

使いやすい地域公共交通の実現に向けて

目 次

1. 概要

- ・ 旅客船の種類等一覧 1
- ・ 一般旅客定期航路事業の現状について 2
- ・ 国内旅客船事業に関する施策の基本的考え方について 3

2. 輸送サービスの安定的提供

- ・ 離島航路の現状について 4
- ・ 離島航路の例 5
- ・ 離島航路補助制度の変遷について 6
- ・ 地域公共交通確保維持改善事業による離島航路補助制度の概要について 7
- ・ 地域公共交通確保維持事業（離島航路） 8
- ・ 地域の特性に応じた公共交通確保への取り組みについて 9
- ・ 旅客船事業の基盤強化への取組について 10

3. 地域公共交通の利便性の向上

- ・ 地域公共交通の利便性の向上について 11

4. 地域公共交通の活性化に向けた新たな動き

- ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要 12
- ・ 旅客船を中心とした地域公共交通再編事例（鹿児島県甕島こしきじまの高速船） 13

5. 高齢者や障害者の円滑な利用の促進

- ・ バリアフリーの推進について 15

6. まちづくりの観点からの施策の推進

- ・ 地域の活性化の一翼を担う、使いやすい公共交通の実現 16

7. 議論のポイント

- ・ ご議論いただきたいポイント 17

旅客船の種類等一覧



○短・中距離フェリー
159航路267隻

(参考)
船舶名:「フェリーあわしま」
航路名:粟島～岩船
総トン数:626総トン
旅客定員:487名
速力:15ノット



○高速船
240航路256隻

(参考)
船舶名:「しおかぜ」
航路名:日振～宇和島
総トン数:61総トン
旅客定員:71名
速力:25ノット

○ジェットfoil
12航路18隻

(参考)
船舶名:「つばさ」
航路名:新潟～両津
総トン数:164総トン
旅客定員:254名
速力:43ノット



○水上バス
88航路193隻※

(参考)
船舶名:「ホタルナ」
航路名:東京港内遊覧等
総トン数:167総トン
旅客定員:261名
速力:11.33ノット

※河川航路に就航する船舶



○長距離フェリー
11航路35隻

(参考)
船舶名:「いしかり」
航路名:名古屋～仙台～
苦小牧
総トン数:15,762総トン
旅客定員:783名
速力:26.5ノット



○遊覧船
717航路857隻

(参考)
船舶名:「ロワイヤルⅡ」
航路名:箱根町～湖尻桃源台
芦ノ湖遊覧
総トン数:315総トン
旅客定員:565名
速力:10.5ノット

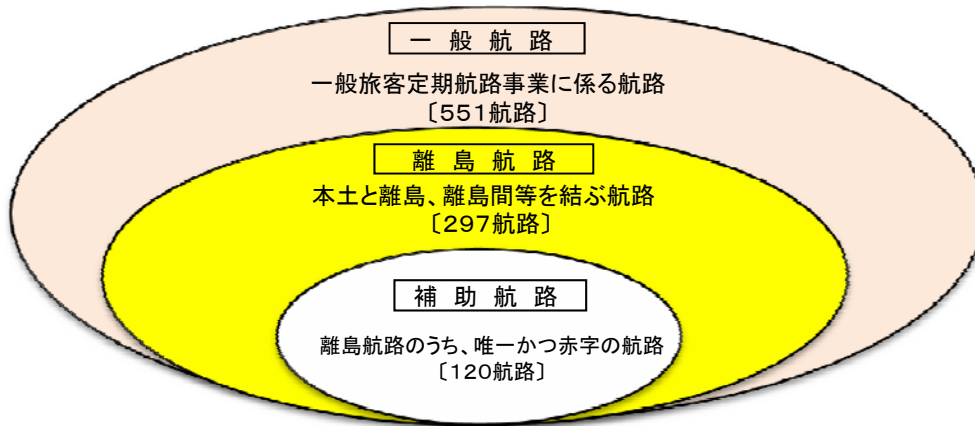
一般旅客定期航路事業の現状について

一般旅客定期航路数

(H25. 4. 1時点)

全体	551航路 (14航路参入/26航路廃止)※
離島航路 (補助航路)	297航路 (120航路)

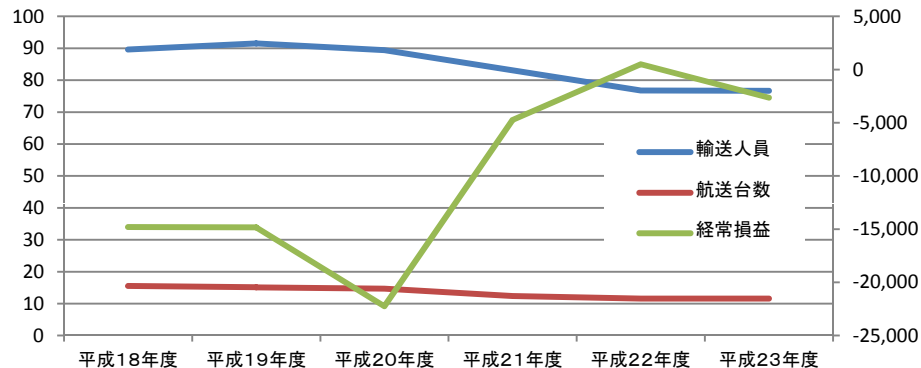
※H24. 4. 1からH25. 4. 1の間で参入、廃止のあった航路数。



輸送実績及び航路損益

輸送人員(百万人)
航送台数(百万台)

