

海上交通事業者のヒアリングシート

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート1】

戦略① 海上交通の利便性・快適性の向上

（施策1 運航情報提供等のサービスの向上と情報の一元化）

施策の展開	
だれにでも分かりやすい海上交通に関する情報提供に向けて、運営主体間の垣根を越えた総合的な情報提供の方策を検討する。	
【具体的な施策（案）】 ① インターネットなどを活用した情報の一元化 ② 統一時刻表などの総合案内ツールの検討	役割分担
	市民
	交通事業者
行政	
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ・ インターネット情報としては、各社のもの以外、広島港を対象とした「みなとナビ」はあるが江田島市への航路情報を網羅したサイトは江田島市のHPなどのみになっている。 ・ 事業者毎（航路毎）の時刻表が一般的である。これは、概ね一般的な利用者には当該航路の手軽な情報（名刺サイズ）のみ必要で、他航路の情報は必要ないと思われる。 ・ 各港に統一感がなく、江田島市島外の方への航路情報が不親切（自社の反省も含め）である。 ・ 現在、各交通事業者のHPなどで告知をしているのを、どこか一元化してHPを作るのか。 ・ 内容の変更（時刻変更、料金改正など）があった場合どうするか。 ・ 現在の施策で問題ないと思う。 ・ 島内のお客様は、ほとんどの方が海上交通の時刻表を持たれていると思う。 ・ 島内の方には、濃霧や台風接近時の運航状況をお知らせすることが重要で、総合案内等は、<まちづくり支援>の調査シート9と関連させて、島外に対する周知を行うのがよい。 ・ 各運航会社が開設したホームページを使用して時刻表等の情報を得ようとした場合、インターネット上にある古いリンク先にアクセスする恐れもある。 ・ 天候等によって運休やダイヤに乱れがある場合、市民への周知が困難と思う。 ・ 各事業者は、それぞれのホームページ等で個々対応しているが、取りまとめする機関が無い。 ・ 現状は、経営状況によりダイヤ改正・料金改定が頻繁に実施されており、誤った情報を流すと、混乱を招く恐れがある。 	

解決策

- ・ インターネット情報は、江田島市島外の方への情報として、航路情報やバス等の情報は観光やビジネスに必要であるため、江田島市のHPの充実化が当面の解決策ではないか。（観光情報やイベント情報、各社の情報もリンクしたものに発展させていく）
- ・ 統一時刻表は、各社のダイヤ改正や運賃改定の問題もあり、継続的にするためには江田島市への市民へは、江田島市広報などとの連携で可能であるが、島外の方へのツールとしてはインターネット情報へ一元化する。
- ・ 各港の統一感（サインなどの工夫）、行き先や所要時間などの航路情報の明確化など。
- ・ 江田島市HPにて総合案内ツールを作る。
- ・ 毎月、変更が無いかチェックする。
- ・ ダイヤ、運賃の改定があった場合等も考慮し、市の発刊する広報に常に新しい運航状況が把握できるスペースを設ける事によって解決できる。
- ・ 天候によっての運航状況は連絡先を統一し、町内放送を使用しての周知が効果的。
- ・ 市のホームページの充実を図り有効活用する。
- ・ 市広報での定期的な対応が図られないか。（以前、正月ダイヤの掲載）
- ・ 市公共交通協議会で協議を深め、陸上も含め集約できないか。
- ・ 江田島、能美島2ブロックで段階をふまえて実施。

その他

- ・ 江田島市のホームページで、江田島市から出ている旅客船の時刻を一般の人が見て分かりやすく掲載する。
- ・ サービスの向上と情報の一元化については、行政サイドがメインになって情報収集して発信する。
- ・ みなとナビH i r o s h i m a（瀬戸内・海の道ネットワーク推進協議会）等の有効活用を図る。（必要なら会費を徴収）

