

九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～

平成24年3月

九州運輸局

はじめに

我が国には 314 の有人島¹ があり、それらの島で約 69 万人の人々が生活しています。このうち九州には全体の 36% にあたる 113 の有人島があり、人口に至っては 51% にあたる約 35 万人もの人々が暮らしています。

こうした離島の生活や経済を支えているのが離島航路です。離島航路は、離島住民の移動手段や生活物資の輸送など、離島における日常生活に必要不可欠な公共交通機関として、重要な社会的使命を有しています。

しかし、近年の離島航路を取り巻く環境は、住民の島外流出による過疎化や少子高齢化などを背景とした利用者数の減少に加えて、原油価格の高騰による経費の増大などにより経営が圧迫され、非常に厳しい状況となっています。

こうした中、国土交通省では航路事業者や関係自治体などと連携し、離島航路の維持・活性化に努めてきたところですが、平成 23 年度から始まった「地域公共交通確保維持改善事業」では、地域公共交通の確保・維持・改善については、地元自治体や航路事業者はもとより、地域住民の方々も一緒にになって考えていく制度となっています。

この冊子は、離島航路に関わる全ての関係者が、離島航路を取り巻く環境を再認識するとともに、離島航路の確保・維持・改善方策について、則るべきルールを踏まえつつも各地域の特性に応じて多角的に検討するきっかけとなるよう作成したものであり、各種制度や改善計画策定のプロセス並びに手法、更には具体的な維持・活性化策のメニューなどを総合的に整理・紹介しておりますので、様々な場面でご活用頂ければ幸いに存じます。

最後になりましたが、本作成にあたり、多大なご協力をいただきました関係各位に対し厚くお礼申し上げます。

平成 24 年 3 月

九州運輸局海事振興部旅客課

目 次

第1章 離島航路を取り巻く環境

第1節 社会情勢の変化.....	1
第2節 離島航路の実態.....	3
第3節 離島航路の標準的な費用構造等	11
第4節 船舶建造から就航までの流れ(イメージ).....	15

第2章 離島航路を維持するための制度等

第1節 海事関連法令の骨子.....	20
第2節 海事関連法令のポイント.....	21

第3章 離島航路の経営改善方策の検討

第1節 標準的な検討の流れ.....	32
第2節 具体的な検討手順.....	33
第3節 経営改善方策	42

【経費削減方策】

1. 省エネ設備の導入	43
2. 適正規模船舶へのリプレイス.....	45
3. 航路の見直し(寄港地再編)	47
4. 便数の適正化	49
5. エンジン出力抑制による燃費削減	51
6. 公設民営等による経費削減	53
7. 船員・事務職員の配置、給与等の適正化	55
8. 他社との連携・経営統合等	57
9. 保険料等の諸経費の見直し.....	59
10. 運転資金調達方法の見直し.....	60

【利用拡大方策】

1. 旅客運賃の見直し.....	63
2. 利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し	64
3. 船内のバリアフリー化.....	65
4. 船内のサービス・設備等の更新	67
5. 船員マナーの向上.....	67
6. 交流人口の取り込み強化	68
7. 情報発信の強化	71

参考資料	72
------------	----

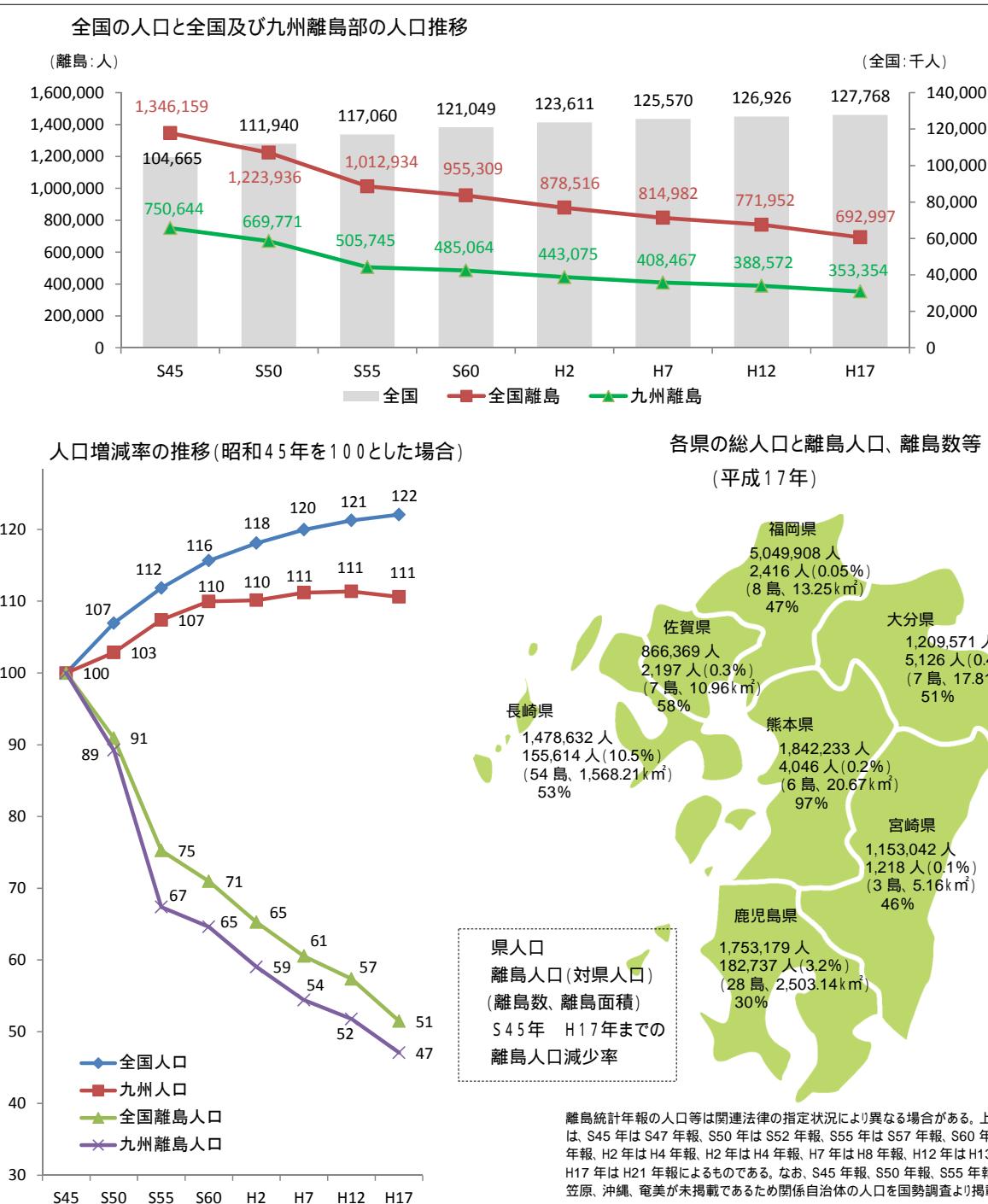
第1章 離島航路を取り巻く環境

第1節 社会情勢の変化

(1) 人口動態

離島人口は減少傾向。利用者は今後も減少傾向が続くことが予想されます。

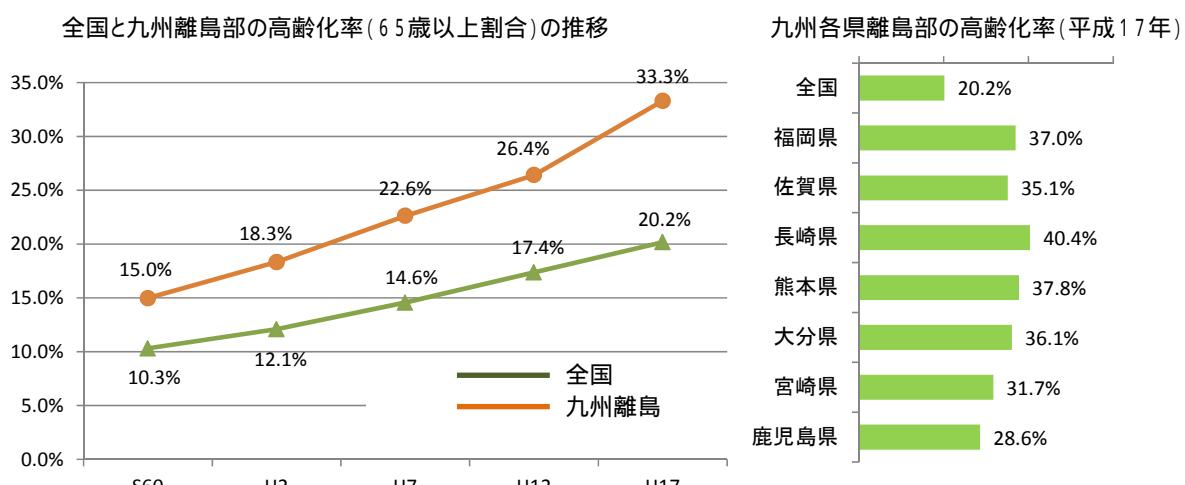
- 戦後、日本の総人口が増加していく中で九州の離島人口は減少が進んでおり、平成17年では約35.3万人と昭和45年に比べ半分以下まで減少しています。
- 生活航路としての意味合いが強い離島航路では、島の人口減少は航路利用者の減少に直結する大きな問題であり、航路を取り巻く環境は年々厳しさを増しているといえます。



(2)年齢別人口

少子高齢化が急速に進行。利用者減少要因のひとつになっています。

- 九州の離島では本土部よりも早いスピードで少子高齢化が進んでいます。
- 特に少子化の進行は離島航路の主な利用者である通学者や通勤者の減少に繋がることから、一層厳しい環境が進んでいるといえます。

