

第4章 舟運社会実験における企業社員のアンケート調査

4-2. 舟運の需要の把握

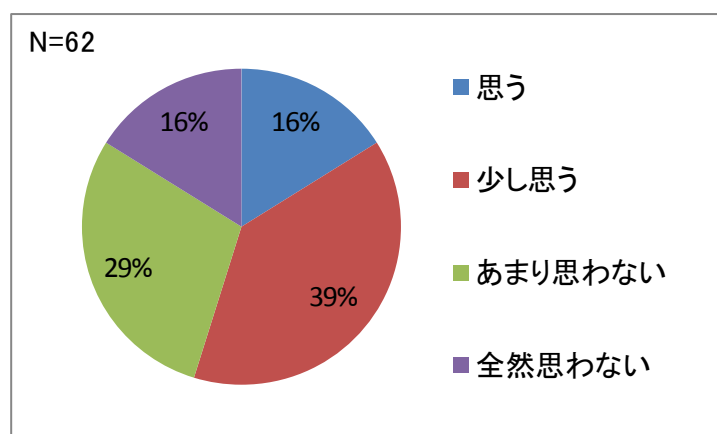


図-1 舟運の需要の把握

表-1 性別における舟運の需要

	思う	少し思う	あまり思わない	全然思わない
男	20% (9 人/45 人)	33% (15 人/45 人)	31% (14 人/45 人)	16% (7 人/45 人)
女	6% (1 人/17 人)	53% (9 人/17 人)	23% (4 人/17 人)	18% (3 人/17 人)

表-2 年齢別における舟運の需要

	思う	少し思う	あまり思わない	全然思わない
10 歳代	0% (0 人/ 0 人)	0% (0 人/ 0 人)	0% (0 人/ 0 人)	0% (0 人/ 0 人)
20 歳代	0% (0 人/ 6 人)	67% (4 人/ 6 人)	16% (1 人/ 6 人)	16% (1 人/ 6 人)
30 歳代	27% (3 人/11 人)	27% (3 人/11 人)	18% (2 人/11 人)	27% (3 人/11 人)
40 歳代	13% (3 人/24 人)	29% (7 人/24 人)	46% (11 人/24 人)	13% (3 人/24 人)
50 歳代	18% (3 人/17 人)	47% (8 人/17 人)	18% (3 人/17 人)	18% (3 人/17 人)
60 歳代以上	25% (1 人/ 4 人)	50% (2 人/ 4 人)	25% (1 人/ 4 人)	0% (0 人/ 4 人)

図-1 に舟運の需要の把握を示す。

表-1 に性別における舟運の需要を示す。全体で「思う」「少し思う」と回答した人は全体で 55%であった。また、男女別で見ると、男では 53%、女では 59%と回答を得られた。

表-2 に年齢別における舟運の需要を示す。全体で「思う」「少し思う」と回答した人は全体で 55%であることがわかる。また、年代別にみると、10 歳代では 0%、20 歳代では 67%、30 歳代では 54%、40 歳代では 42%、50 歳代は 65%、60 歳代以上では 75%と回答を得られた。