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート2】

戦略① 海上交通の利便性・快適性の向上

（施策2 定期券等共通化の検討）

施策の展開	
海上交通事業者の連携のもと、料金改善の一環として、定期券等の共通化に向けた取組みを検討する。	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 先行実績の動向分析（切串一字品共通定期券）	—
② 社会実験による実施内容の検討	交通事業者
③ 新たな共通定期券等の実施航路拡大	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな共通定期券等の実施航路拡大については、全航路共通定期の一本化（共通回数券） ・ 江田島市（各支所）で販売する。 ・ 問題点は、運賃の違い。 ・ 上村汽船とファーストビーチの共通定期券・回数券の実現まで 5 年以上両社で検討し、平成 18 年 8 月より実施した。両社の利害関係が存在したこともあったが、統一した港で、利用者の利便性向上を第一義として、それによる両社の航路強化になるということで実現した。 ・ 江田島市すべての航路は不可能でも相互に補完できる港間の航路であれば、利用者の利便向上と航路維持のために共通定期券・回数券は必要である。 ・ 同一航路，同一運賃であれば可能であるが，運賃差が有る場合や同一航路でない場合は，難しいのではないか。 ・ 分配率をどうするか。 ・ 地理的に，江田島市企業局との共通化になると思われるが，利用者主体で考えると共通化には異論はないが，運賃の按分方法をよく検討する必要がある。 ・ 三高字品と高田字品，切串字品，秋月呉中央と小用呉中央は同一港を使用するので不可能ではないが，事務量が増える可能性がある。 ・ お金が絡むので信頼関係が損なわれると大きな絵が描けなくなる。 ・ 航路間の距離や時間の差によつての運賃差がある現状の料金の一本化は困難と思わる。 ・ 発着が同一の場所でないと難しい。 ・ 収入の配分率の課題。（便数，船種による運賃差） 	

解決策

- ・ 会社と江田島市とで話し合いして、新たに運賃を決めて、運賃を安くして、江田島市が全社にいくらか負担する。
- ・ 上村汽船とファーストビーチの場合もそうであるが、共通化する当該事業者間に仲介役として江田島市、中国運輸局などの存在は必要不可欠である。
- ・ 必要と思われる航路を選び、社会実験による定期券・回数券の共通化の実施で、利用者の意識やダイヤ調整なども検討し、実現化を図る。
- ・ 全航路の共通的なものとしては IC カードなどが想定される。
- ・ 共通定期券が可能な航路としては、宇品～高田・中町と宇品～三高航路ではないか。
- ・ 切串～宇品ではどのように運用しているのかご教示願いたい。
- ・ 利便性向上策として共通定期もいいが、もうすこし範囲を縮小して家族定期券の新設もおもしろいと思う。（購入本人の家族ならば使用可）
- ・ 高齢者向けの運賃割引サービス、子供がいる家族に向けて子育てサービス等の運賃割引、身体障害者への配慮も考え、各航路にて市民向けの共通の割引サービスを実施してはどうか。
- ・ 事業統合できれば可能か。

