぶ」という授業で、学生に「瀬戸内海の島々にいったことがあるか？」とたずねたたら、ほぼ全員が「行ったことがない」と答えた。「なぜ行かないのか？」とたずねると「島へ何しに行くの？」「島に何があるの？」と逆に問われ、瀬戸内沿岸で育っているながら、島に何があって何が体験できるかが認知されていないことがわかった。
- ・ 広島県民でありながら、小・中学校の体験学習等で、瀬戸内海や島を舞台にした学習がほとんど行われておらず、瀬戸内海の島々にどんな歴史的な宝が残っているかというような学びもなく育っている。
- ・ 江田島市では体験ものに力をいれていきたいが、基本的に予約制になるので、個人ではなく団体あるいはグループが対象になる。団体の体験ツアーを組むとかなり人が来ているので、個人客や小グループの飛び込みをどうやって受け入れるかが課題である。特にカキの体験は、業者のロスがでてもいけないし、食中毒の心配もあるので、どうしても予約制にせざるをえない。
- ・ カキは食中毒のリスクが高く、飲食店が業者から購入して残った場合、生けすに置いて保存できるものではなく二、三日したら使えなくなるため、飛び込みでカキ料理を食べさせる店がない。江田島市の食べ物はなんと言ってもカキというイメージがあるので、これについては課題だと思っている。
- ・ アンケートの自由意見として、通りすがりに島内の小中学生が挨拶してくれるという意見が多くみられた。島内の施設めぐりもさることながら、都市部では味わえない人とかかわりとか、声かけとか、そういったものが島観光の真髄である。
- ・ 施設をつくったり、観光客に迎合するような対策よりは、ありのままの日常的な姿をいかに上手に見せるかということが工夫のしどころだろう。

- ・ 市町村合併がすすんできたが、合併後も町ごとで観光に対するモチベーションに非常に温度差があり、市全体で観光客を迎え入れようとするところまでには至っていない所が多い。江田島市は江能4町が合併したが、地元は「江田島町は旧海軍兵学校があるから観光客は来るが、ほかのところに観光するようなところはない」という認識で、その他の町をあえて自分たちで盛り上げようという動きは少ない。市としても全体をまとめて特産品のPR等で島外へ出向くことはあるが、町ごとの特長までは意識していない。
- ・ 江田島周辺の島々では、あいかわらず市・町単位での縦割りで、島同士の横のつながりは少ない。同じ瀬戸内海の島という仲間意識や親近感というよりは、ライバル意識がある。瀬戸内海で島同士の連携ができてるのは「しまなみ」だけだろう。
- ・ 今は島が単独で魅力を発信している状態だが、「島々」というまとまりで情報発信すれば、島外の人達はより魅力を感じられると思うので、島同士の連携や情報交換は効果的だと思う。
- ・ 江田島市だけでは情報発信等がうまくできていないが、今回の社会実験（国の取り組み）のアンケート結果が大変参考になったので、今後も国や県からの島嶼部への呼びかけ（連携）があると良い。

第6章 島嶼部における新たな交流連携による方策の提案

以上の結果を踏まえて、瀬戸内海の島嶼部における海上交通を活用した新たな交流連携の推進方策をとりまとめる。

- ◇瀬戸内海における海上交通の利用者は、通勤や通学など、生活利用がその大半を占め、寄港地や寄港ダイヤといった海上交通のサービスも、そのような生活利用にマッチングしたものが提供されているものと考えられる。
- ◇今後、島嶼部において少子化・高齢化・過疎化等の進行が見込まれる中、新たなターゲットとなるのは島外からの来訪者であり、その「来訪者にとって利用しやすく、価値のあるサービスを提供」していく視点が重要であると考ええる。
- ◇また、瀬戸内海の島々における交流・連携機能施設や交流・連携イベントは、島外からの来訪者を集客するために発掘・発信されているものの、リピーターを獲得し得る企画力・集客力を発揮できているものはごく一部であり、また、人材の継承など、島内の活力を継続していくことも困難な状況になりつつあると考えられる。
- ◇今後、瀬戸内海の島嶼部における交流を促進していくためには、「不特定多数の来訪者を集客する取り組み」から「より具体的な来訪者が滞在する取り組み」へと、また、「単独の島による取り組み」から「多島による一体的な取り組み」へと、発展していく視点が重要であると考ええる。
- ◇本調査では、瀬戸内海の島嶼部における交流連携を推進するために必要不可欠な『交流・連携施設』『交流・連携イベント』と『アクセス条件』に係る現状把握・課題整理・社会実験や検討会等の結果を踏まえ、『活力ある島々の魅力つらなる地域底力の形成』を目指す方策について提案する。