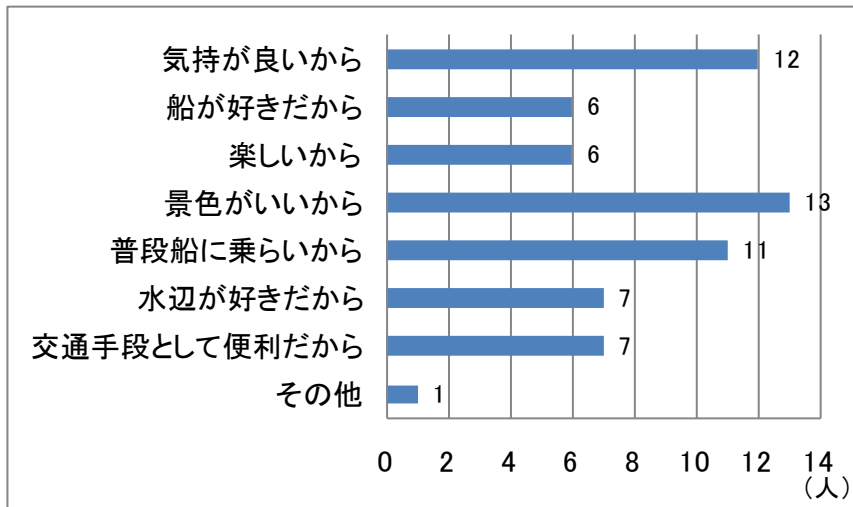


図-2 「思う」又は「少し思う」と回答した方の理由（複数回答可）

図-2に「思う」又は「少し思う」と回答した人の理由を示す。

「景色がいいから」が13人、「気持ちが良いから」が12人、「普段船に乗らないから」11人と回答が得られた。

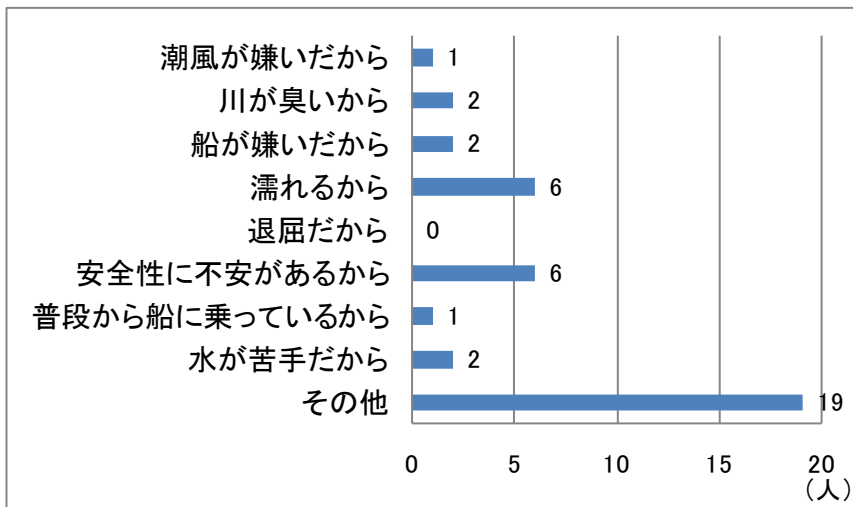


図-3 「あまり思わない」又は「全然思わない」と回答した方の理由（複数回答可）

図-3に「あまり思わない」又は「全然思わない」と回答したい人の理由を示す。

「濡れるから」6人、「安全性に不安があるから」6人と回答が得られた。また、その他の理由では、「天候の影響を受けやすいから」、「乗船場所が限られるので、そこへ行くまでが不便」、「船酔いする」といった回答も得られた。

4-3. 舟運の乗船料金の把握

表-3 性別における舟運の乗船料金

	100 円	200 円	300 円	400 円	500 円	無回答	平均金額(円)
男 (45 人)	11 人	21 人	8 人	1 人	3 人	1 人	213(円)
女 (17 人)	4 人	3 人	7 人	0 人	1 人	2 人	212(円)
全体	15 人	24 人	15 人	1 人	4 人	3 人	213(円)

表-3 に性別における舟運の乗船料金を示す。

乗船料金は、全体では 213 円と回答を得られた。男女別の平均金額は、男が 213 円、女性が 212 円と、ほぼ同額である回答を得られた。

表-4 年齢別における舟運の乗船料金

	100 円	200 円	300 円	400 円	500 円	無回答	平均金額(円)
10 歳代 (0 名)	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0(円)
20 歳代 (6 名)	1 人	1 人	3 人	0 人	1 人	0 人	283(円)
30 歳代 (11 名)	5 人	2 人	3 人	0 人	1 人	0 人	209(円)
40 歳代 (24 名)	6 人	10 人	5 人	0 人	1 人	2 人	192(円)
50 歳代 (17 名)	1 人	9 人	4 人	1 人	1 人	1 人	235(円)
60 歳代以上 (4 名)	2 人	2 人	0 人	0 人	0 人	0 人	150(円)
全体 (62 名)	15 人	24 人	15 人	1 人	4 人	3 人	213(円)