その他

- ・ 通学（小中高大）定期券助成は喜ばれると思う。その場合はどの航路にも乗船可能な共通定期券がよい。

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート3】

戦略① 海上交通の利便性・快適性の向上

（施策3 利用者ニーズを踏まえた柔軟なダイヤ編成の導入）

施策の展開	
海上交通事業者の協力のもと、利用状況に合わせたダイヤ編成を行うことにより、利便性の高い海上交通を目指す。	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 社会実験による実施内容の検討	—
② 運航ダイヤの拡大・変更等の実施（条件等整い次第）	交通事業者
	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> 海上交通事業者の企業努力だけでは、利用者のニーズにはお答えできないのが現状。 江田島市の力が必要。 当社の場合、以前は呉市交通局、現在は江田島バスとの小用港での連絡を重視したダイヤ編成を行ってきた。これからもそのつもりである。但し、どちらかというバスに航路のダイヤを合わせる事が大半である。 小用行きの最終便はバスの接続がこの4月から利用者が少ないとのことでバスがなくなっている。航路のダイヤはそのまま維持しているため最終便の場合、小用周辺以外の方はタクシーか家族等の迎えになる。 運航ダイヤの拡大は無理である。 船と連絡したバスダイヤを考える。 利便性の高いダイヤ編成により、ある程度の利用増が見込まれる一方、現在船員の労働時間において合理的なダイヤ編成を行っており、柔軟なダイヤ編成を行うことにより、船員の労働時間が増え、運航コストが増加する恐れがある。また、便数を充実させることにより不便さはある程度払拭されるが、運航費用の増加は免れない。 編成の優先順位は、通勤通学便、通院便、買い物便で、各航路とも経験値でダイヤ設定を実施している。 ダイヤは時刻の数字の羅列に見えるが、同一港湾を使用する船舶では港内での行き会い状況が変化して安全運航に支障が出たり、船員の労働時間、休憩時間に関連してくるのでなかなか難しい問題である。 離発着する各港が広範囲な上、各社にも統一性がないのが現状と思われる。 ダイヤの変更については、船員の労働時間等に深く関係するため、ダイヤによっては船員を増員することとなり、すぐには対応しにくい。 運航便数については、直接収支に影響するため、慎重にならざるを得ない。 	

解決策

- ・ 江田島市からの補助。
- ・ 高齢者や学生などの利用者は、バスと航路の接続は必要不可欠であるため今後も江田島バスとは歩調を合わせたダイヤ編成をしていく。
- ・ 通勤、通学に合わせたダイヤ編成が第一義で、次に通院や買い物に有効なダイヤ編成を想定している。当社の場合、旧海軍兵学校の見学時間に接続できるダイヤ編成も重視している。深夜便については、今以上の遅い便はバスやタクシーと連携した社会実験であれば協力する。
- ・ 利用者のニーズを知るためにアンケート調査をする。
- ・ 社会実験としては、深夜便を江田島バスにて広島バスセンターより、20時と21時出発。八丁堀経由、呉→音戸→飛渡瀬→終点小用港を作ってみてはどうか。
- ・ 需要がある程度見込まれるのであれば対応ができる。需要量が明確になれば有難い。
- ・ 休日前の深夜便を作ることですぐに利便性が上がると思う。(利用しない人も利便性が上がった気分が味わえる)
- ・ 広島市内への通勤向けにJRと市内電車とダイヤを連携させ、各社で21:00以降の深夜便を設けてみてはと考える。
- ・ 各港の発着時刻が統一性がないのも現状ですので、各社で1日に何便か同時刻の発着便を設けるのも利用者に解かり易い点と考える。
- ・ 利用状況に合わせたダイヤ編成は、各社とも出来る限りの努力を払っている。

その他

- ・ 市の活性化のため、また福祉向上を図るため、夜間便、便数の増強、料金の値下げを実施したいが、事業経営が出来ない。
- ・ 利用者の低迷が悪循環を起こしている。イベント等の縮小、国・県、出先機関の撤退、宿泊施設の閉鎖等、全て逆風である。

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート4】

戦略② 連携拠点となる港の利便性確保とアクセス改善

（施策4 港ターミナル機能の強化）

施策の展開	
<p>本市の交通結節点，交流拠点として，だれにでも快適で利便性の高い旅客待合所や駐車場の充実と適正利用に向けて検討する。</p>	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 拠点となる港湾の整備促進	市民
② 港湾駐車場の適正利用方策の検討	—
③ 港湾機能の充実・強化に向けた施策の拡大（県管理，市管理港湾）	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客待合所に冷暖房・テレビ完備。 ・ 駐車場を広くする。アスファルトにする。 ・ 当社の当該港は小用港と切串港である。 ・ 切串西沖港は，この6月より安全面を考慮した出入り口の変更も含め増設改良をしていた。 ・ 小用港はこの春より一部新駐車場の供用が始まっているが，全面供用開始でないため，まだ，棧橋に近い臨時駐車場の利用に集中している。 ・ 三高港の待合所は老朽化が進み，駐車場は狭く，動線もわかりづらく快適とは言い難い。 ・ 車両の乗降に関しては，大型車両（12m級バス等）乗下船が現在できない。 ・ 各港までの市道の整備（大型車輛等の通行が困難）が出来ていない現状や吹越棧橋においては，駐車場の台数が20台程度しか無い上，バスの停留所までの距離もかなり時間がかかるのが現状。 ・ 無料駐車場への放置車輛が多い。（駐輪場も同様） ・ 港までのアクセス方法が，各社バラバラで解かりづらい。 ・ 中田港の改修整備（中町ターミナル）の早期完成。 ・ 駐車場に船の利用者以外の駐車があると思われるので，何らかの対策が必要。 ・ 検札等の徹底のため出入口の集約化。 	