経常損益(百万円)



概況

- 長引く景気低迷、高速道路料金引下げの影響等で輸送量が落ち込み、営業収入は減少傾向にある。
- 費用面では管理部門等の経費削減により、経常損益は一時的に黒字となったが、燃油価格の高騰により再び赤字に転落するなど、厳しい経営環境は継続。

行政に求められる視点

- 輸送サービスの安定的提供
 - ・ 離島航路の確保維持
 - ・ 旅客船事業の基盤強化
- 利便性の向上
 - ・ 利便性の高い海上運送サービスの提供
 - ・ 陸上交通機関との相互連携、接続性の強化
- 高齢者、障害者等の円滑な移動の促進
 - ・ 旅客船ターミナル及び船舶のバリアフリー化

国内旅客船事業に関する施策の基本的考え方について

基本的考え方

- 平成12年の海上運送法一部改正において、**需給調整規制を廃止**することにより、市場原理に基づく自由競争を促進し、事業活動の一層の効率化・活性化を図るとともに事業者自らの創意工夫による多様で高度なサービスの提供を促進。
- 他方、市場原理の導入の結果、不公正な競争により、安全運航の確保や「**生活航路**」の**確保**など公益が阻害されることの無いように、必要最低限の規制を導入（「**指定区間制度**」）。

国と地方との役割分担の考え方

- 「**国はナショナルミニマムとしての公共交通サービスの確保の観点から、地方公共団体は地域の公共交通サービスの確保や地域振興の観点からそれぞれ責任を有する。**」（平成10年6月の運輸政策審議会海上交通部会答申）
- ⇒ 国と自治体はそれぞれの責任に応じ、「生活航路」維持のための財政支援を実施。

★海上運送法一部改正（平成12年10月施行）

改正内容：旅客船事業への参入については、需給調整を廃止し、安全面を中心とした要件を満たせば事業に参入できるようにするなどの規制緩和を実施。

（一般旅客定期航路事業への規制緩和）

- 参入規制 「免許制」 → 「許可制」
- 運賃規制 「認可制」 → 「事前届出制」
- 退出規制 「許可制」 → 「事前届出制」（30日前まで）

（市場原理のみに委ねられない部分）

- ただし
- (1) 安全規制・利用者保護規制については、引き続き規制（一部規制対象を拡大）
 - (2) 国土交通大臣が**関係都道府県の意見を聴いた上で**、離島等の住民の日常生活及び社会生活を営むために船舶輸送が必要である「**指定区間**」を指定するとともに、一定のサービス基準を満たすことを航路への参入の要件とする「**指定区間制度**」を導入。

（指定区間における一般旅客定期航路事業に対する規制）

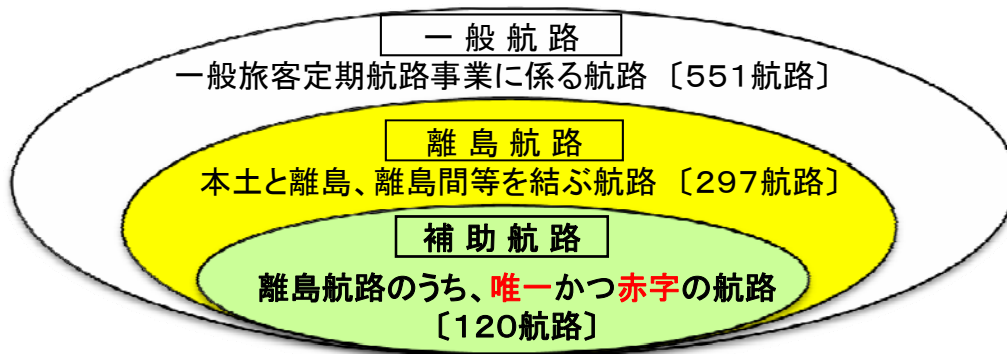
- 参入規制 「許可制」（サービス基準を満たす運航が条件）
- 運賃規制 「上限認可制」
- 退出規制 「事前届出制」（6ヶ月前まで）