表-4 に年齢別における舟運の乗船料金を示す。

20 歳代では 283 円と一番高い乗船料金の回答を得られた。しかし、50 歳代では 150 円と一番低い乗船料金の回答を得られた。その差額は 133 円であった。

4-4. 仮想舟運ルートと船着場の把握

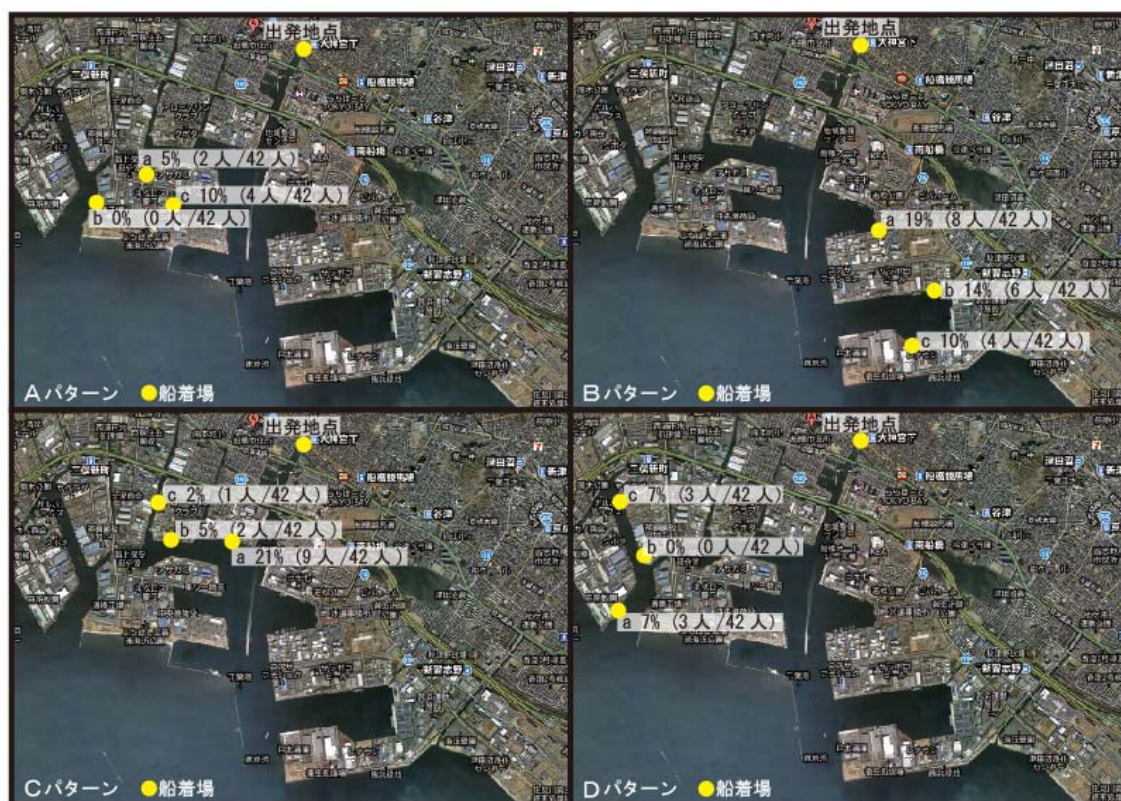


図-4 会社に通勤する際のルートと希望船着場図

図-4 に会社に通勤する際のルートと希望船着場図を示す。

アンケートに回答して頂いた企業の立地条件によって回答に差が出てしまっているが、Bパターンのa船着場が19%(8人/42人)、Bパターンのb船着場が14%(6人/42人)、Cパターンのa船着場21%(9人/42人)と高い回答率が得られた。