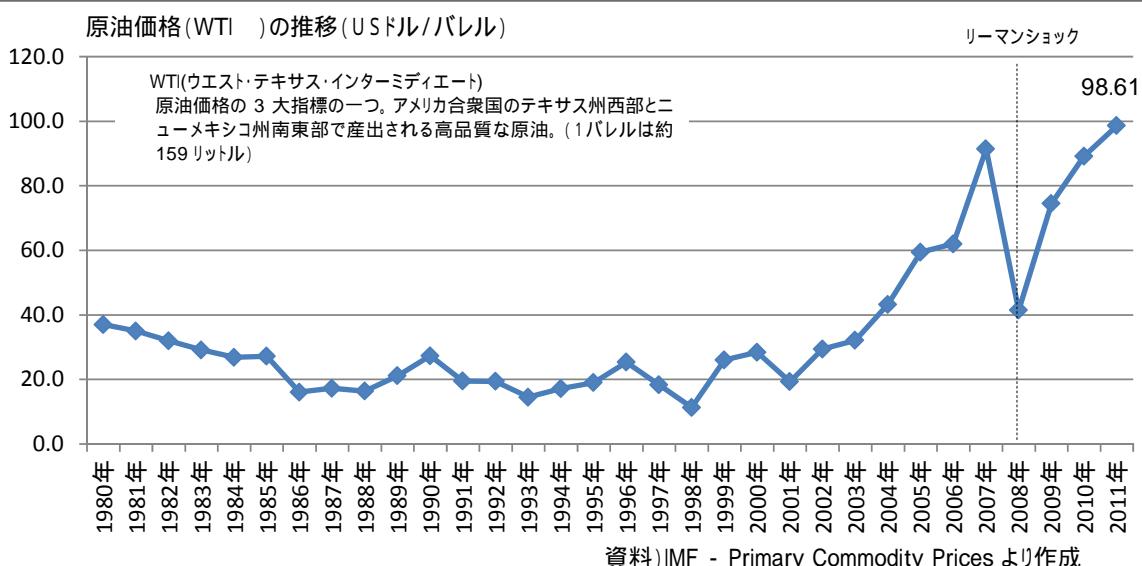


資料)全国は国勢調査。離島は離島統計年報
本頁の離島とは離島振興法、奄振法関連の離島を指す。

(3)原油価格

原油価格は最安値時の約5倍に。今後の先行きも不透明な部分が多くなっています。

- 航路事業においては、燃料費が総コストの2~3割程度を占めていることから、原油価格の高騰は経営を圧迫する大きな要因となっています。
- 原油価格は1998年以降上昇傾向にあります。2011年では98.61USDドル/バレルと、1980年以降最も高い水準まで上昇しており、今後の先行きも不透明な状況といえます。
- 2011年の原油価格は底値であった1998年の実に8.7倍まで高騰しています。現在は円高が進んでいるため単純比較はできませんが、現在の為替レートを1ドル80円、1998年を130円とした場合、約5倍の価格差があります。つまり、最安値だった時と比べると、同じ距離・速度で運航した場合でも燃料費は約5倍程度必要となっており、経営悪化要因の一つになっていると考えられます。



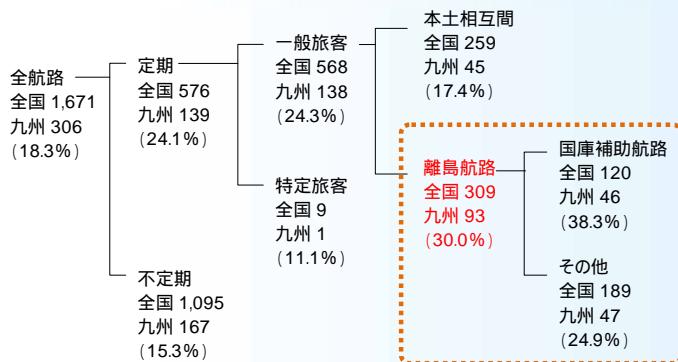
第2節 離島航路の実態

(1) 航路事業者数と航路特性

九州では100近くの離島航路が生活や経済を支えています。

▶ 平成22年4月1日現在、全国には1,671の航路があり、九州ではその18.3%にあたる306航路が運航されています。この中で、離島航路と呼ばれる航路は93航路で、その半数にあたる46航路が離島航路整備法に基づいた国庫補助航路として補助を受けながら航路を維持しています。

旅客航路の分類別航路数(平成22年4月1日現在)



管内主要離島航路図



【特性別航路数】

- 主要離島～本土(19航路)
- 離島～本土(51航路)
- 離島～離島 主要離島を含む(15航路)
- その他 湾内連絡等(8航路)

管内主要離島航路一覧(平成22年10月1日現在)

離島名	事業者名	航路名	航路	距離	所要時間	航海数(往復)
壱岐島 対馬島	① 九州郵船(株)	博多～比田勝	146.7	フ 5:50	1/日	
			65.8	フ 2:10 J 1:10	4/日 4～6/日	
	② 九州郵船(株)	博多～壱岐～対馬	135.3	フ 4:35 J 1:50	2/日 2/日	
五島 列島	③ 九州郵船(株)	印通寺～唐津	41.9	フ 1:35	5/日	
	④ 九州商船(株)	佐世保～上五島	112.1	フ 2:30 高 1:30	4/日 3/日	
	⑤ 美咲海送(有)	有川～佐世保	63.9	フ 2:45 高 1:29	2/日 2/日	
	⑥ 九州商船(株)	長崎～五島	133.2	フ 3:25 J 1:25	3/日 4/日	
	⑦ 野母商船(株)	福江～青方～博多	232.0	フ 8:15	1/日	
	⑧ (株)五島産業汽船	鶴之浦～長崎	80.0	高 1:30	3/日	
	⑨ 暱島商船(株)	串木野～壱島	83.9	フ 1:40 高 1:15	2/日 2/日	
種子島 屋久島	⑩ コスモライン(株)	鹿児島～種子島・屋久島	117.8	フ 3:30 J 1:35	1/日 4.5/日	
			135.0	屋久島 J 1:45	3/日	
	⑪ 鹿児島商船(株)	鹿児島～種子・屋久	115.0	種子島 J 1:35	4/日	
			135.0	屋久島 J 1:45	5/日	
	⑫ 新屋敷商事(株)	鹿児島～種子・屋久	115.0	種子島 フ 3:40	1/日	
			135.0	屋久島 フ 3:55	1/日	
奄美 諸島	⑬ 折田汽船(株)	鹿児島～屋久島	135.0	フ 4:00	1/日	
	⑭ マックスライン(株)	鹿児島～那覇	733.0	フ 24:40	15/月	
	⑮ マルエーフェリー(株)	鹿児島～那覇	733.0	フ 25:00	15/月	
	⑯ 奄美海運(株)	鹿児島～喜界～知名	659.0	フ 21:10	5/週	

「J」はジェットフォイル、「フ」はフェリー、「高」は高速船

資料)九州運輸要覧(平成22年度版)

主要離島とは、「壱岐島」、「対馬島」、「五島列島」、「壱島」、「種子島」、「屋久島」、「喜界」、「古仁屋」、「徳之島」、「沖永良部」、「与論島」、「那覇」、「奄美諸島」を示す。

離島航路図(平成24年2月末現在)

福岡・佐賀・壱岐・対馬



【佐賀地区】

- ①(有)郵正丸 馬渡島～呼子
 ②(有)加唐島汽船 加唐島～呼子
 ③川口汽船(有) 小川島～呼子
 ④唐津汽船(株) 神集島～湊
 ⑤唐津市漁業協同組合 高島～唐津
 ⑥(有)金子廻漕店 浦の崎～福島

【福岡・北九州・山口地区】

- ⑦宗像市 地島～神湊
 ⑧宗像市 大島～神湊～地島
 ⑨新宮町 相島～新宮
 ⑩福岡市 能古～姪浜
 ⑪福岡市 玄界島～博多
 ⑫福岡市 小呂島～姪浜
 ⑬九州郵船(株) 印通寺～唐津
 ⑭九州郵船(株) 博多～比田勝
 ⑮九州郵船(株) 博多～壱岐～対馬

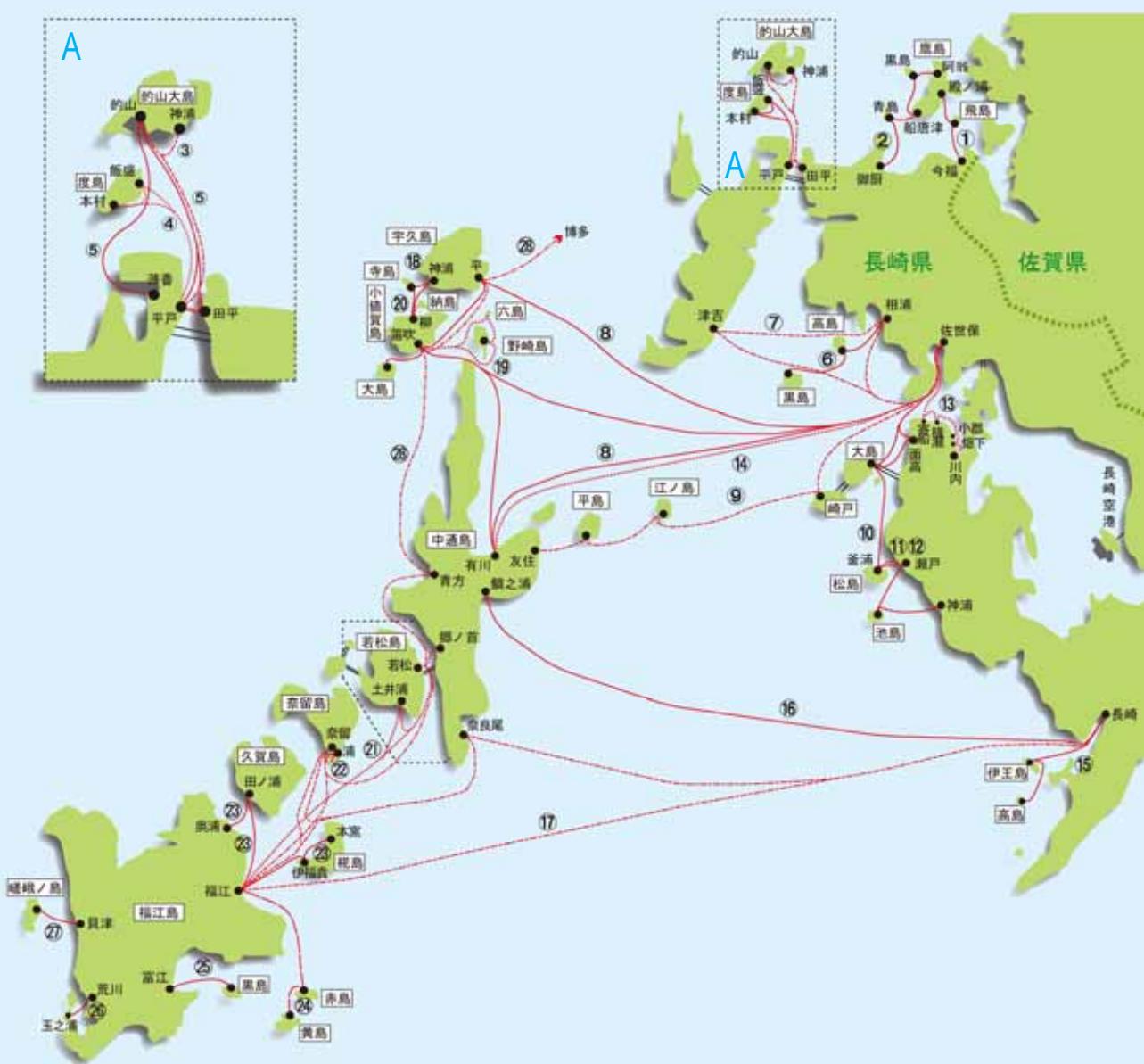
- ⑯糸島市 姫島～岐志
 ⑰北九州市 藍島～小倉
 ⑱下関市 竹崎～六連島
 ⑲下関市 蓋井島～吉見

【長崎(対馬)地区】

- ⑳対馬市 檜ヶ浜～仁位

離島航路図(平成 24 年 2 月末現在)