離島航路の現状について

- 全国で297ある離島航路は、島民の生活の足であり、生活必需品等も輸送する交通手段。
- **赤字航路**が多数あり、本土より深刻な少子高齢化に伴う人口減により、輸送人員の減少から欠損が拡大する傾向。
- 離島航路のうち、「**唯一かつ赤字の航路**」については、その維持のために**国庫補助**を行っている。
(「地域公共交通確保維持改善事業」により、**航路運営への支援**、**住民運賃割引への支援**、欠損縮小に資する公設民営化・船舶更新等の**運航・経営効率化への支援**)

国内旅客航路の状況

※H25. 4. 1時点



○離島航路事業者経営形態

	民営	3セク	公営	合計
25年度	156	32	52	240事業者297航路
15年度	183	32	63	278事業者335航路

○収支状況

(単位: 百万円、%)

	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
23年度	73,764	▲7,865	▲6,519	92.2%
13年度	91,113	▲7,817	▲8,275	91.9%

離島航路の役割

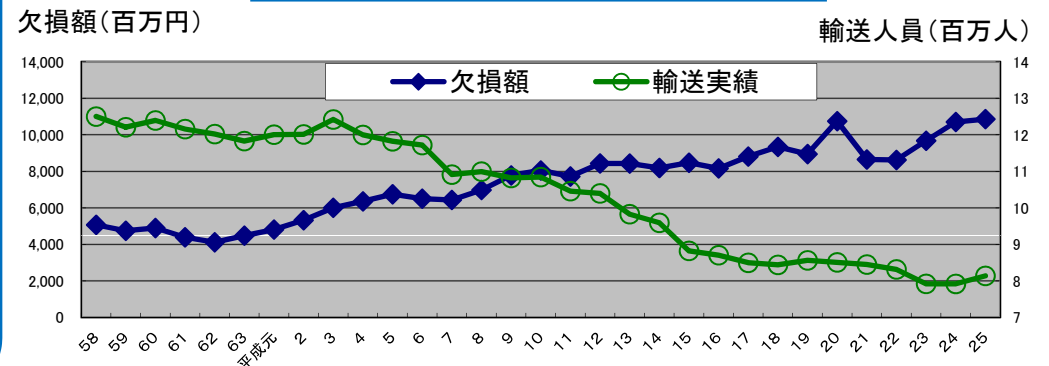
【生活交通・移動手段(人の輸送)】

- 通院 ○通勤 ○通学 ○買物 ○公共施設への交通

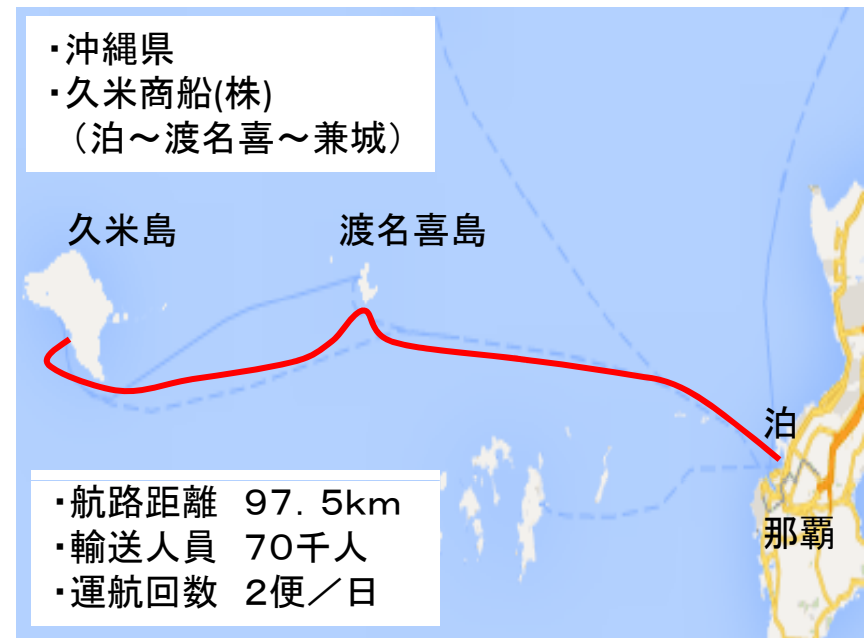
【生活物資等の輸送】

- 生活物資等
例) 食料品、日用雑貨、燃料油、建設機材等(重量物)
- ゴミ収集車、郵便物、宅配便、離島の特産物

補助航路の輸送実績と欠損の推移



離島航路の例



離島航路補助制度の変遷について

昭和27年度～

- 離島航路整備法の制定(離島航路補助金の創設)
- 事後欠損方式の採用 → 航路収支の実績が赤字であれば、国は補助金を交付
- 補助額は、実績欠損額に比例して、補助金予算額を按分

昭和41年度～

- 定率補助方式の採用
→ 実績欠損額と、運航計画をベースに効率的な航路運営を行った際に生じたと想定される欠損額のいずれか低い額の75%を補助金として交付

昭和48年度～

- 都道府県と協調して航路補助を実施

平成6年度～

- 標準化方式の採用
→ 全国の標準的な賃率や経費単価に基づき算出した標準的な欠損額を補助金額として交付(補助充足率は実質40%)