4-5. 舟運を新たな交通手段としての利用の把握

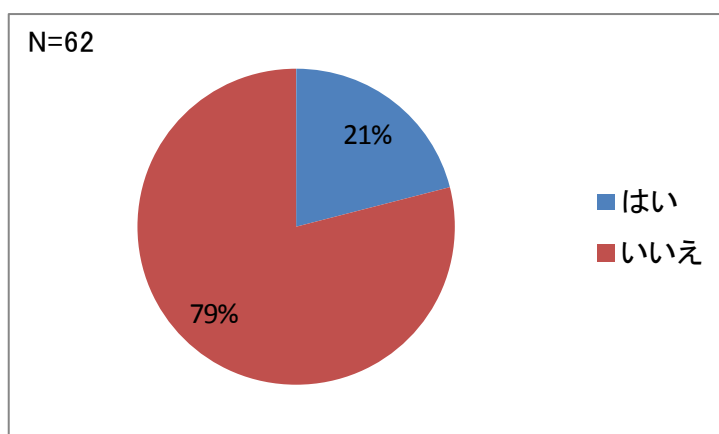


図-5 舟運を新たな交通手段としての利用の有無

表-5 性別における舟運を新たな交通手段としての利用の有無

	はい	いいえ
男	20% (9 人/45 人)	80% (36 人/45 人)
女	24% (4 人/17 人)	76% (13 人/17 人)

表-5 に性別における新たな交通手段としての利用の有無を示す。全体、男、女の需要度は、ほぼ同じ割合で低い結果が得られた。

表-6 年齢別における舟運を新たな交通手段としての利用の有無

	はい	いいえ
10 歳代	0% (0 人/ 0 人)	0% (0 人/ 0 人)
20 歳代	17% (1 人/ 6 人)	83% (5 人/ 6 人)
30 歳代	18% (2 人/11 人)	82% (9 人/11 人)
40 歳代	17% (4 人/24 人)	83% (20 人/24 人)
50 歳代	29% (5 人/17 人)	71% (12 人/17 人)
60 歳代以上	25% (1 人/ 4 人)	75% (3 人/ 4 人)