長崎・五島



【長崎・佐世保地区】

- ①鷹島汽船(有) 殿ノ浦～今福
- ②鷹島汽船(有) 阿翁～御厨
- ③平戸市 大島～平戸
- ④竹山運輸(有) 度島～平戸
- ⑤美咲海送(有) 平戸～的山大島
- ⑥黒島旅客船(有) 黒島～高島～相浦
- ⑦津吉商船(株) 津吉～相浦～佐世保
- ⑧九州商船(株) 佐世保～上五島
- ⑨崎戸商船(有) 友住～佐世保
- ⑩西海沿岸商船(株) 佐世保～神浦
- ⑪西海市 釜浦～瀬戸
- ⑫株江崎海陸運送 瀬戸～松島
- ⑬瀬川汽船(株) 川内～佐世保
- ⑭美咲海送(有) 有川～佐世保
- ⑮長崎汽船(株) 長崎～伊王島～高島
- ⑯株五島産業汽船 鯛之浦～長崎

【五島地区】

- ⑰九州商船(株) 長崎～五島
- ⑱佐世保市 神浦～寺島～柳
- ⑲小値賀町 笛吹～大島・野崎
- ⑳小値賀町 納島～柳
- ㉑五島旅客船(株) 郷ノ首～福江
- ㉒五島市 浦～前島
- ㉓(有)木口汽船 久賀～福江～桟島
- ㉔(有)黄島海運 黄島～福江
- ㉕五島市 富江～黒島
- ㉖五島市 玉之浦～荒川
- ㉗嵯峨島旅客船(有) 嵯峨島～貝津
- ㉘野母商船(株) 福江～青方～博多



【熊本地区】

- ①(有)湯島商船 湯島～江樋戸～西有家
- ②山畑運輸(有) 棚底～三角
- ③天草商船(株) 本渡～御所浦
- ④木本泰義 棚底～八代
- ⑤栄汽船(株) 御所浦～本渡
- ⑥(有)木本観光 龍ヶ岳～御所浦～本渡
- ⑦共同フェリー(株) 御所浦～棚底～大道
- ⑧(有)獅子島汽船 幣串～水俣
- ⑨天長フェリー(株) 天草～長島
- ⑩(有)波戸汽船 御所浦～諸浦
- ⑪三和商船(株) 蔵之元～牛深



離島航路図(平成 24 年 2 月末現在)

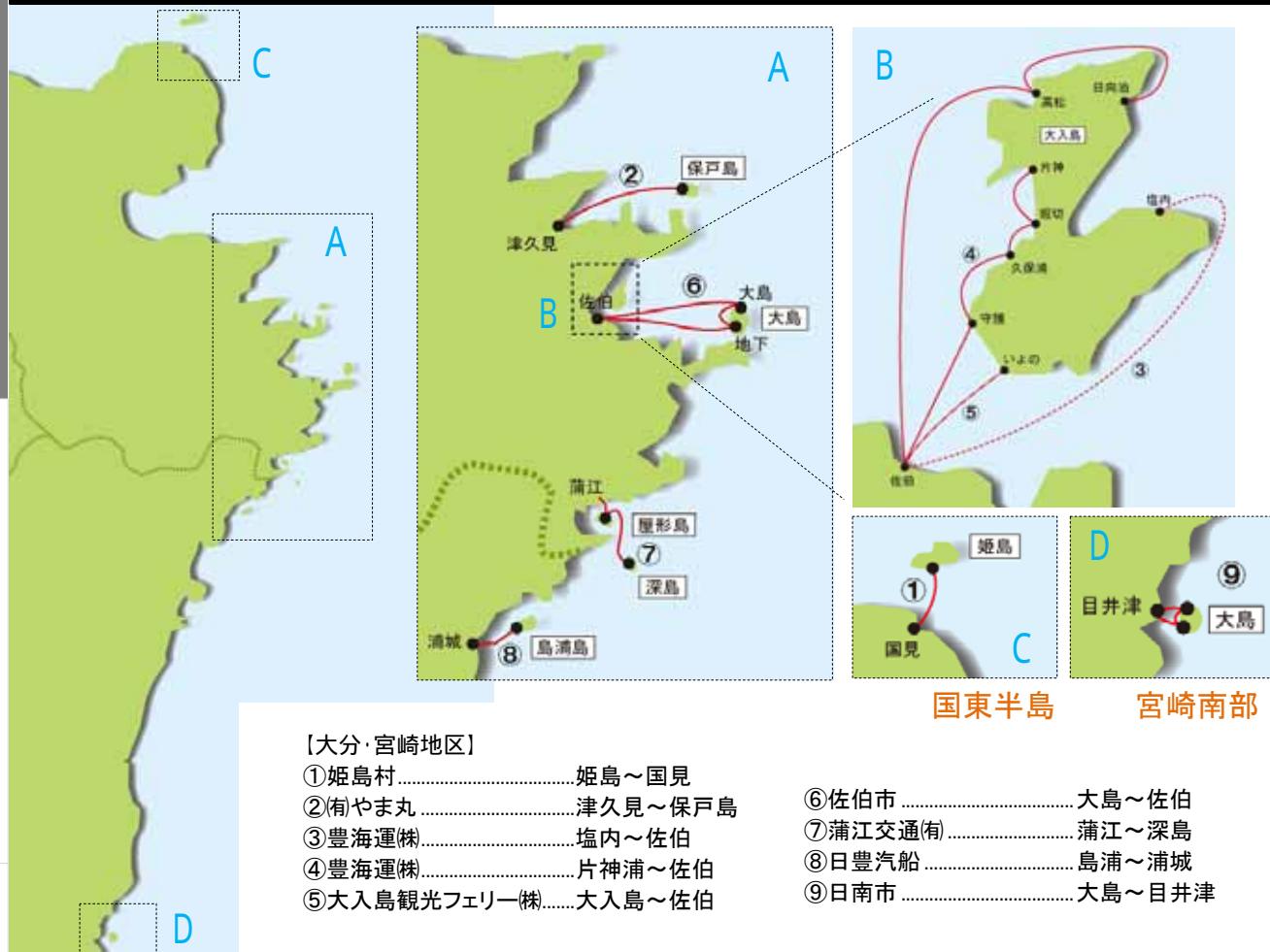
第1章
離島航路を取り巻く環境

第2章
離島航路を維持するための制度等

第3章
離島航路の経営改善方策の検討

参考資料

大分・宮崎

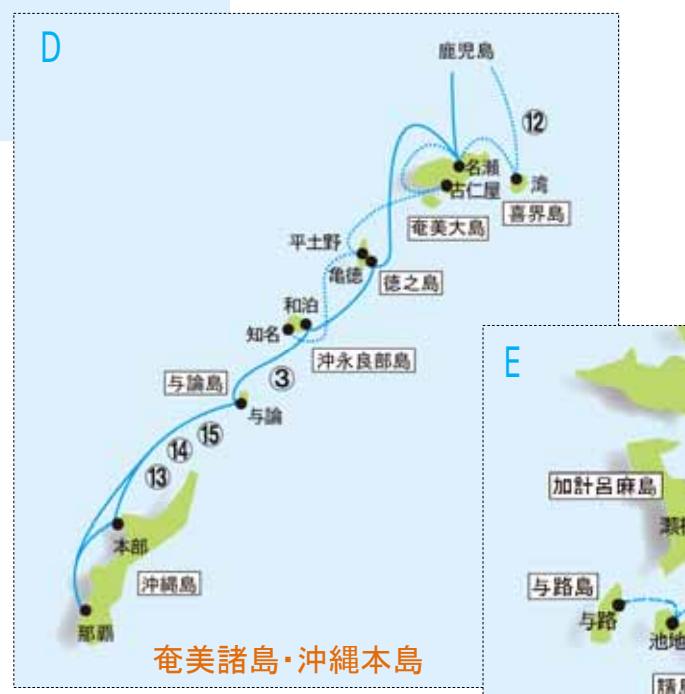


鹿児島



離島航路図(平成 24 年 2 月末現在)

鹿兒島



【鹿兒島地區(2)】

- 鹿児島地区(2)

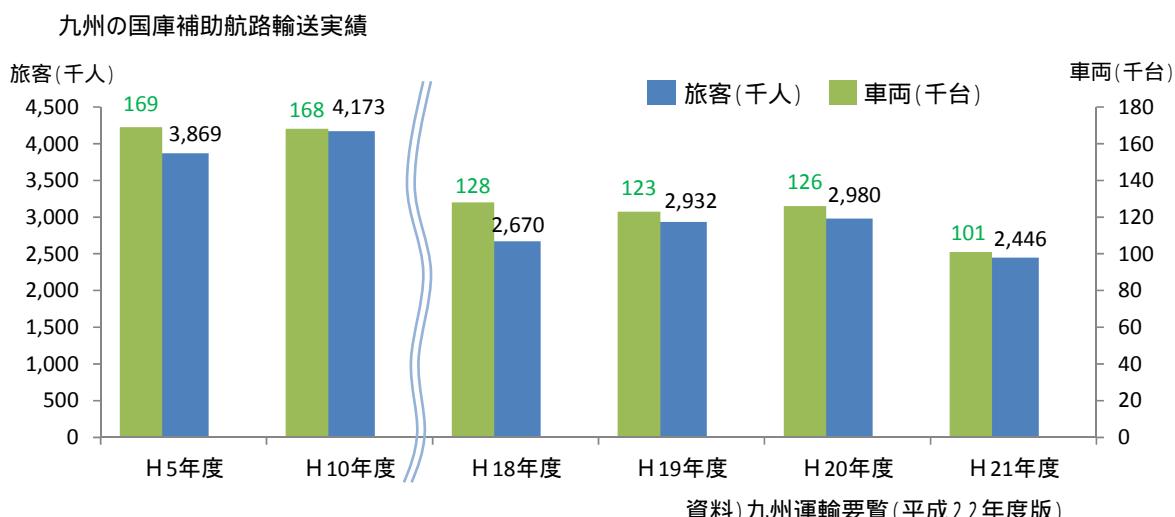
 - ③鹿児島商船株 鹿児島～種子・屋久
 - ④折田汽船株 鹿児島～屋久島
 - ⑤新屋敷商事株 鹿児島～種子・屋久
 - ⑥コスモライン株 鹿児島～種子島・屋久島
 - ⑦屋久島町 宮之浦～口永良部～島間
 - ⑧三島村 鹿児島～三島
 - ⑨十島村 鹿児島～十島～名瀬

- ⑩瀬戸内町瀬相～古仁屋～生間
⑪瀬戸内町与路～古仁屋
⑫奄美海運(株)鹿児島～喜界～知名
⑬マルエーフェリー(株)鹿児島～那霸
⑭マリックスライン(株)鹿児島～那霸
⑮マルエーフェリー(株)神戸～那霸