解決策

- ・ 小用港の駐車場は現在の臨時駐車場と一部供用開始の新駐車場との併用であるが、安全面からも早急な新駐車場の全面供用開始が望ましい。
- ・ 情報提供の箇所でも記載したが、各港の統一感のなさ・サイン不足や情報提供不足は否めないで、江田島市としての港の PR を含め、サインや情報提供 (PC 末端設備の設置など) 公共交通機関のターミナルとしての向上を図る。
- ・ 他港同様の整備をお願いしたい。
- ・ 栈橋の係連橋の角度調整 (架台のかさ上げ) をお願いしたい。
- ・ 待合所に欠航案内などの情報がわかる様にする。
- ・ 周辺道路の整備は早急に対応願いたいと思う。
- ・ バスの停留所の再検討とダイヤ (現状 1 時間に 1 本体制) の再検討。
- ・ 各地区の港までの間に共通の案内看板を設置してみてはどうかと考える。

その他

- ・ 船舶への陸電供給が 100V30A で使用が限定されて不便である。200V100A への能力アップを希望する。(三高栈橋)

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート5】

戦略② 連携拠点となる港の利便性確保とアクセス改善

（施策5 海上交通とバス交通との結節性の向上）

施策の展開	
海上交通事業者とバス交通事業者の協力のもと、海上交通とバス交通の結節性を高め、乗換えしやすい接続環境の確保に努める。	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 海上交通・バス交通事業者合同によるダイヤ編成体制の構築	—
② 港湾駐車場の適正利用方策の検討	交通事業者
③ 運航ダイヤの変更等の実施(条件が整い次第)	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> 海上交通事業者の全棧橋とバス交通事業者との連結は難しいと思う。 調査シート3と同じであるが次のとおり。当社の場合、以前は呉市交通局、現在は江田島バスとの小用港での連絡を重視したダイヤ編成を行ってきた。これからもそのつもりである。但し、どちらかというバスに航路のダイヤを合わせる事が大半である。 この問題は施策3と同時に進めなければならない。 沖・是長方面から三高港への接続は以前に比べよくなっている。 大柿・中町方面から三高港への便数が極端に少ない。 バスの運行のダイヤ。(現状では1時間に1本程度) 吹越棧橋までの停留所からのアクセス。(徒歩で約10分程度かかる) 便数が少ない事による利便性の悪さ。 現在もダイヤ改正時、協議を進めながら結節性の向上に取り組んでいるが、両社とも経営環境が悪く、合理的なダイヤ編成しかできない。 	

解決策

- ・ 小用港については、ターミナル以外は駐車場も含め全面供用開始に至っていないが、バス停は供用しているので、今後もバス接続を優先したダイヤ編成を行う。
- ・ 但し、主要なバス路線が中心になり、枝線のバス接続は課題として認識しているので解決できるところからでも着手したい。
- ・ 施策3と同じ。
- ・ 中町～三高間は利用者が少ない為、便数が少ないと聞いているが、社会実験により需要を調査していただきたい。
- ・ バスを利用して海上交通へ乗り換えする人がどのくらいおられるか、曜日、時間を調査分析すべきと考える。（コンサルによる調査）
- ・ 高齢者や身体障害者、子供がいる家族等への共通の割引サービスをする事によって、各航路の利用率のアップを図る。
- ・ 海上交通との共同運航をする事によって、呉、広島まで路線を拡大し利用者の利便性の向上に努める。
- ・ 様々な条件下で着くのが遅れる場合があるので、接続しているダイヤについては、余裕をもって編成している。

