

1. はじめに

四国西岸部と九州東部を結ぶ豊予海峡フェリーは地域の産業、商業、観光の足として古来より利用されてきた。

豊予海峡は、「新太平洋国土軸」に位置づけられており今後、高速道路整備の進展に伴い広域交通の増加も見込まれる。そこで、本調査は平成8年より、豊予海峡ルートの子後の重要性を鑑み、カーフェリーと高速道路等との円滑な相互利用を図るための情報提供のあり方について調査を行ってきたものである。

2. 豊予海峡の位置づけと道路整備の果たした役割

(1) 四国～九州間を連絡する道路網

当航路には、1日31往復のフェリーが運航し平均一千台の車両が利用している（H8時点）。これは瀬戸大橋開通前（s62）の約1.7倍にあたる。

また、四国～九州間の自動車交通の半数以上が当航路を利用している。

(2) 京阪神～九州間を結ぶ広域交通網としての機能

将来、四国及び九州内の高速道路整備が進むことにより、京阪神～大分・宮崎県方面への最短時間経路となる。この区間を移動する利用者へのアンケート調査結果では、現在関門海峡を経由している交通の1割程度の転換が見込まれる。また、関門海峡ルートの代替ルートとしての機能強化が期待される。

3. フェリー利用者の情報ニーズと課題

(1) フェリー利用者の情報ニーズ

図-1より、フェリー利用者の50%以上が渋滞等の道路情報や、フェリーの時刻表、運行・欠航情報の入手を希望している。これらの情報に対して電話、ラジオ、道路情報板等身近にある機器による入手要望が高く、フェリー港周辺とともに伊予IC出口付近、大洲市周辺での情報入手要望が高い。

(2) 情報提供の課題

「いつ、どこで、どの様な情報が入手できるかわからない」が、道路情報に対し利用者の指摘が最も多い問題項目であり、情報の提供状況に対する情報

発信が必要である。また、現在提供されている情報の中で、利用者の要望が強いにも関わらず実際に入手している割合の低いフェリーの運航欠航情報、渋滞情報等について優先的な整備が求められている。

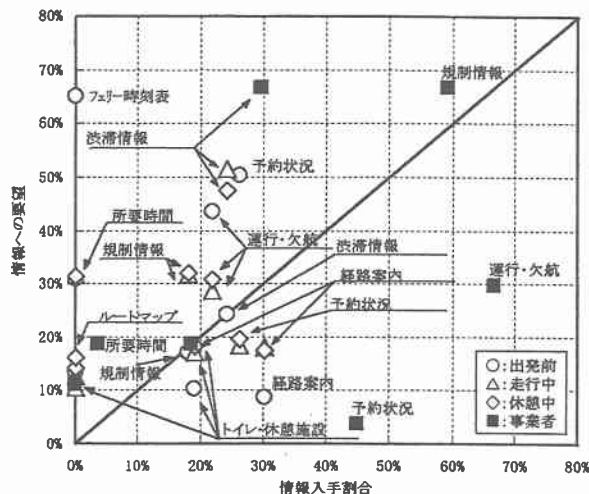


図-1 フェリー利用者の情報ニーズと情報入手割合

4. 情報提供の基本方針と提供メニュー

(1) 情報提供の基本考案

- ①アクセス道路上での道路情報・フェリー情報等の提供によるフェリー利用者への適切な経路選択支援
- ②高速道路SA、自宅での京阪神～九州間を移動する広域交通に対する情報提供の適切な経路選択支援
- ③豊予海峡沿岸地域の情報化を通じた交通サービス機能の拡充によるマルチモーダル推進

(2) システム整備の基本方針

上記の調査結果を基に、システム整備の基本方針を以下のように設定する。

- 1)リアルタイム情報の提供、場に応じた適切な情報提供等、利用者のニーズを反映したシステムとし、情報空白地域の解消を図る。
- 2)異なる管理者間の情報・提供施設の相互連携、一般道路交通情報システムの中へのオプション化、道の駅等既存の休憩施設の活用等により既存システムの有効活用を図る。
- 3)ITSシステムとの整合性を確保するとともに、その中にフェリー情報を反映する。