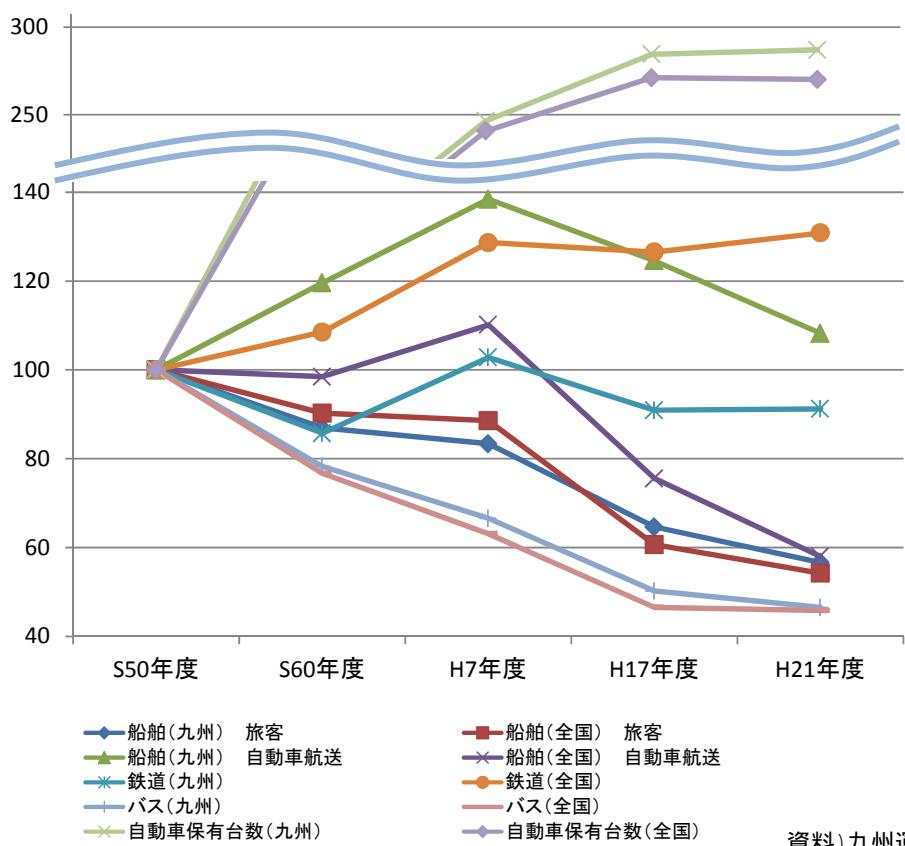
(2)離島航路の利用状況

九州の国庫補助航路の輸送実績は減少しています。

- 九州の国庫補助航路の輸送実績をみると、旅客については平成5年度では3,869千人だったのに対し平成21年度では2,446千人と約37%減少しています。車両についても平成5年度で169千台だったのに対し平成21年度では101千台と約40%減少しています。
- 昭和50年度からの鉄道やバスを含む公共交通機関の輸送実績や自動車保有台数の推移をみると、自動車保有台数が大幅に増加している反面、航路やバスの利用者が減少している状況がうかがえます。



公共交通機関の利用者数の推移(昭和50年度を100とした場合)



(3)国庫補助金交付額

九州における離島航路のうち約半数は国庫補助航路です。

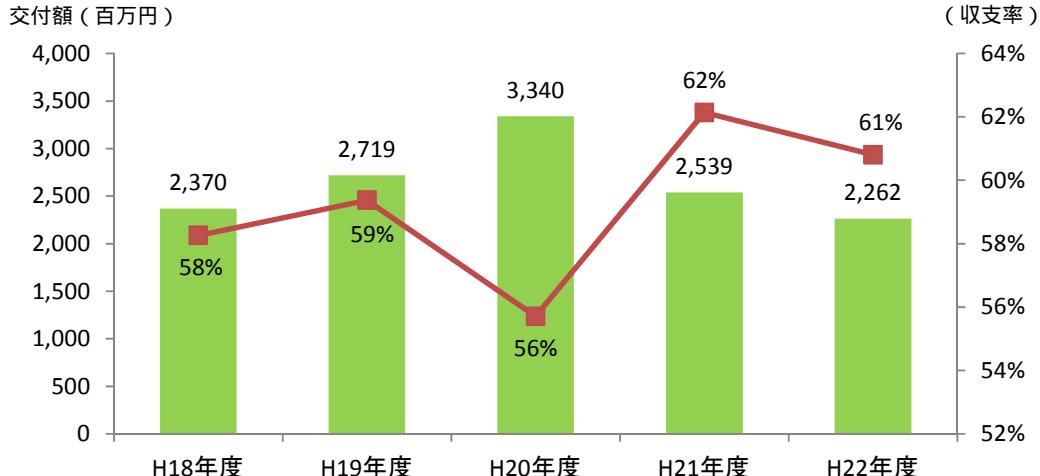
- 九州における過去5年間の国庫補助金交付額は22億～34億で推移しています。
- 平成22年度における国庫補助航路数は46航路と九州の離島航路の約49%を占めており、航路維持のために国や自治体の支援が不可欠な状況がうかがえます。
- 航路事業者の収支率(収入/費用)は60%前後で推移しています。この収支率は、乗合バスや鉄道と比べると非常に低い率であり、航路事業の経営の厳しさがうかがえます。
- なお、国や自治体からの補助金で航路経営の赤字全てが補填されない場合もあり、経営者の負担、或いは累積欠損となって経営を圧迫している厳しい実態もあります。

九州の離島航路における国庫補助航路の割合



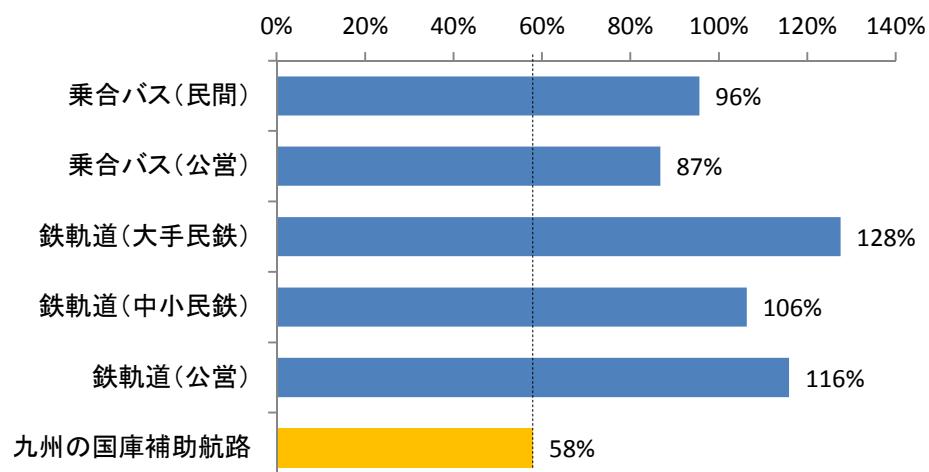
資料)九州運輸要覧(平成22年度版)

国庫補助金交付額の推移と収支率:九州運輸局管轄分



資料)九州運輸要覧(平成22年度版)、九州運輸局

バス、鉄道との収支率の比較(平成18年度)



資料)国土交通省自動車交通局、(社)日本バス協会

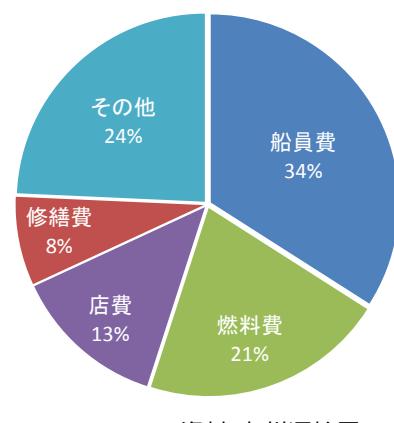
第3節 離島航路の標準的な費用構造等

(1)離島航路の標準的な費用構造

船員費や燃料費で全コストの約5割を占めています。

- 九州離島航路の費用内訳をみると、船員費が34%で最も多く、減価償却費などを含むその他が24%、燃料費が21%、管理費などを含む店費が13%、船舶の修繕費が8%の順となっています。
- 航路特性別でみると、離島の人口が少なく航路距離が短い航路などでは、船員費が占める割合が高くなる傾向がみられます。これは、航路距離が短い航路では一般的に小型船舶が就航していることから、主な経費である船舶の減価償却費や修繕費、燃料費などが少くなり、船舶の大小に関係なく変動が少ない船員費の割合が高くなるためで、船員費自体が高いという訳ではありません。

九州の離島航路の平均費用割合



資料)九州運輸局

航路特性別費用構造

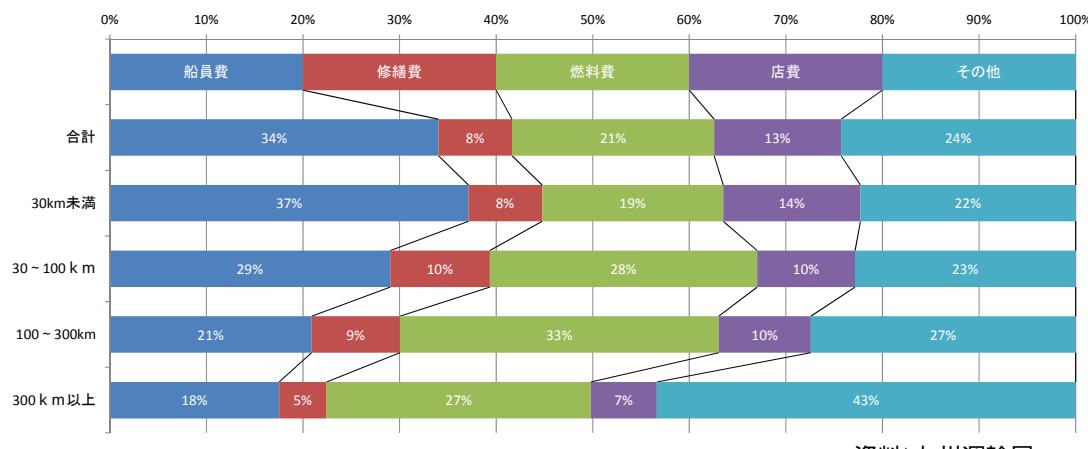
航路距離が比較的短い「離島～離島」では船員費が全体の60%と最も多くなっています。一方で、航路距離が比較的長い「主要離島～本土」では燃料費が30%と最も多くなっています。