その他

- ・ 江田島市の中で、内回り、外回りしてはどうでしょうか？
- ・ 以前から申しておりますが、広島市内へのバス乗り入れを再度検討する。（社会実験）

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート6】

戦略③ 海上交通の効率化に向けた取組み

（施策6 各航路，フェリー・高速艇の役割も踏まえた効率化の検討（最重点施策））

施策の展開	
<p>市民生活や福祉の向上に欠くことのできない本市の航路を，今後も維持し，さらに，輸送サービスを向上させるため，合理的かつ効率的な運航体制の検討を行う。</p>	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 協議会の設立	市民
② 各港の担う役割を明確にした効率的・効果的な港づくり	交通事業者
③ 航路の合理化・効率化の検討	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 民営，公営の異なった航路が存在する。 ・ 運輸局の定めるサービス基準が存在する航路とそうでない自由な航路が存在する。 ・ 江田島市の少子高齢化は進んでいる。 ・ 施策2と同じ ・ 西能美島においては，フェリーは両者とも継続的な運営ができる状況にないと思われる。 ・ このまま航路が衰退して行くと船舶のリプレースが出来ない状況になる。（船が動かなくなった時点で航路廃止） 運航経費を抑制する施策を早急に実現する必要がある。（燃料油の共同購入，予備船の共同使用，予備船員のグループ配乗など） ・ 検討してなにもしないのであれば時間の無駄。いつまでに何をするかという目標が必要。 ・ この問題は，いつになっても奥歯にモノが挟まった間がぬぐえない。 ・ 航路の合理化，効率化の検討においては，各社の従業員（船員）の就労体制の相違が問題点として挙げられる。 ・ 効率化の面も利用者の到着港までの目的を調査する必要があると思う。 ・ 各事業には，それぞれの思いがあり，全体を取りまとめられるかが課題。 ・ 合理的かつ効率的な運航体制の確立は，各事業者の願いであるが，経営的に見れば総論賛成，各論反対の立場もありうる。 	

解決策

- ・ 中，長期的には協議会で問題提起と解決へ向けた検討が必要不可欠である。
- ・ 短期的な問題を検討，解決する事業者と江田島市の連絡会的なものも必要ではないか。
- ・ 施策2と同じ
- ・ 三高港はフェリー，中町・高田港は高速船に特化し，継続的な運営を目指す事が得策と思われる。
- ・ 昨今，本四間，三原瀬戸田などの航路廃止のニュースが珍しくないなので，企業局が航路廃止を予定していても驚かない。廃止までの6ヶ月で新たな運航体制を真剣に考えた方が良いと思う。
- ・ どうしても公営でなければならない部分だけ残してあとは民営（船舶管理会社設立），運航委託。（深夜便を公営で運航するなど）
- ・ 各社共通で航路の利用者に対し，時間帯別の利用目的のアンケート調査を実施し，利用目的の把握をする事によって，ダイヤの共通化もできると考える。
- ・ 労働者団体を協議会に参加してもらい，就業者側の意見も議題で取りあげる。
- ・ 利用者の利便は勿論のことであるが，運営が出来なくなったら終わってしまう。
- ・ 各航路の役割を充分見極め，例えば，三高はフェリー，中町は高速船といった利用者理解のもと棲み分けが出来ればと考える。

その他

- ・ 全体的に現利用者数から見れば，供給過剰かと思われるが，合理化を進めれば利用者にとっての利便性が損なわれる。
- ・ 市にとっての定住促進の観点からすれば，便数の確保と最低限の利用料金の確保は欠かせない。