表-6 に年齢別における新たな交通手段としての利用の有無を示す。特に 20 歳代、30 歳代、40 歳代の需要が低い結果が得られた。

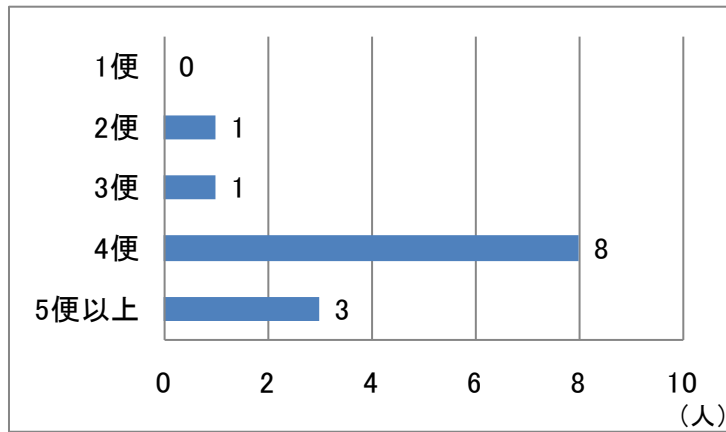


図-6 朝・夕方のラッシュ時、1時間の希望便数

図-6 に朝・夕方のラッシュ時、1時間の希望便数を示す。
1時間に4便、言い換えれば15分に1便が一番多い回答として得られた。

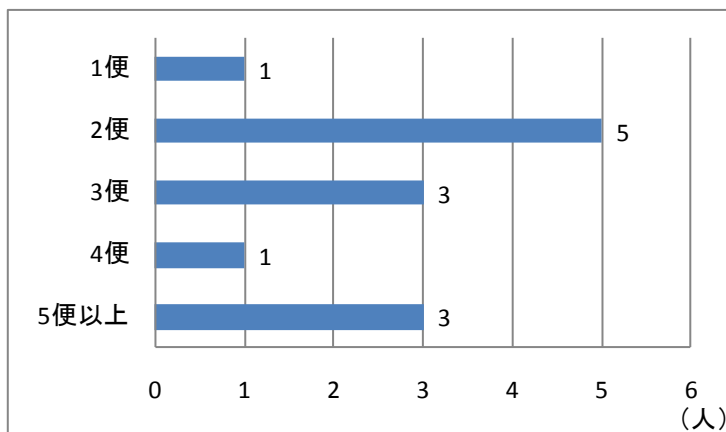
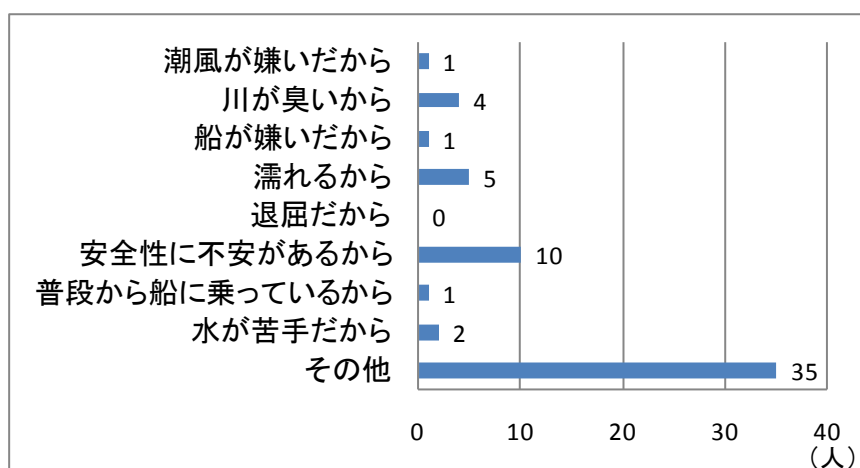


図-7 朝・夕方のラッシュ時以外、1時間に何便を希望

図-7 に朝・夕方のラッシュ時以外、1時間の希望便数を示す。
1時間に2便、言い換えれば30分に1便が一番多い回答として得られた。



図一8 新たな交通手段として、舟運に乗りたくない理由（複数回答可）

図一8に新たな交通手段として、舟運に乗りたくない理由を示す。

「安全性に不安があるから」10人が一番高い回答を得られた。また、その他の理由では、「天候に左右されやすいから」、「船着場から勤務地が遠い」、「出発地点が家の方向では無い為」といった回答も得られた。

4-6. 舟運が新たな交通手段としての成立の有無

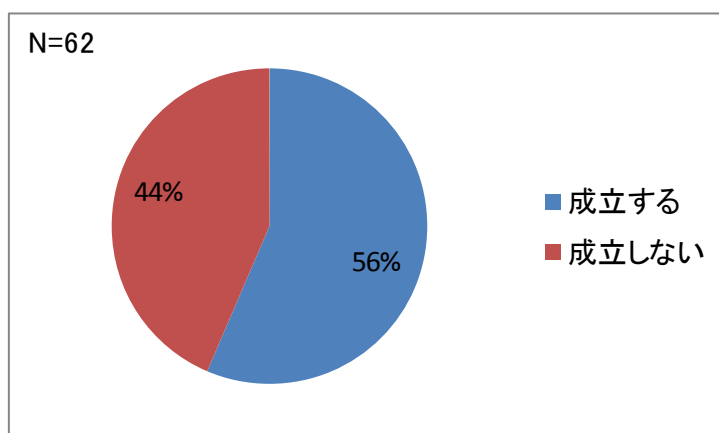


図-9 舟運が新たな交通手段としての成立の有無

表-7 性別における舟運が新たな交通手段としての成立の有無

	成立する	成立しない
男	56% (25人/45人)	44% (20人/45人)
女	59% (10人/17人)	41% (7人/17人)