4) 豊予海峡地域の情報発信拠点と位置づけ、地域情報等の発信によりシステム利用者の裾のを広げる。

(3) 地域毎の情報提供の考え方

情報の提供場所に着目し、情報提供の考え方を図-2に示す。

(4) 情報提供システム構成

整備すべきフェリー情報システム構成を図-3に示す。システム整備に当たっては、特に以下の事に留意する。

1) フェリー情報、道路情報、地域情報を休憩施設や家庭等に発信するために、情報収集、加工、提供を行うシステム運用主体の創設を愛媛県等と連携して支援する。

2) 愛媛県や道路公団の収集している情報等について、相互提供ルールを定めるとともに、建設省の管理する道路情報板などにより提供する。

以下の段階を想定して情報システム整備を推進する。

5. 段階的な整備計画

以下の段階を想定して情報システム整備を推進する。

Step I (既存施設の活用)

現況施設による情報提供を充実する。さらに、管理者間の相互連携体制を確立することで、各管理者の情報を相互利用し、その時々に応じて道路利用者に最も重要と考えられる情報を提供する。

Step II (現況技術による施設整備の拡充・フェリー情報センターの整備)

道路情報板、路側ラジオ放送を拡充し、道路情報板未整備区間の解消を図る。また、フェリー情報センター（仮称）を創設し、インターネット等既存の情報提供システムを利用し、休憩施設や家庭への情報提供を行う。

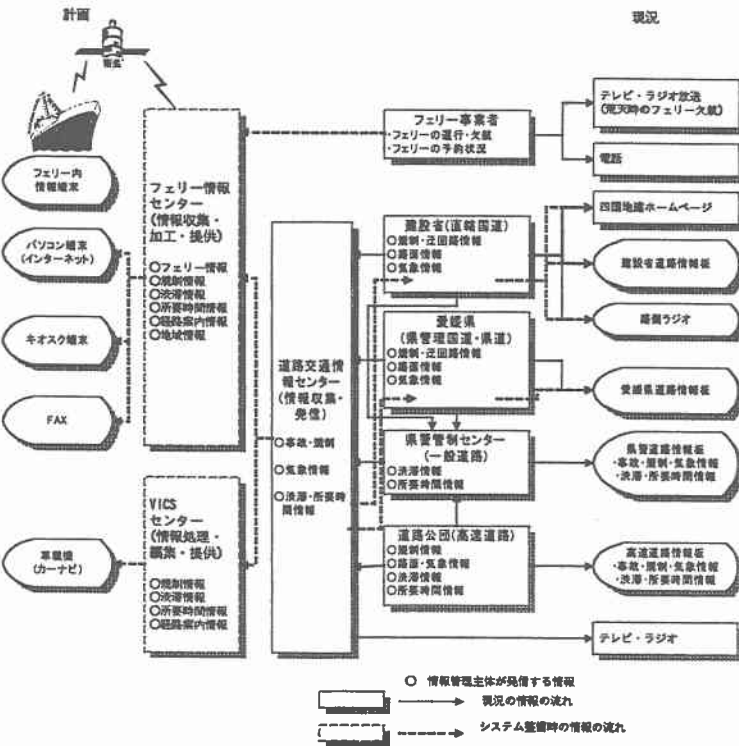


図-3 システム構成

Step III (ITS等新技術の活用・VICs整備)

VICsの整備に合わせ、車載端末による渋滞情報の提供、モバイル端末を利用した情報交換、FM多重放送による情報提供等新技術を活用しリアルタイムで双方向の情報提供を目指す。

6. 結論

情報収集、提供を行っている管理者が多岐に渡ることから今後、管理者の連携体制を確立するとともに、フェリー事業者、休憩施設経営者、地域のCATV運営主体等の関連する民間活力を有効に利用し、事業を進めていく必要がある。

	提供する情報	提供場所	提供メディア
広域	○適切な経路選択を支援する情報(フェリー航路を含めた複数経路の目的地までの標準的な所要時間、料金等の情報) ○フェリー運行情報の提供(フェリー時刻表、運行・欠航、予約状況等)	家庭・事務所 高速道路SA	パソコン、FAX テレビ・ラジオ チラシ等
アクセス道路	○フェリー港へのスムーズな誘導のための経路案内標識等の設置 ○フェリー港までの旅程を適切に選択できるリアルタイムの道路交通情報(規制・渋滞・所要時間等)提供 ○荒天時におけるフェリーの運行情報の提供	道路上 高速道路SA 道の駅等休憩施設	案内標識、 道路情報板 路側ラジオ 情報端末等
港・船内	○到着港～目的地間の適切な経路選択を支援する情報の提供 ○着港から目的地までの適切な旅程を検討できる休憩施設トイレの情報	フェリー待合室・船内	情報端末、ラジオ チラシ等

図-2 情報提供の考え方