資料)九州運輸局

航路距離別費用構造

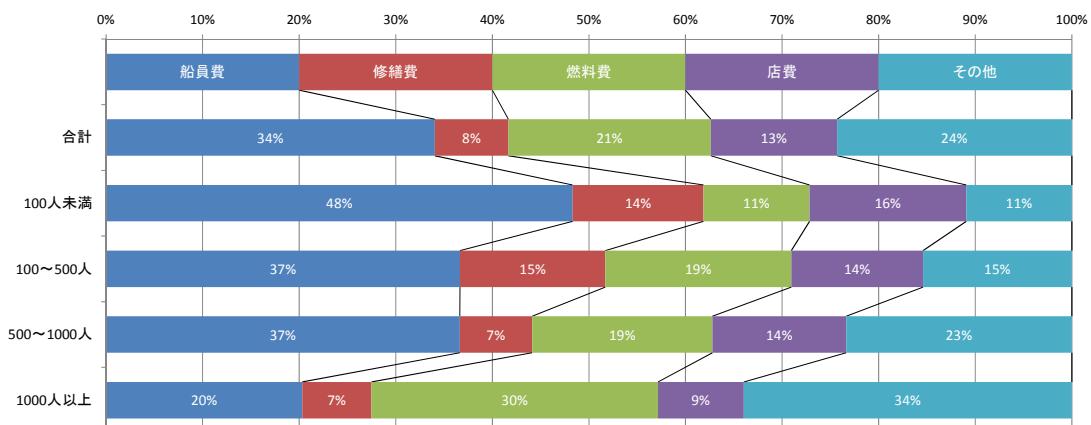
航路距離が長いほど船員費や店費が占める割合が少なくなる代わりに、燃料費やその他経費の割合が多くなる傾向にあります。



資料)九州運輸局

対象離島人口別費用構造

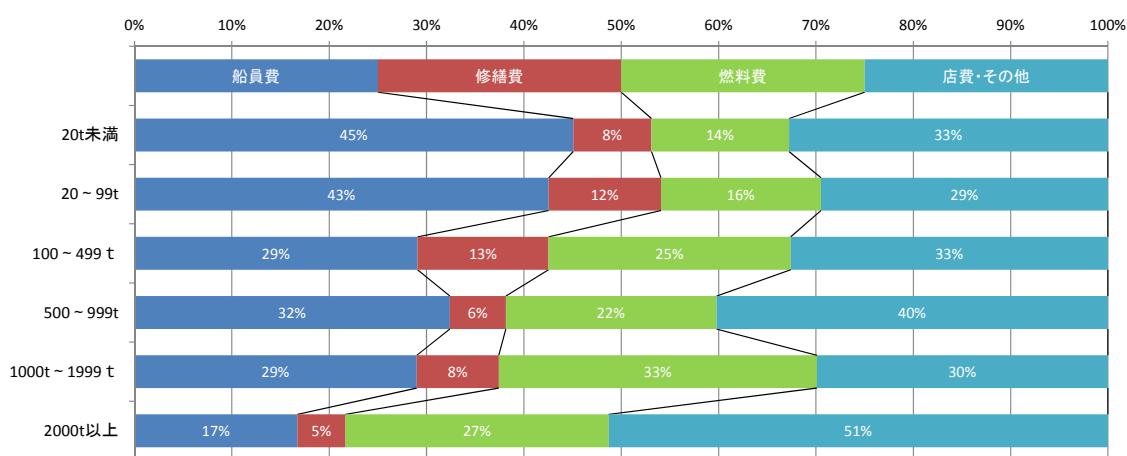
対象離島の人口が小さいほど船員費が占める割合が高くなる傾向があります。これは、使用する船舶が小さいため、減価償却費や修繕費が少ないとこと、また、消費する燃料が少ないとことなどから人件費の割合が高くなると考えられます。



資料)九州運輸局

船舶規模別費用構造（アンケート結果による推計値）

船舶が小さいほど船員費が占める割合が高くなる傾向があります。これは、小さい船舶ほど減価償却費や修繕費、燃料費が少なく、結果として人件費が占める割合が高くなるためと考えられます。



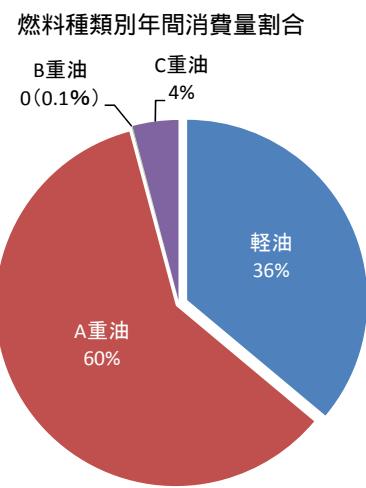
資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数 83)

100～499トンには、本来ジェットフォイル(以下、JF)と呼ばれる超高速船が分類されますが、同船の費用構造は他の旅客船と比較して大きく異なるため、本項の数字から除外しています。

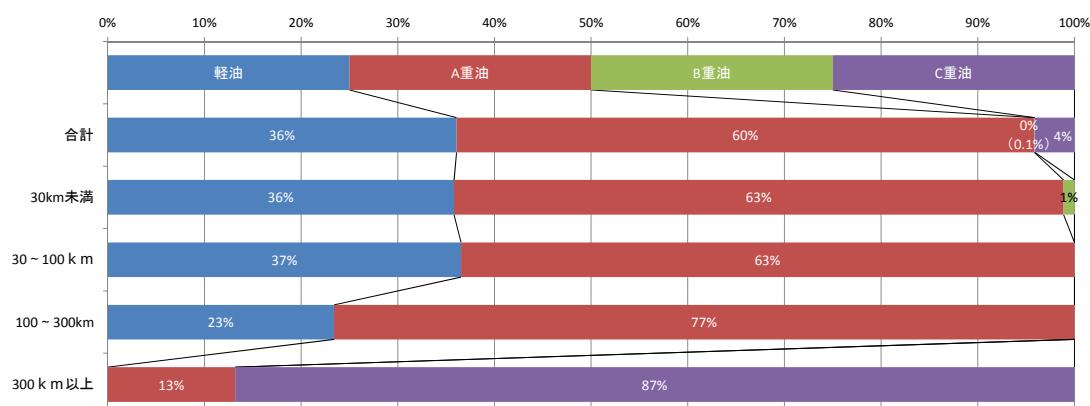
(2) 使用燃料

6割がA重油、4割弱が軽油を利用しています。

- 使用燃料の種別をみると、A重油が60%、軽油が36%とこの2種類で全体の96%を占めています。
- 航路特性別でみると、300kmまではA重油を利用する割合が60%強に、軽油が40%弱の傾向が見られ、300km以上の長距離になると価格が安いC重油の利用割合が90%近くで非常に高くなっています。



航路距離別燃料種類別年間消費量



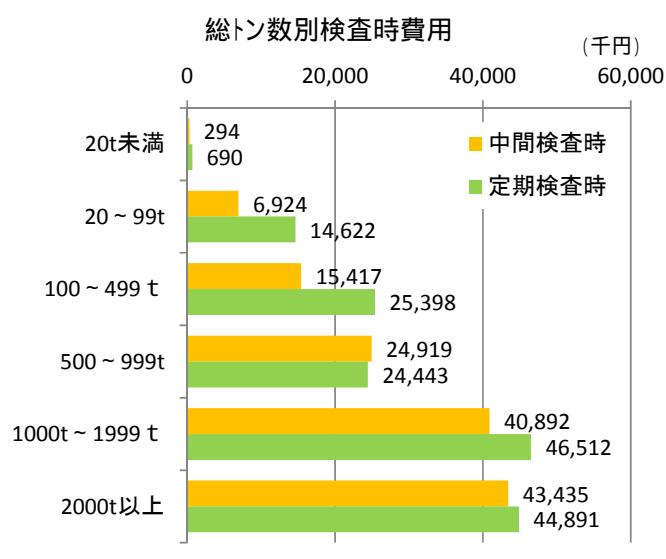
資料)九州運輸局

資料)九州運輸局

(3) 検査時の費用

総トン数が大きいほど費用も高くなる傾向にあります。

- 中間検査時・定期検査時に要する費用をみると、総トン数が大きくなるにつれて費用が拡大する傾向がみられます。
- 1000トンになると中間検査時・定期検査時ともに年間4千万円以上を必要としている状況がわかります。



ジェットフォイルを除く

資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数 104)

(4) 突発的な修理とその費用

浮遊物との接触などによる突発的な修繕費が必要となっています。

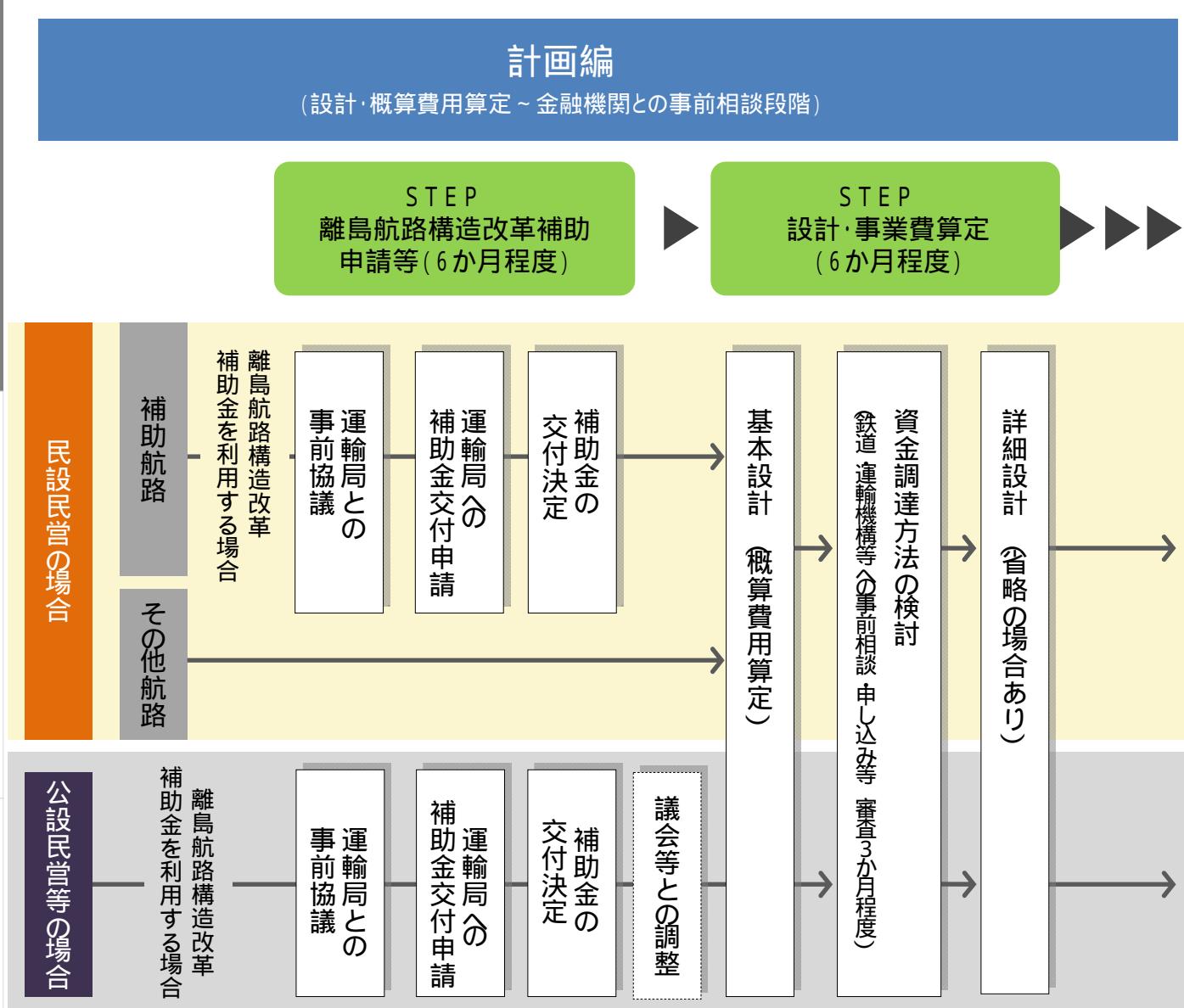
- 航路事業では定期的な検査時にかかる費用の他に、機器類の突然の故障や海上浮遊物との接触などによる船体の破損など、突発的な経費がかかることがあります。
- 修繕の対象は、エンジンや燃料系統、発電機などの電気系統、プロペラなど多岐にわたっています。