表-8 年齢別における舟運が新たな交通手段としての成立の有無

	成立する	成立しない
10歳代	0% (0人/0人)	0% (0人/0人)
20歳代	67% (4人/6人)	33% (2人/6人)
30歳代	45% (5人/11人)	55% (6人/11人)
40歳代	50% (12人/24人)	50% (12人/24人)
50歳代	65% (11人/17人)	35% (6人/17人)
60歳代以上	75% (3人/4人)	25% (1人/4人)

図-9 は舟運が新たな交通手段としての成立の有無を示す。

表-7 は性別における舟運が新たな交通手段としての成立の有無を示す。全体、男、女の需要度は、ほぼ同じ割合の結果が得られた。

表-8 は年齢別における舟運が新たな交通手段としての成立の有無を示す。20歳代、50歳代、60歳代以上の割合が多い結果が得られた。

「成立しない」と回答した方に質問です。どのような点を改善すれば公共交通として成立すると思いますか。(記述式)

●代表例

河川整備に多大な費用がかかる。

既存交通機関と所要時間が同等となる様にスピードのUPを図る

公共交通機関に隣接すること

運航が天候に左右されやすい。

時間通りに運航出来るかが不明。

4-7. 舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無

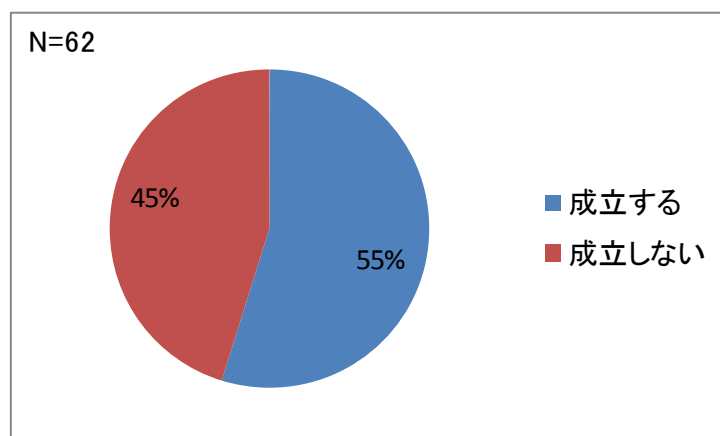


図-10 舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無

表-9 性別における舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無

	成立する	成立しない
男	53% (24人/45人)	47% (21人/45人)
女	59% (10人/17人)	41% (7人/17人)

表-10 年齢別における舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無

	成立する	成立しない
10歳代	0% (0人/0人)	0% (0人/0人)
20歳代	67% (4人/6人)	33% (2人/6人)
30歳代	45% (5人/11人)	55% (6人/11人)
40歳代	50% (12人/24人)	50% (12人/24人)
50歳代	59% (10人/17人)	41% (7人/17人)
60歳代以上	75% (3人/4人)	25% (1人/4人)

図-10は舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無を示す。

表-9は性別における舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無を示す。全体、男、女の需要度は、ほぼ同じ割合の結果が得られた。

表-10は年齢別における舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無を示す。20歳代、50歳代、60歳代以上の割合が多い結果が得られた。