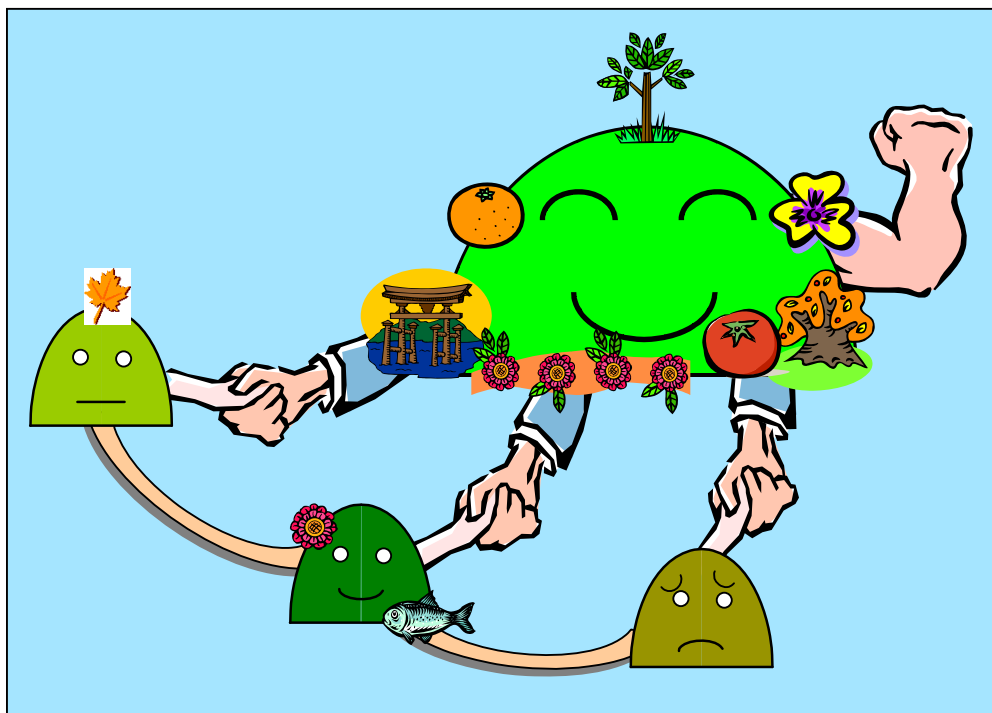


図- 18 瀬戸内海の島嶼部における交流・連携の推進イメージ

活力ある島々の魅力つらなる島嶼部の地域底力の形成

活力の向上

活力ある地域づくり

- ◆島々が連携した情報発信の充実
 - ◇島内の魅力資源だけでなく、次の島に至るための魅力資源の情報を発信
 - ◇ターゲットを絞った効果的な情報発信への改善

- ◆島々の融合イメージづくり
 - ◇周囲の島々を融合させるテーマやキーワードの創造・情報の発信
 - ◇島づくりにおける色調・音楽・キャラクター等の統一

- ◆島の魅力向上（イベント）
 - ◇島を身近に感じ、島の認知度を高めていくためのイベントの開催
 - ◇休日だけでなく、平日にもイベントを開催
 - ◇小・中学校での瀬戸内海・島に関する体験学習の実施

- ◆効果的な情報発信の充実
 - ◇旅客ターミナルにおける島内情報の発信
 - ◇船内における島内情報や船からの景観情報の発信
 - ◇グルメ・温泉・体験など体験型観光に沿った情報発信への改善
 - ◇観光だけでなく、物販・飲食・道端の景色といった生活関連情報の発信
 - ◇特産品を生産するだけでなく、特産品を消費できる飲食施設の整備・情報の発信

- ◆地域力アップ（地域資源の魅力向上）
 - ◇潮干狩りや釣り客といった従来の来訪者へのサービスの充実
 - ◇島民による島内ガイドの育成
 - ◇地元漁師や元船乗りによる船上ガイドの育成

地域底力の創造

- ◆地域力アップ（島民意識の改革）
 - ◇来訪者をもてなす活動への島民参加
 - ◇島外目線での魅力資源の掘り起こし
 - ◇旅客ターミナルを寄合所として開放等地域力の創造

- ◆交通手段の工夫・改善
 - ◇島外からの来訪者に対応した交通ダイヤの調整
 - ◇ターゲットとする世代や季節を絞った、便利でインパクトのある移動手段の提供
 - ◇来島のきっかけづくりに向けて、海上交通利用と島内施設利用のセット料金の設定
 - ◇海上交通利用の付加価値（船内イベント）の提供

- ◆島の魅力向上（施設）
 - ◇旅客ターミナルに新たな価値を付加するための地元特産品等の物販・飲食サービスの充実
 - ◇島の景色を眺望できる温浴施設や休憩施設の充実
 - ◇特産品を消費できる飲食施設の整備

地域底力の形成

- ◆国の施策との連携
 - ◇航路を維持するための国による計画への位置づけや法制度の確立
 - ◇みなとを島内外の人々の通過点から目的地へとグレードアップするために、船内・船上イベントの開催や帆船・客船・自衛艦の寄港誘致及び係留施設等の整備
 - ◇車から船へのモーダルシフト、農家や漁家への民泊など、国と連携した先駆的な実証実験の推進

- ◆島々のネットワーク形成
 - ◇周囲の島々を巡り、島々の魅力資源を直接ネットワークする海上クルーズコースやイベントカレンダーの開発・検証
 - ◇日帰り・滞在など、多様な来訪者のニーズに応える海上クルーズコースの開発・検証
 - ◇集客力・企画力の高い島と連携したイベントの同時開催
 - ◇来訪者の受け皿づくりとして、島めぐりクルーズ船の係留施設等の整備

- ◆施設整備の充実
 - ◇みなとを起点としたハイキング・サイクリングコースの整備・情報の発信
 - ◇旅客ターミナル周辺のレンタカーやレンタサイクルの設置
 - ◇案内看板や休憩施設など島内の快適な移動環境の整備

魅力ある地域づくり

魅力の向上

図-19 瀬戸内海の島嶼部における交流・連携の推進方策