平成23年度～

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の創設 → 離島航路、地方バス、航空等の地域交通への補助を統合
- 事前内定方式の採用
→ 地方自治体等地域関係者で組織される協議会で策定された事業計画の収支見込額から、標準的な欠損見込額を算出して補助金額を計算し、事業開始前に補助額を通知
→ 事前に補助金額を伝えることで、離島航路事業者の経営努力によるインセンティブを図る
- 補助率の変更 → 補助充足率は50%

地域公共交通確保維持改善事業による離島航路補助制度の概要について

『地域公共交通確保維持改善事業』 H26予算額:306億円(H25:306億円)

① 地域公共交通確保維持事業

離島交通 <H26予算額:離島航路:306億円の内数> (H25:306億円の内数)
(補助対象: 唯一かつ赤字の航路)

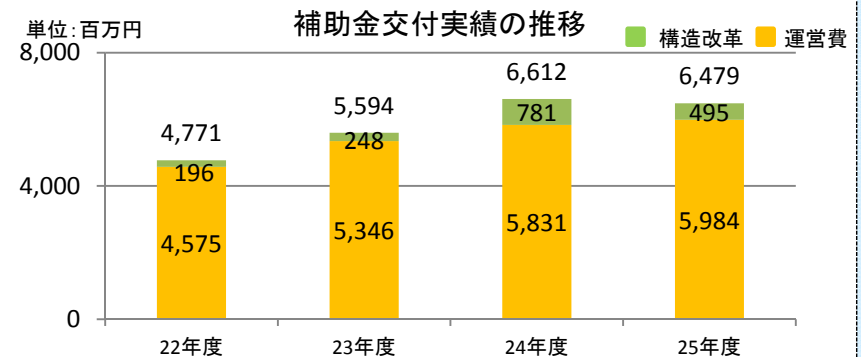
◇島民生活に必要な不可欠な離島航路の維持・確保を支援

【離島航路運営費等補助金】

- ・欠損見込額全体に対する補助充足率2分の1
- ・事前算定方式による内定制度を採用
(離島住民運賃割引補助)
- ・島民運賃割引費用の2分の1を支援
(残り2分の1は自治体等で負担)

【離島航路構造改革補助金】

- ・公設民営化等による船舶の代替建造への支援



補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

② 地域公共交通バリア解消促進等事業

③ 地域公共交通調査事業

地域公共交通確保維持事業（離島航路）

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。補助対象は、**唯一かつ赤字**の航路（旅客定期航路事業）。

離島航路運営費等補助

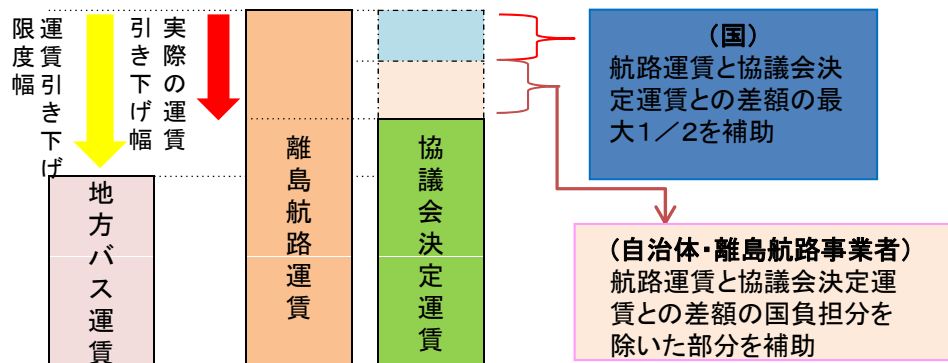
制度概要

- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 120航路109事業者(H25年度)

離島住民運賃割引補助

- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域（自治体等）による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・協議会で決定された運賃引き下げ額の1/2を国が補助



離島航路構造改革補助

・協議会で策定された航路改善計画に基づき、以下のとおり代替建造への支援を行っている。

公設民営化のスキーム

- ・民間・3セクの航路事業者に対し貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援
- ① 航路事業者からの船舶買取に対して支援
- ② 自ら行う代替建造に対して支援



欠損削減への効果

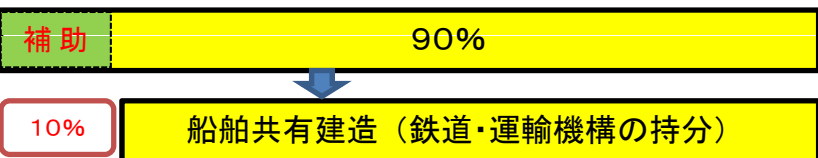
(例) 萩海運(株)(見島～萩航路) H25.1就航 所有者:萩市

- ・建造費: 7.0億円(補助額: 2.1億円)
- ・欠損額: 3.8億円(H24年度) → 3.4億円(H25年度)