問.「成立する」と回答した方に質問です。その場合、どのような運用システムがよろしいですか。

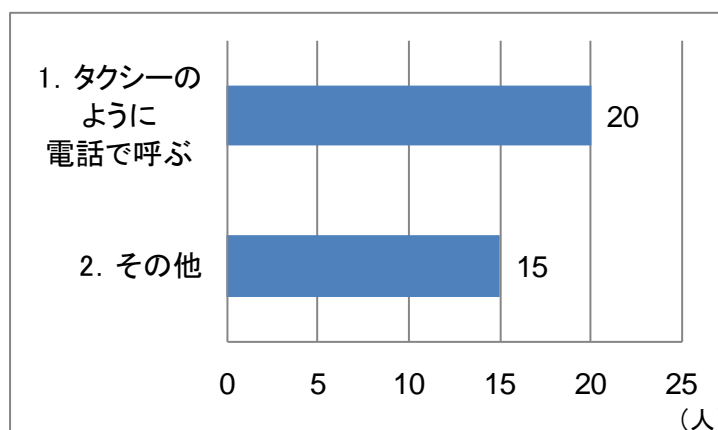


図-11 水上タクシーとしての運用システム（複数回答可）

図-11 に水上タクシーとしての運用システムを示す。

「タクシーのように電話で呼ぶ」といった方法や、その他では「インターネットの利用」、「定期的運航」、「時刻表を作る」といった回答が得られた。

●その他(代表例)

インターネットの利用
定期的運航
時刻表を作る

「成立しない」と回答した方の代表例

●代表例

事業採算性がとれるような、行政からの補助金・助成金を導入する
小回りが利かない。ルートが一定。
公共交通機関に隣接すること
出発地点が駅から遠い事、利用者は確保できないと思う。
船着場からの移動手段も一緒に考えないと無理です。
悪天候でも運航出来る方法を考えることです。

4-8. まとめ

(1) 舟運の需要の把握

舟運の需要の把握において、「思う」「少し思う」と回答した人は全体で 55% であった。「思う」「少し思う」と回答した人を年代別に分けて比較してみると、20 歳代では 67%、30 歳代では 54%、40 歳代では 42%、50 歳代は 65%、60 歳代以上では 75%と回答を得られた。このことから、舟運の需要は 20 歳代や 50 歳代、60 歳代以上に需要があるとみられる。

また、「思う」「少し思う」と回答した人に理由を伺ってみたところ、「景色がいいから」が 13 人、「気持が良いから」が 12 人、「普段船に乗らないから」11 人と回答が得られた。このことから、舟運から海を見たり、感じたりする癒しや非日常的な要素といったことが重要となるといえる。

一方、「あまり思わない」「全然思わない」と回答した人は全体で 45% であった。「あまり思わない」「全然思わない」と回答した人を年代別に分けて比較してみると、20 歳代では 32%、30 歳代では 45%、40 歳代では 59%、50 歳代では 36%、60 歳以上では 25%と回答が得られた。このことから、舟運の需要は 40 歳代に需要がないとみられる。

また、「あまり思わない」「全然思わない」と回答した人に理由を伺ってみたところ、「濡れるから」6 人、「安全性に不安があるから」6 人、その他の理由では「天候の影響を受けやすいから」と回答が得られた。このことから、天候の影響を受け濡れることや舟運運航における安全性の保障が不明確になっていることが問題と考える。

これらを踏まえると、企業社員における舟運の需要はあるといえる。さらに、本調査で使用した船舶には屋根が設置されておらず、被験者に対して「濡れる」「安全性に不安がある」「天候の影響を受けやすい」と印象を与えてしまったと推察できる。これより、水上バスのような屋根を有している船舶であれば、舟運の需要の増加は見込めるといえる。

(2) 舟運の乗船料金の把握

舟運における 1 回の乗船料金の把握において、全体の平均は 213 円であった。男女別に分けて比較してみても、男 213 円、女 212 円とほぼ同額であった。また、年代別に分けて比較してみると、20 歳代が 283 円、30 歳代が 209 円、40 歳代が 192 円、50 歳代が 235 円、60 歳代以上が 150 円であった。