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート7】

戦略① マイカー依存型市内交通体系の改善

（施策1 市民，交通事業者と行政の協働による公共交通利用促進キャンペーンの展開）

施策の展開					
<p>環境に配慮した交通を進めるために，市民のみならず行政も含め，一人ひとりが不要不急の際には，自動車利用を控えるなど，公共交通へ自発的に転換していくことのできる環境づくりを目指した，交通に対する意識の変革喚起に向けて取り組む。</p>					
<p>【具体的な施策（案）】 ① 多様な媒体・主体によるキャンペーンの展開</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>役割分担</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市民</td> </tr> <tr> <td>交通事業者</td> </tr> <tr> <td>行政</td> </tr> </tbody> </table>	役割分担	市民	交通事業者	行政
役割分担					
市民					
交通事業者					
行政					
課題や問題点					
<ul style="list-style-type: none"> 直接的ではないが，広島・呉道路（クレアライン）の ETC 半額などは少なからず航路へ悪影響を及ぼしている。 バスや船など公共交通機関の設備よりマイカーの方が内装や快適性は優れている。 公共交通機関によるモーダルシフトなど環境問題への思想普及などが出来ていない。 フェリー各社は車輛の乗船により成り立っているため，車輛が減少すれば経営が成り立たなくなる。 三高港へ行くにはマイカーが不可欠である。 交通問題におけるキャンペーン等の課題としてまずあげられるのは，利用者への周知の徹底だと考える。 バスや船内への告知等も生活航路として通勤する利用者に対しての告知法を考慮すべきだと考える。 マイカー利用を控えるだけのダイヤ編成が出来ない。 					

解決策

- ・ 土日のバス，船など公共交通機関利用への社会実験やキャンペーンを実施し，合わせて環境問題の提起も行って公共交通機関の利用促進を図る。
- ・ IT 関連設備や利用者が望む設備など公共交通機関の設備充実を図り，利用者の快適性を高める。
- ・ 車輛の乗船に頼らなくてもいいような会社の経営を考える。
- ・ バス便の充実が必要と考える。
- ・ 広報を利用しての市民への通知やキャンペーンの期間も考慮したり，期間中は各社で共通の制服や腕章等を使用する事により周知の徹底ができると考える。
- ・ 様々なキャンペーン（交通安全運動等）にも相乗りさせて頂き有効的にPRを図る。
- ・ 市の広報などを通しての徹底した周知。

その他

- ・ モーダルシフトが叫ばれている中，フェリーやバス等の利用促進を図りたい。

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート8】

戦略① マイカー依存型市内交通体系の改善

（施策2 利用促進に向けた多様な連携方策の検討）

施策の展開	
公共交通の利便性向上に加え、マイカー利用に対する公共交通の「不便さ」のイメージを払拭するための対応方策を検討する。	
【具体的な施策（案）】 ① 主要施設と交通事業者による連携メニューの検討 ② 観光施設との連携メニューの検討	役割分担
	市民
	交通事業者
行政	
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査シート7と同様な課題 ・ 直接的ではないが、広島・呉道路（クレアライン）の ETC 半額などは少なからず航路へ悪影響を及ぼしている。 ・ バスや船など公共交通機関の設備よりマイカーの方が内装や快適性は優れている。 ・ 公共交通機関によるモーダルシフトなど環境問題への思想普及などが出来ていない。 ・ バスの増便しか無いと思う。 ・ どのような対策をすれば不便さが払拭できるかイメージできない。 ・ 市外からの利用者に対して施設、観光スポットの場所や各港からのアクセス時間等が解かりづらい点が問題として挙げられます。 ・ 施設までのアクセス方法が車を利用しなければ行けない点も問題として挙げられます。 ・ 魅力ある拠点が少ない。新たな材料を創出する必要がある。 	