総トン数別でみた突発的な修繕内容・費用

総トン数	事故故障等による修繕内容	修繕費(万円)
20トン未満	発電、配線、電気系統修理・交換	1~16
	空調装置修理等	10
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	7~419
	プロペラ・スラスター等破損、交換等	7~20
	ポンプ、配管修繕・交換等	1~13
	その他(汽笛修理等)	1~38
20~99トン	発電、配線、電気系統修理・交換	14~54
	空調装置修理等	47~169
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	10~500
	プロペラ・スラスター等破損、交換等	50~637
	ポンプ、配管修繕・交換等	52
	扉等の可動装置	29~64
	船体修繕・塗装等	280~1,700
100~499トン	その他(ドッグ・代船・検査費用等)	1,000
	発電、配線、電気系統修理・交換	9~70
	空調装置修理等	48~89
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	38~500
	プロペラ・スラスター等破損、交換等	75~460
	ポンプ、配管修繕・交換等	76~120
	扉等の可動装置	35~745
	船体修繕・塗装等	67~146
500~999トン	備品類・内装類	40~2,500
	その他(岸壁修繕・入出渠費用等)	19~39
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	367
1000~1999トン	その他(錨鎖絡み)	55
	エンジン、燃料、操舵系修理・交換等	639
2000トン以上	プロペラ・スラスター等破損、交換等	300
	扉等の可動装置	105
	船体修繕・塗装等	103~557

資料)航路事業者アンケート結果(サンプル数 94)

第4節 船舶建造から就航までの流れ(イメージ)



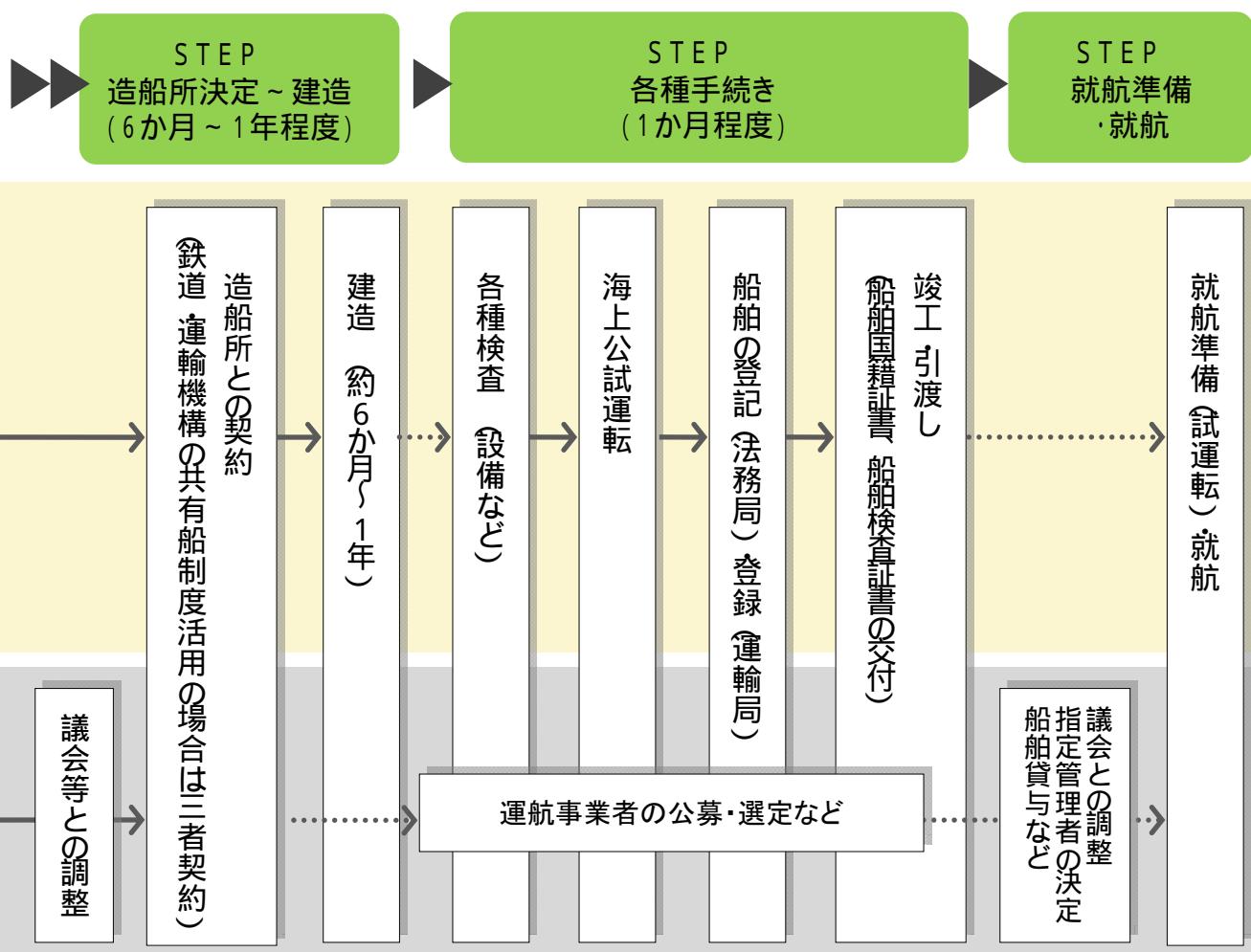
離島航路構造改革補助を利用する場合は、地域協議会での検討が必要です。

九州離島航路における使用船舶の概要(アンケート調査結果をもとに整理)

20トン未満	20～99トン	100～499トン
旅客定員 50～100人	旅客定員 30～220人	旅客定員 50～300人
平均船齢 18年(最長34年)	平均船齢 16年(最長27年)	平均船齢 16年(最長39年)
船価 15～175百万円	船価 35～310百万円	船価 70～670百万円
平均乗組定員 2～3人	平均乗組定員 4～5人	平均乗組定員 6～7人
(例)えばあぐりいん 18トン:蒲江交通(有)	(例)からつ丸 58トン:唐津汽船(株)	(例)フェリーオーシャン 396トン:五島旅客船(株)

建造編

(造船所の決定～建造～就航までの段階)



500～999トン

旅客定員.....200～400人
平均船齢.....18年(最長28年)
船価.....540～1775百万円
平均乗組定員....10～11人

1000～1999トン

旅客定員.....200～850人
平均船齢.....16年(最長29年)
船価.....610～2600百万円
平均乗組定員....15～16人

2000トン～

旅客定員.....92～800人
平均船齢.....10年(最長18年)
船価.....1400～5650百万円
平均乗組定員....21～22人



(例)フェリーげんかい 675トン:九州汽船(株)



(例)太古 1272トン:野母商船(株)



(例)フェリーあまみ 2942トン:奄美海運(株)

(参考)総トン数別でみた船舶の特徴 (アンケート結果より分析)

20トン未満

(総トン数)

➤ 80%以上が19トン型の船舶を利用しています。

(旅客定員と船価の関係)

➤ 旅客定員が多くなるほど船価も高くなる傾向があります。

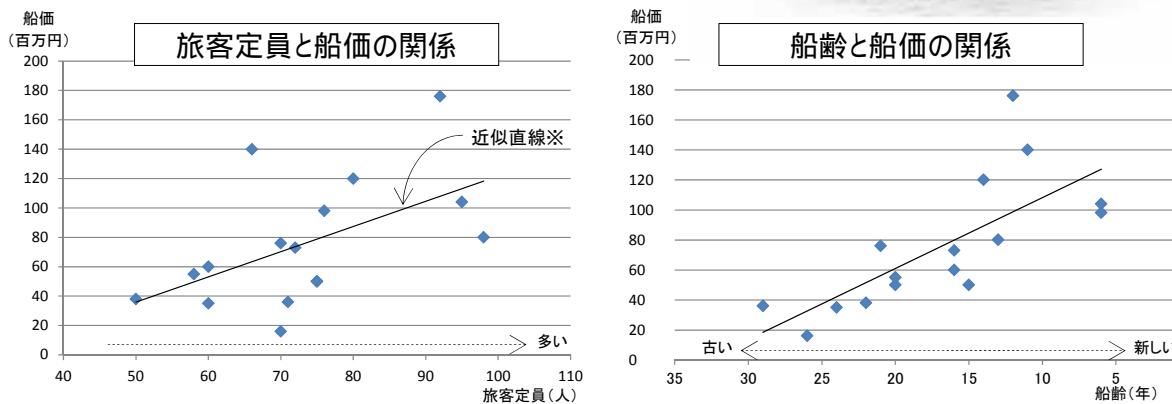
船質(FRPあるいは軽合金)、エンジン出力により船価は異なります。

(船齢と船価の関係)

➤ 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価…120百万円

船齢15年以上の平均船価…49百万円



20～99トン

(総トン数、船価の関係)

➤ 総トン数、船価は比例関係にあります。

(例) 50トン未満の平均船価…120百万円

50～99トンの平均船価…220百万円



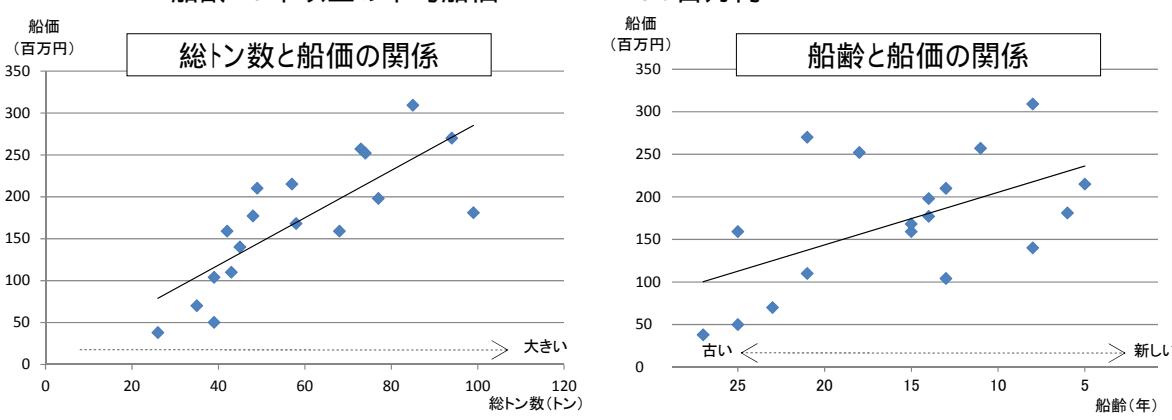
(船齢と船価の関係)