効率化船舶の建造スキーム

・省エネルギー設備機器を備える船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



地域の特性に応じた公共交通確保への取り組みについて

○地域公共交通の確保維持を図るため、様々な関係者が取り組みに関わっている。

地域協議会

地域公共交通の確保・維持・改善のため、関係者間で、地域の生活交通の実情を把握、議論し、地域の特性、実情に応じた最適な移動手段の提供等についての取組みをまとめた「生活交通ネットワーク計画」を策定

※ 協議会メンバー

国、都道府県、市町村、離島航路事業者、有識者、地域住民 等

補助金申請
(唯一かつ赤字の航路)

地域公共交通確保維持改善事業費補助金

- 「生活交通ネットワーク計画」を国土交通大臣が認定
- 離島航路運営費等補助金
- 離島航路構造改革補助金

※ 「生活交通ネットワーク計画」

以下の内容について協議し、計画を策定

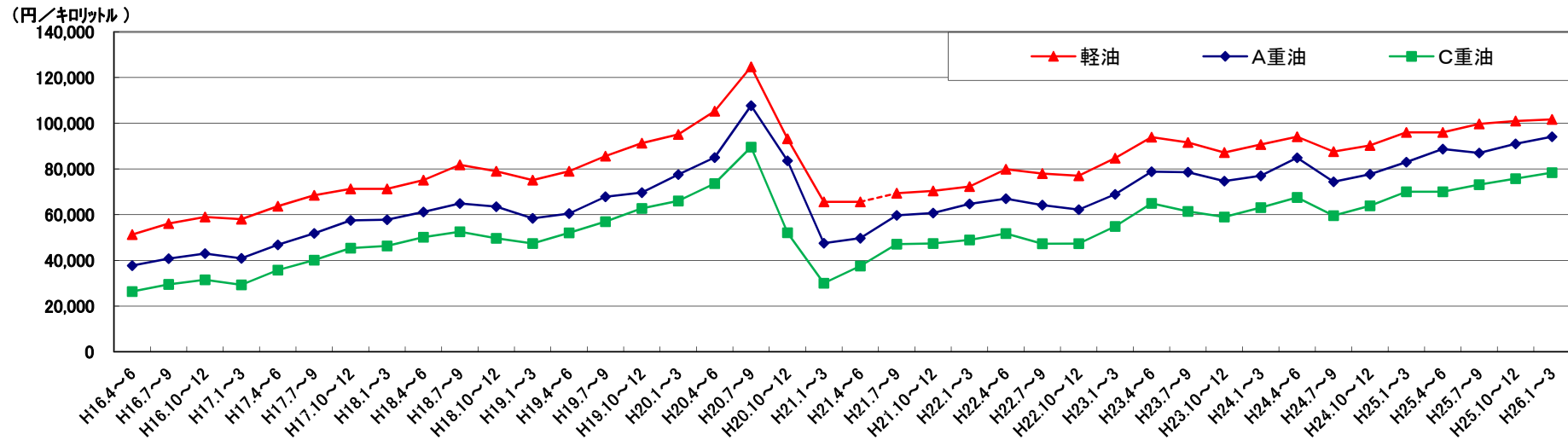
- 事業の目的、必要性
- 事業の目標、効果
 - ・年間輸送量、運航回数目標設定
- 対象となる航路の運航予定者
- 費用の総額、負担者
 - ・国、都道府県、市町村による負担とその負担割合
- 今後3カ年の航路改善方策
 - ・航路再編、船舶代替、ダイヤ変更、運賃改定、収入確保策、費用削減策 等

補助金交付

離島航路事業者

旅客船事業の基盤強化への取組について

1. 昨今の燃料油価格の高止まりの現状



2. 旅客船事業の基盤強化への取組

(1) 船舶共有建造制度

- ・ (独) 鉄道・運輸機構と海運事業者で費用を分担して船舶を建造することにより船舶建造を支援
- ・ 燃料費の削減に資するスーパーエコシップ (SES) 等の政策的意義の高い船舶に対しては優遇金利を設定

(2) 各種税制支援制度

- ・ 船舶の固定資産税軽減措置 (H23税制改正)
- ・ 船舶向け軽油引取税の課税免除措置 (H24税制改正)
- ・ 地球温暖化対策税の還付制度 (H26税制改正)
- ・ 環境低負荷船の普及促進のための船舶の特別償却 (H25税制改正)