20 歳代が 283 円と一番高くなった理由としては、入社してまだ短く今後も給料が伸びると考えられることや、まだ結婚しておらず給料の束縛がないた

めだと考えられる。

一方、60歳代以上が150円と一番低くなった理由としては、年金に頼った生活において、公共交通機関を利用時の負担は大きく、できるだけ最小限の費用で移動したいと考えているためだといえる。

以上を踏まえると、今回の調査で得られた結果を基にすると1回の乗船料金は200円が目安になるといえる。

(3) 仮想舟運ルートと船着場の把握

仮想舟運ルートと船着場の把握において、今回の調査ではアンケート回答して下さった企業が海老川を中心に右岸側と左岸側で結果に差が出てしまうので、海老川を中心に右岸側と左岸側分けて考察を行う。

黄色のプロットは今回の調査で出発地点としたところである。海老川を中心に右岸側で、4人以上が希望した船着場の場所を赤色でプロットした結果、2箇所の船着場の候補地を明らかにした。

一方、海老川を中心に左岸側で4人以上が希望した船着場の場所を橙色でプロットした結果、3箇所の船着場の候補地を明らかにした。

しかし、今回の調査では、船着場の規模や形式、費用等の検討は行っていないため、企業社員が希望する箇所に実際に設置できるかは不明確である。



(4) 舟運を新たな交通手段としての利用の把握

舟運の新たな交通手段としての利用の有無において、「利用する」と回答した人は 21%、一方、「利用しない」と回答した人は 79%となった。これは、現状の電車やバスといった公共交通機関に満足しているために、舟運を「利用する」と回答する人は少なくなったといえる。

「利用する」と回答した人に、朝・夕方のラッシュ時、1 時間の希望便数を伺ったところ、4 便が一番多く回答を得られた。つまり、15 分の 1 本の割合で出発することを期待している。さらに、朝・夕方のラッシュ時以外、1 時間の希望便数を伺ったところ、2 便が一番多くの回答を得られた。つまり、30 分に 1 本の割合で出発することを期待している。

一方、「利用しない」と回答した人に理由を伺ったところ、「安全性に不安があるから」10人が一番高い回答を得られた。また、その他の理由では、「天候に左右されやすいから」、「船着場から勤務地が遠い」、「出発地点が家の方向では無い為」といった回答も得られた。これより、舟運を新たな交通手段として需要を向上させるためには、「安全性の確保」が重要となってくるといえる。

(5) 舟運が新たな交通手段としての成立の有無

舟運が新たな交通手段として成立の有無において、「成立する」と回答した人は 56%、一方、「成立しない」と回答した人は 44%となった。これより、舟運が新たな交通手段として成立することを企業社員は期待しているといえる。

「成立しない」と回答した人に記述式で理由を伺ったところ、「河川整備に多大な費用がかかる」「天候に左右されやすい」等の回答を得られたことから、費用対効果の面と自然環境からみた安全性の面が懸念されていると捉えることができる。

(6) 舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無

舟運の水上タクシーとして運用の成立の有無において、「成立する」と回答した人は 55%、一方、「成立しない」と回答した人は 45%となった。

「成立する」と回答した人に運用システムについて伺ったところ、「タクシーのように電話で呼ぶ」「インターネットの利用」「定期的な運航」「時刻表を作る」と回答を得られた。これより、「タクシーのように電話で呼ぶ」「インターネットの利用」といった自分の希望に沿って呼ぶシステムと「定期的な運航」「時刻表を作る」といった常時運航しているシステムの 2 通りが挙げられた。しかし、どちらのシステムも利点・欠点があるので検討を行う必要がある。

一方、「成立しない」と回答した人にその理由を記述式で伺ったところ、「事業採算性がとれるような、行政からの補助金・助成金を導入する」「公共交通機関に隣接すること」「悪天候でも運航出来る方法」といった回答が得られた。よって、水上タクシーを事業として成立させるためには、行政からの補助金・助成金や、電車・バス等の公共交通機関と隣接すること、天候に左右されない整備を実施することが必要と捉えることができる。