➤ 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価…210百万円

船齢11～15年未満の平均船価…180百万円

船齢15年以上の平均船価…136百万円



100～499トン

(船舶タイプ)

- このクラスの船舶はフェリーが全体の半数以上を占めます。



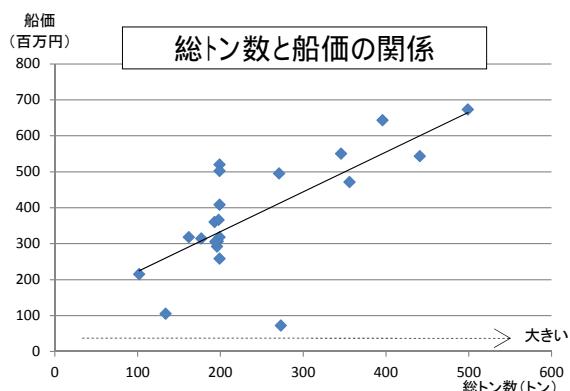
(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

(例) 100～199トンの平均船価…340百万円
JFを除く
200～499トンの平均船価…560百万円

平成17年～平成22年の建造例

199トン	500百万円
199トン	520百万円
115トン	520百万円



500～999トン

(船舶タイプと船価の関係)

- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

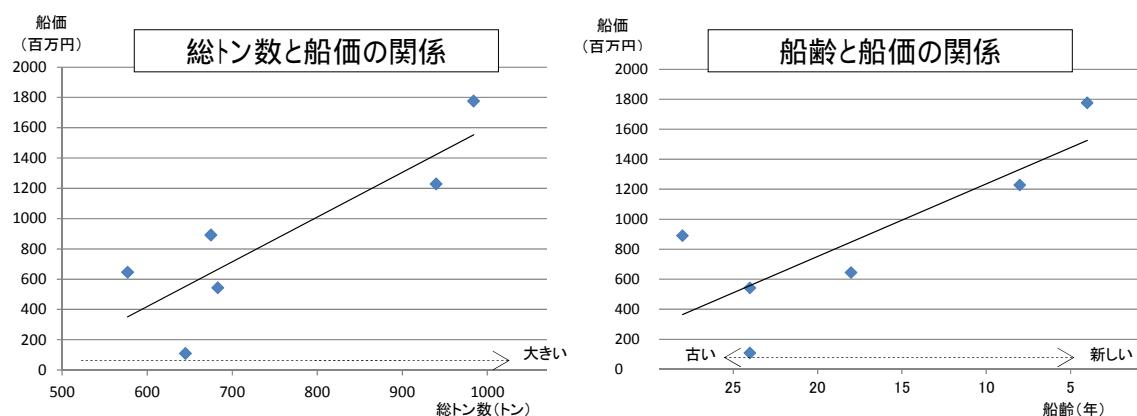
(例) 500～699トンの平均船価…550百万円
700～999トンの平均船価…1,500百万円



(船齢と船価の関係)

- 新しい船ほど船価が高くなる傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価…1,500百万円
船齢15年以上の平均船価…550百万円



1000～2000トン

(船舶タイプと船価の関係)

- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

(例) 1000～1499トンの平均船価…1,100百万円

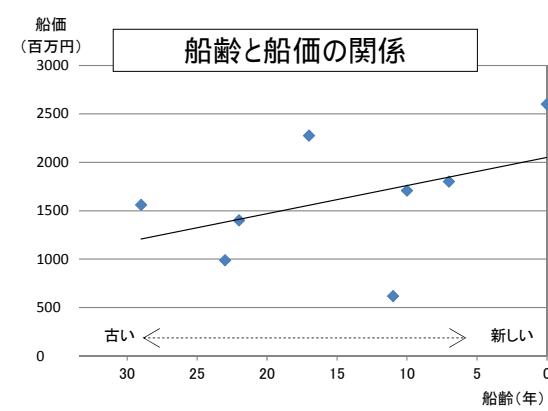
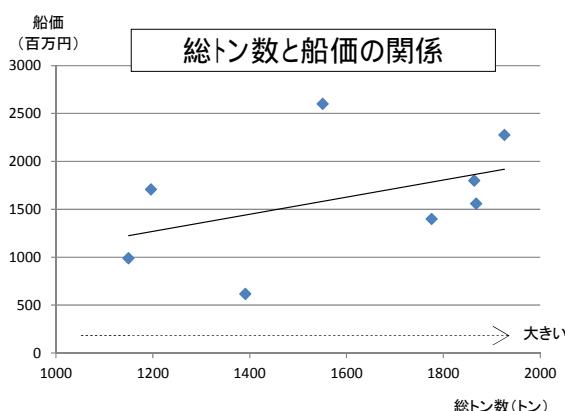
1500～1999トンの平均船価…1,930百万円

(船齢と船価の関係)

- 古い船ほど船価が安い傾向があります。

(例) 船齢15年未満の平均船価…2,200百万円

船齢15年以上の平均船価…1,420百万円



2000トン以上

(船舶タイプと船価の関係)

- このクラスの船舶は九州の離島航路では全てがフェリータイプです。

(総トン数と船価の関係)

- 総トン数が大きいほど船価も高くなる傾向があります。

(例) 2000～4999トンの平均船価…2,940百万円

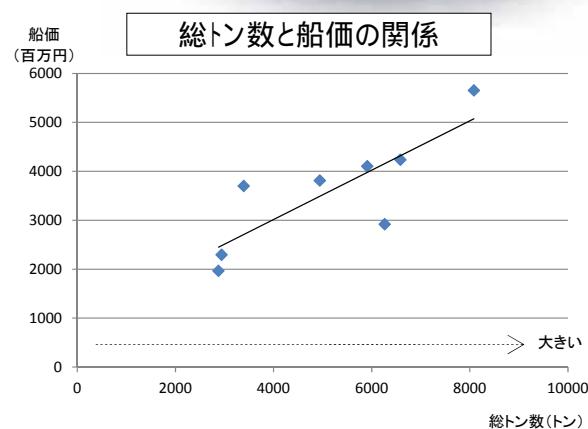
5000～9999トンの平均船価…4,230百万円



最近5年以内の建造例

3000トン …………… 約2,300百万円

6000トン …………… 約4,100百万円

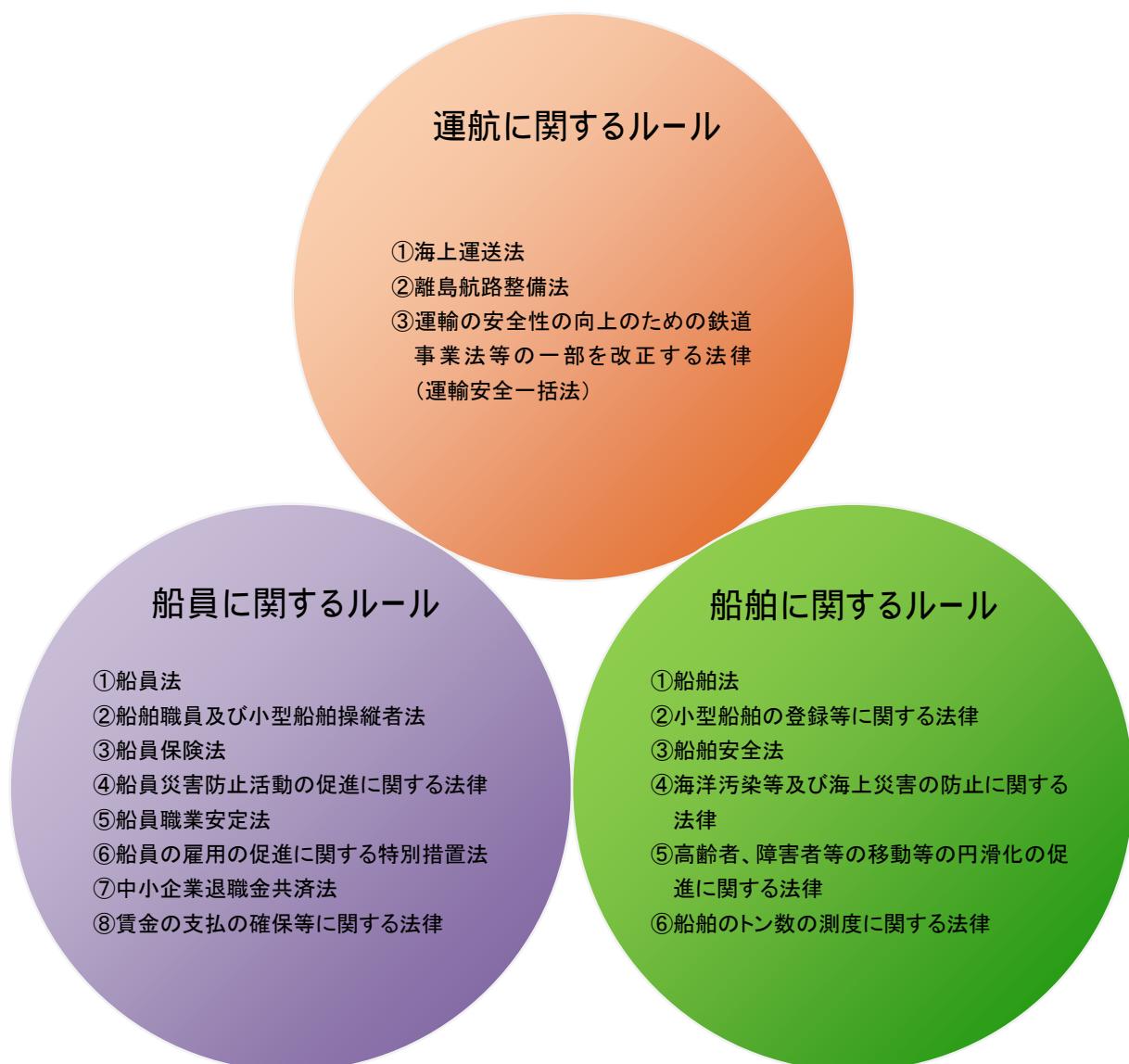


第1節 海事関連法令の骨子

航路事業は様々な法令に基づいて実施することになります。

関連する主な法律は、海上運送法など「運航に関するルール」、船員法など「船員に関するルール」、船舶法など「船舶に関するルール」の3つの柱から構成されています。

本項では関連する法律の概要を紹介します。



第2節 海事関連法令のポイント

(1) 運航に関するルール

運航・安全に関するルール

「一般旅客定期航路事業」への参入について

「一般旅客定期航路事業¹」への参入は、輸送の安全性など一定の基準を満たせば参入することができます。ただし、「指定区間」への参入については、輸送の安全性などの一定の基準の他に、「一定の海上輸送サービスを確保」することが必要となります。