地域公共交通の利便性の向上について

利便性の向上等に向けた取り組み方策

① 利便性の高い海上運送サービスの提供

- 船舶の使いやすさ、乗りやすさの向上
 - 減揺装置を備えた新船への代替建造
→ 離島航路構造改革補助金による国の支援、(独)鉄道運輸機構による共有建造制度
- 運航サービスの向上
 - 乗船手続きのシステム化、運賃低廉化、割引キャンペーン実施
→ 島民運賃割引補助又は協働推進事業費補助金による国の支援
 - インターネットによるリアルタイムな運航情報の提供
 - 地域のニーズに即した運航回数、発着時間、経路の実現

○乗継情報(バス&船)

岡山駅～新岡山港～小豆島(土庄港)への乗り継ぎ時刻表
2013.4.22現在

平日ダイヤ(月曜日～金曜日)			土曜日・日曜日・休日ダイヤ		
岡山駅(乗)新岡山港(乗)小豆島(降)			小豆島(乗)岡山駅(降)		
岡山駅	新岡山港	土庄港	岡山駅	新岡山港	土庄港
6:20	6:54	7:20	6:20	6:54	7:20
7:00	7:34	8:00	7:00	7:34	8:00
7:20	7:54	8:20	7:20	7:54	8:20
8:27	9:01	9:27	8:27	9:01	9:27

平日ダイヤ(月曜日～金曜日)			土曜日・日曜日・休日ダイヤ		
小豆島(乗)岡山駅(降)			岡山駅(乗)新岡山港(乗)小豆島(降)		
小豆島	新岡山港	岡山駅	岡山駅	新岡山港	小豆島
6:27	7:01	7:27	6:27	7:01	7:27
7:07	7:41	8:07	7:07	7:41	8:07
7:27	8:01	8:27	7:27	8:01	8:27
8:34	9:08	9:34	8:34	9:08	9:34

② 陸上公共交通機関(鉄道・バス)と連携の確保

- 生活交通ネットワークの形成
 - 航路ダイヤとバス、鉄道ダイヤの接続強化(乗換時間の短縮)
 - 港と駅及び停留所間の距離、アクセス向上
- 情報の相互連携
 - 航路と陸上との乗換案内板、総合時刻表の作成など運航情報の連携を強化
→ 協働推進事業費補助金による国の支援

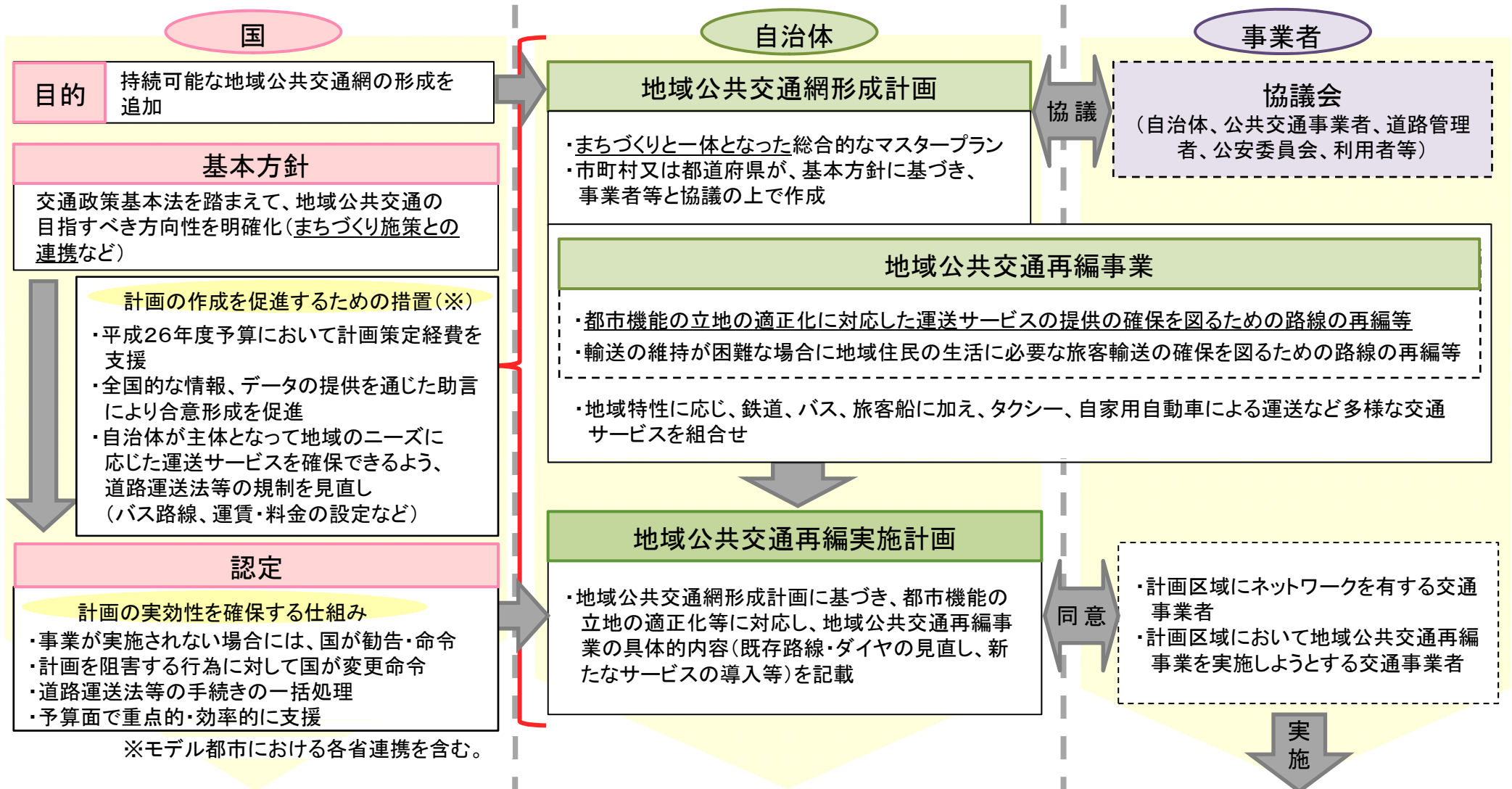
○総合路線図(バス&鉄道)