解決策

- 航路やバス路線と既存の観光施設が連携した商品の造成（社会実験含む）（第一術科学校、海上ロッジ、みかん農園、海水浴場、キャンプ場など）
例：航路+バス+施設利用割引券（1,000円程度で往復の船・バス代を含む）
* 施設も商品性の充実を図り、新たな観光施設の掘り起こしも行う
例：NHKドラマ「坂の上の雲」に関連して秋山真之を題材とした企画展などを行う
* 参考資料館では不足気味の秋山真之をふるさと交流館などで展開する。
- 切串～飛渡瀬間の直行便を作る。
- 県道297号線にバスを走らせる。
- 市内の主要の道路に、施設までの距離やアクセス方法が書いてある掲示板を設置する等のPRに努めるべきと考えます。
- また、現行の観光パンフレットに所要時間（各港から）も刷り込めば良いのでは？と考えます。
- 現在、シーサイド温泉と高速船とのパック商品を出しているが、他の施設等との連携メニューも検討し、相乗効果を図りたい。
- 市の観光拠点づくり、協会と連携したPRの徹底。

その他

ビジョン2（海上交通）アクションプランの実施に向けて【調査シート9】

戦略② 観光交流を支える周遊環境づくり

（施策2 利用促進に向けた多様な連携方策の検討）

施策の展開	
<p>本市の特性を活かした、海上交通やバス交通、タクシーによる地域内のネットワーク化など、観光交流を支える「周遊環境づくり」について検討する。</p>	
【具体的な施策（案）】	役割分担
① 魅力ある観光ルートの形成	市民
② 観光によるまちづくりと連動したソフト施策の検討	交通事業者
③ 観光ルートと連動した交通ネットワークの検討	行政
課題や問題点	
<ul style="list-style-type: none"> 江田島市に観光客が来るような新たな施設を作る。例えば、市場（魚市場、野菜市場）何社も入って共同で。 既存の観光施設には新たな魅力を掘り起こす材料が乏しい 観光施設と交通事業者との情報交換の場が少ない。 江田島市観光行事について、広島市や呉市に対して告知がされていないと思う。 三高港周辺には観光地がほとんどない。 江田島の情報発信はなされているか。 江田島の自然をアピールすることが重要。 観光スポットの周知化 公共交通機関を利用したアクセス方法の確立 施設からの距離とアクセス時間 市内の拠点整備（既存施設のPR、掘り起こし、自然環境保護） 	

解決策

- ・ 江田島市の自然を利用した新たなネイチャーツーリズムなどを掘り起こす。
例：山登り，サイクリング，ウォーキング，農業・漁業体験など
- ・ 観光誘致として第一術科学校（旧海軍兵学校）の有効な活用を行う。
例：NHK ドラマ「坂の上の雲」とタイアップした PR や平和学習としての利用活用を推進する。
- ・ 観光行事について，広島市や呉市に新聞折込みをしたらどうか。
- ・ 広島方面の元気かつ暇なお年寄りをターゲットとした宣伝（旨い食事とマッサージなど）
- ・ 俳句，短歌などのサークルを呼び寄せる
- ・ 素人写真家
- ・ トレッキング，ハイキング愛好者
- ・ 自転車ツーリング愛好者（江田島ツーリングマップの作成）
- ・ 上記専門誌上で江田島をアピール
- ・ 現行の観光パンフレットに，各港からの観光マップとしてルート設定を刷り込み，また，各利用方法によっては所要時間等を入れる事によって，観光客へのPRも兼ねた周知につながると考えます。
- ・ 市外からの観光客を多く獲得する為，バスのダイヤも各港の着時刻とあわせて島内観光バス（ガイド付き）の運行も考慮してはと考えます。
- ・ より魅力的な効果の高いイベントの実施
- ・ 青少年交流の家の周知
- ・ ここにしかない特産物の創出
- ・ 船の乗船券とタクシーをセットにした商品開発

その他

- ・ 広島駅前発の江田島半日観光バスの運行（週1回の予約運行）
- ・ 江田島出身，元19（ジューク）の岡平健治氏のコンサート（または監修）
- ・ 旅行会社及び広域観光関連機関への働きかけ