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要

ポイント

民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が先頭に立って地域の公共交通網を形成するための実効性ある枠組みの整備



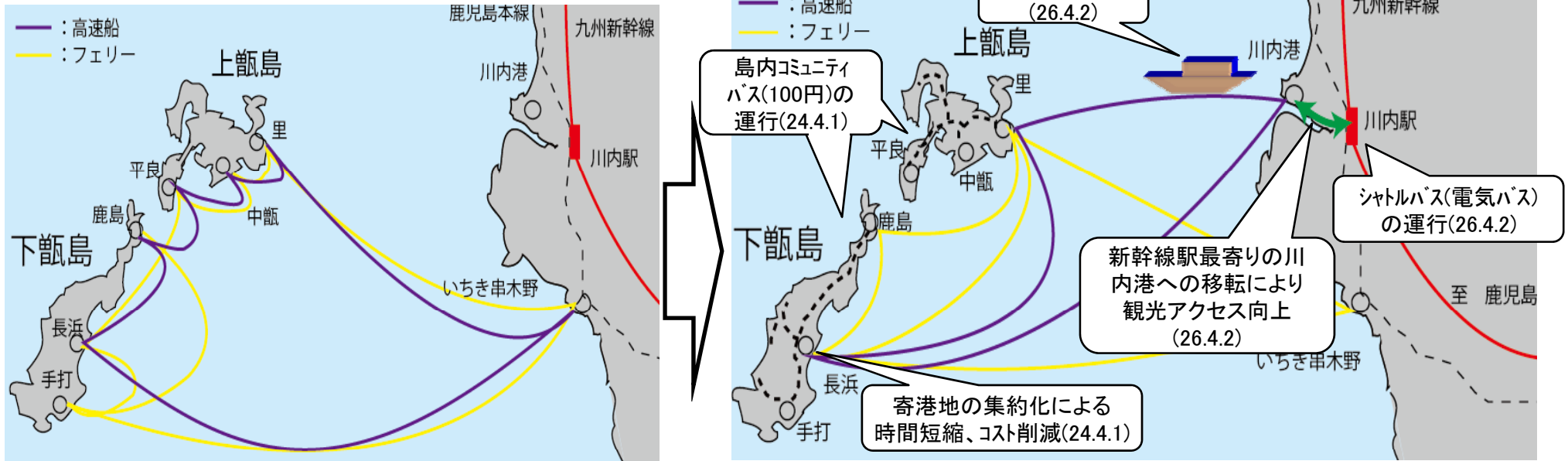
※モデル都市における各省連携を含む。

地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強かに推進

旅客船を中心とした地域公共交通再編事例(鹿児島県甑島の高速船)

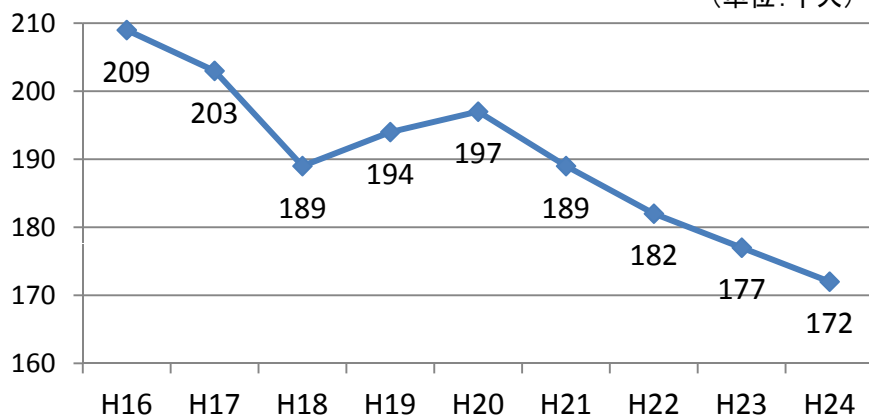
島内人口の減少等に伴い、輸送人員が減少する中、航路維持のため、関係者からなる協議会において、今後の航路のあり方を検討し、**航路等地域公共交通の再編**を実施

○航路図



本土側寄港地の見直しは、「平成の大合併」(平成16年10月甑島四村と薩摩川内市との合併)や九州新幹線開通(平成23年3月)等による人流の変化を踏まえて検討されたもの

○旅客輸送人員の推移



○新船(高速船 甑島(こしきしま))の投入



- ・薩摩川内市による公設民営方式(甑島商船の経営安定化)
- ・鉄道運輸機構の共有制度を活用(金利減免)
- ・離島航路構造改革補助金による国庫補助(総船価約13億円に対して3割補助)
- ・小型化、高性能化(船員費の削減、燃費、乗り心地の向上)
- ・水戸岡鋭治氏によるデザイン(新幹線と共通イメージ、船自体が観光資源)



川内港 浮棧橋
(鹿児島県)



川内港シャトルバス
(薩摩川内市)



高速船 甕島(こしきしま)
(薩摩川内市)



里港、長浜港 人道専用橋
(鹿児島県)



高速船ターミナル待合所
(薩摩川内市)

バリアフリーの推進について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第44号)に基づき主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

<基本方針に基づく目標(抜粋)>

旅客船ターミナル

平成32年度までに
1日平均利用者数3,000人以上のターミナルを原則として全てバリアフリー化 これ以外の旅客船ターミナルについても可能な限りバリアフリー化

(現状)ターミナルのバリアフリー化率
平成24年度:50.0%

船 舶

平成32年度までに
・約50%の旅客船(約400隻)をバリアフリー化
・1日平均利用者数5,000人以上の旅客船ターミナルに就航する船舶は原則として全てバリアフリー化
これ以外の船舶についても可能な限りバリアフリー化

(現状)旅客船のバリアフリー化率
平成24年度:24.5%

地域公共交通バリア解消促進等事業

地域公共交通確保維持改善事業内の一事業であり、個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援

バリアフリー化に向けた支援内容(船舶関係)

補助率1/3

既存の旅客船ターミナルのバリアフリー化

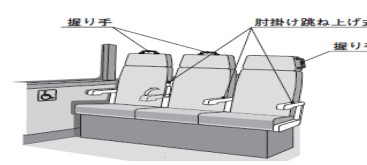


段差の解消(ボーディングブリッジ)



誘導ブロック(点字)の整備

既存船舶のバリアフリー化、高度バリアフリー化船の建造



客席のバリアフリー化



階段昇降装置の設置

課 題

- ・ 旅客船ターミナルはバリアフリー化が進み、目標達成の見込みがあるが、船舶のバリアフリー化は代替建造に合わせた進捗となっている。
- ・ 船舶の改造に係る費用が高額。

地域の活性化の一翼を担う、使いやすい公共交通の実現

まちづくりの観点からの施策の推進

海上交通に求められる内容

身近な移動手段や観光資源として、舟運の活性化を通じ、多様な交通サービスの展開を後押しし、豊かなまちづくりに貢献



水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会
(国土交通省海事局内航課・関東運輸局海事振興部旅客課 共同事務局)

概要

【目的】

2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催を契機として、今後の増加が見込まれるインバウンドへの対応や東京の水辺および舟運を盛り上げることを目的に設置。

【構成メンバー】

- ・船舶運航事業者(水上バス、屋形船、レストランシップ)
- ・旅行者等(JTBグローバルマーケティング&トラベル、ジャパングレーライン、日本空港ビルデング)
- ・事業者団体(日本旅客船協会、関東旅客船協会、日本旅行業協会)
- ・行政機関(東京都、関東地方整備局、関東運輸局、海事局内航課)



開催状況

◇第1回 平成26年2月10日(月)

◇第2回 平成26年6月頃を予定(年1~2回開催予定)



ご議論いただきたいポイント

1. 生活航路確保施策を持続可能なものとするためには、国、地方の財政上の制約を踏まえつつ、どのような方向性が考えられるか。
2. その際には、地域の特性に応じた方向性の例として以下のようなものが考えられるのではないかと。
 - 観光資源など交流人口の拡大の潜在需要が見込める地域
瀬戸内国際芸術祭のような地域振興と連携した航路需要の活性化
 - 一定の公共交通の利用が見込まれる地域
公共交通網の効率的な再編、運賃割引制度の更なる普及
 - 人口減少傾向が著しい地域
生活航路の維持確保という観点から、欠損額の抑制に資する補助のあり方の検討（参考例：デマンドタクシー）
3. 地域が主体となって公共交通を活性化、確保維持していくための仕組みはどのようなものが考えられるか。