新規に参入する場合には、国土交通省令の定め²に従い作成された申請書を国土交通大臣³に提出し、許可を受ける必要があります。(海上運送法第3条)

「指定区間」について

「指定区間」とは、船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するものをいいます。(海上運送法第2条第11項)

事業参入の許可基準

「指定区間以外」へ参入する際の許可基準は、「輸送施設、輸送の安全、合理的な事業運営計画・保険契約、合理的な資金計画、船舶交通の安全」等の基準を満たすことが必要です。(海上運送法第4条第1号～第5号)

「指定区間」への参入の許可基準は、上記の基準に加え、一定の輸送サービスを確保するために指定区間ごとに設定された「サービス基準」を満たすことが必要となります。(海上運送法第4条第6号)

「サービス基準」について

サービス基準とは、海上運送法第4条第6号の審査基準として設定されている基準です。「指定区間」ごとに「各運航の運航日程、運航時刻(運航回数及び始終発時刻)、旅客輸送能力・自動車の航送能力等」の項目の中から必要に応じて設定されています。

(サービス基準の例)

・運航日程:毎日

・運航時刻:運航回数:1日3往復、始発 Am8:00 前、終発 Pm7:00 以降

・各運航の最低輸送能力:旅客:100人、自動車:20台

¹ 一定の航路に旅客船を就航させ、一定の日程表に従って運航する旨を公示して行うものを言います。

² 海上運送法施行規則第2条

³ 申請書の提出先は、航路の拠点を管轄する地方運輸局長となります。

一般旅客定期航路事業を休止・廃止しようとするとき

省令の定め⁴により作成された届出書を、国土交通大臣へ届出します。

届出は、経営する航路が「指定区間」以外の場合は30日前まで、経営する航路が「指定区間」を含む場合は6ヶ月前までに行います。(海上運送法第15条)

運賃・料金制度

一般旅客定期航路事業の運賃・料金は、省令の定め⁵により作成された届出書を、国土交通大臣へ届出します。

ただし、「指定区間」に関する旅客の運賃・一部の手荷物の運賃・自動車航送運賃については、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けたうえで、その上限額を超えない範囲で事前に届出を行うこととなります。(海上運送法第8条、同法施行規則第4条の2)

また、利用者がいつでも見ることができるように、船舶内に備え置くとともに、営業所や発着所に運賃・料金を公示する必要があります。(海上運送法第10条、同法施行規則第7条)

安全運航の確保

一般旅客定期航路事業者は、絶えず輸送の安全性向上に向けた取組が必要であり、安全最優先の方針の下、社長から社員まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、安全に関するマニュアルとして「安全管理規程⁶」の作成及び国土交通大臣への事前の届出が義務付けられています。(海上運送法第10条の3第1項)

また、安全管理体制を適切に維持するため、統括管理的立場である責任者として「安全統括管理者」を、現場における運航の管理を行う責任者として「運航管理者」を選任する必要があります。(海上運送法第10条の3第4項)

「安全統括管理者」又は「運航管理者」を選任した時は遅滞なく、国土交通大臣へ届出を行う必要があります。(海上運送法第10条の3第5項)

安全運航に対する監査

一般旅客定期航路事業者が、許可又は認可された内容のとおりに運航しているか、また、関係法令や安全管理規程を遵守し、安全に運航しているかをチェックするため、運航労務監理官が隨時監査を行っています。(海上運送法第25条)

⁴ 海上運送法施行規則第15条

⁵ 海上運送法施行規則第4条

⁶ 必須規定事項（海上運送法第10条の3第2項、海上運送法施行規則第7条の2）

- ・輸送の安全を確保するための「事業の運営の方針」に関する事項
- ・輸送の安全を確保するための「事業の実施及びその管理の体制」に関する事項
- ・輸送の安全を確保するための「事業の実施及びその管理の方法」に関する事項
- ・安全統括管理者の選任に関する事項
- ・運航管理者の選任に関する事項

離島航路及び補助航路の維持について

離島航路及び補助対象航路の維持について

「離島航路」とは、離島航路整備法においては、本土と離島とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路、その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路のことをいいます。

離島航路のうち、次の基準をはじめその他いくつかの基準を満たす航路を「補助対象航路」といい、近年、人口減少等を主な原因とする利用者の減少により航路事業の継続が困難な状況となっているもの、離島住民の足として、また、生活物資の輸送手段として非常に重要な役割を担っているため、国が補助金を交付してその維持を図っています。(離島航路整備法第1条、第2条、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条)

【主な基準】

- 一 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。
- 二 本土と前号の地域又は前号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 同一離島に複数の航路が存在する場合に、同一離島について起点の港を異にし、終点が同一の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。
- 三 当該航路が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。
- 四 当該航路において関係住民のほか、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。
- 五 当該航路の経営により生ずる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められるとともに、整備計画に適合する運航計画に従って営んだ場合における収支差額が25万円以上であることが見込まれること。

補助金の種類

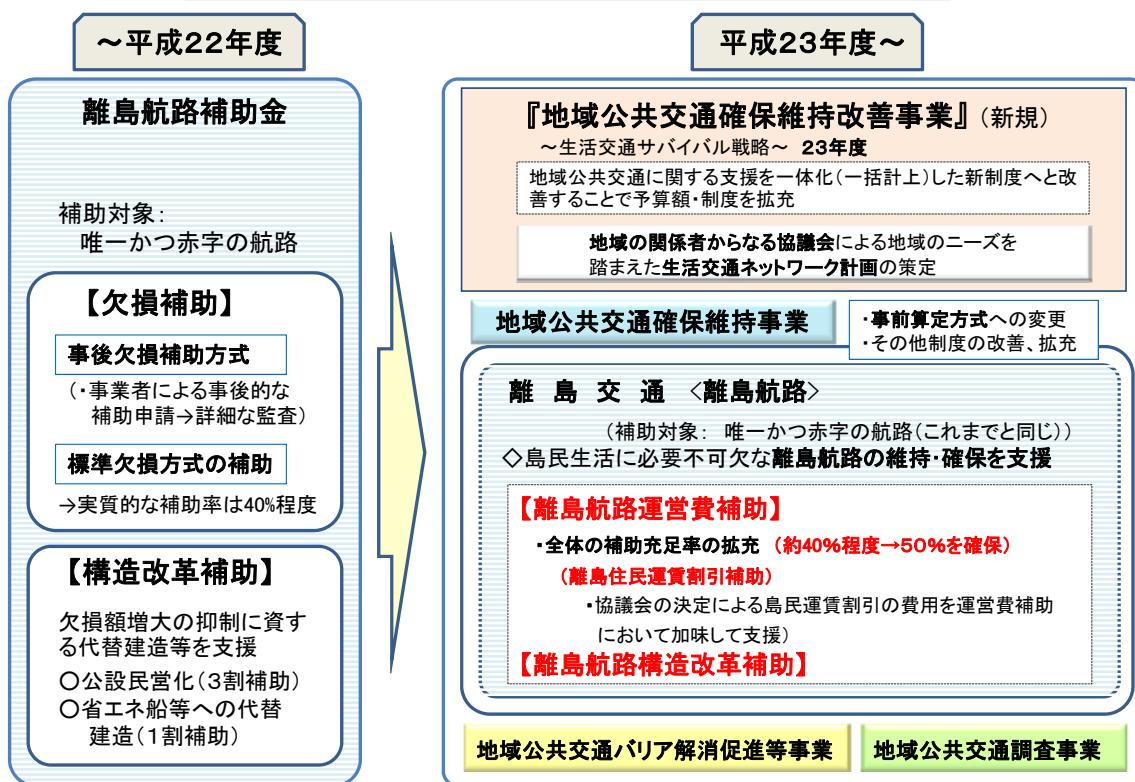
補助金の種類としては、運航費の欠損額の一部を補助する「離島航路運営費等補助金」と離島航路の維持・改善のために行う調査に関する費用や代替船建造費の一部を補助する「離島航路構造改革補助金」があります。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条、第40条)

補助金の交付を受けるための手続概要

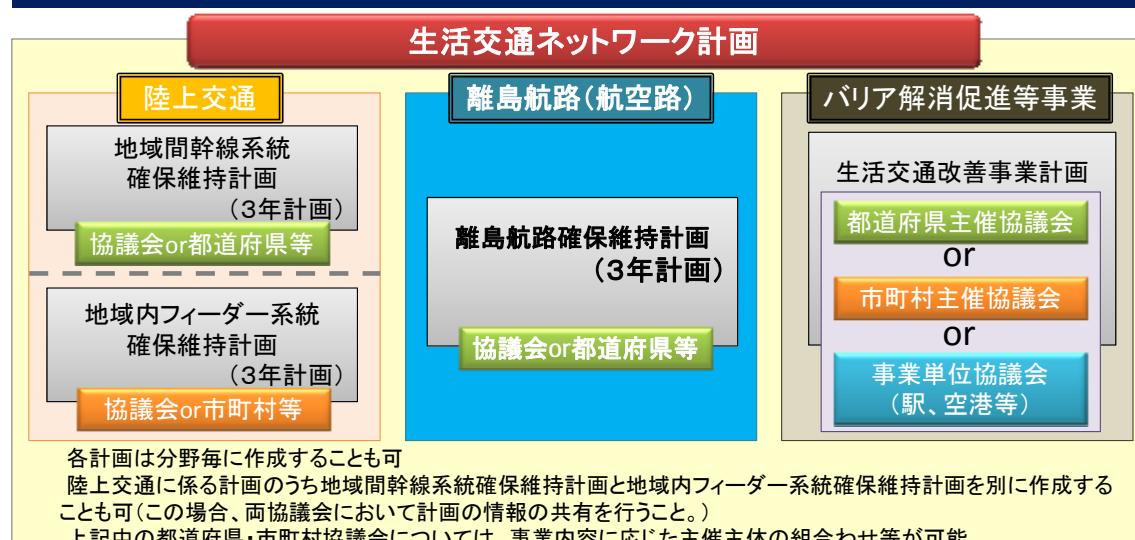
国の補助金を受けるためには、まず、関係自治体、関係交通事業者、地域住民等を構成員とする地域協議会で「生活交通ネットワーク計画(離島航路確保維持計画)」を策定し、収支見込み計算書その他関係書類を添えて国土交通大臣へ申請をする必要があります。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第33条、第36条、第45条)

(参考)離島航路確保維持事業の概要 (出典:国土交通省)

離島航路に対する新制度の概要



地域の計画について~協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について~



○地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局)等
(陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市町村がともに参加)

地域・分野毎の分科会の設置や複数市町村による合同協議会の設置も可能とする。

既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の活用も可能とする。

住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

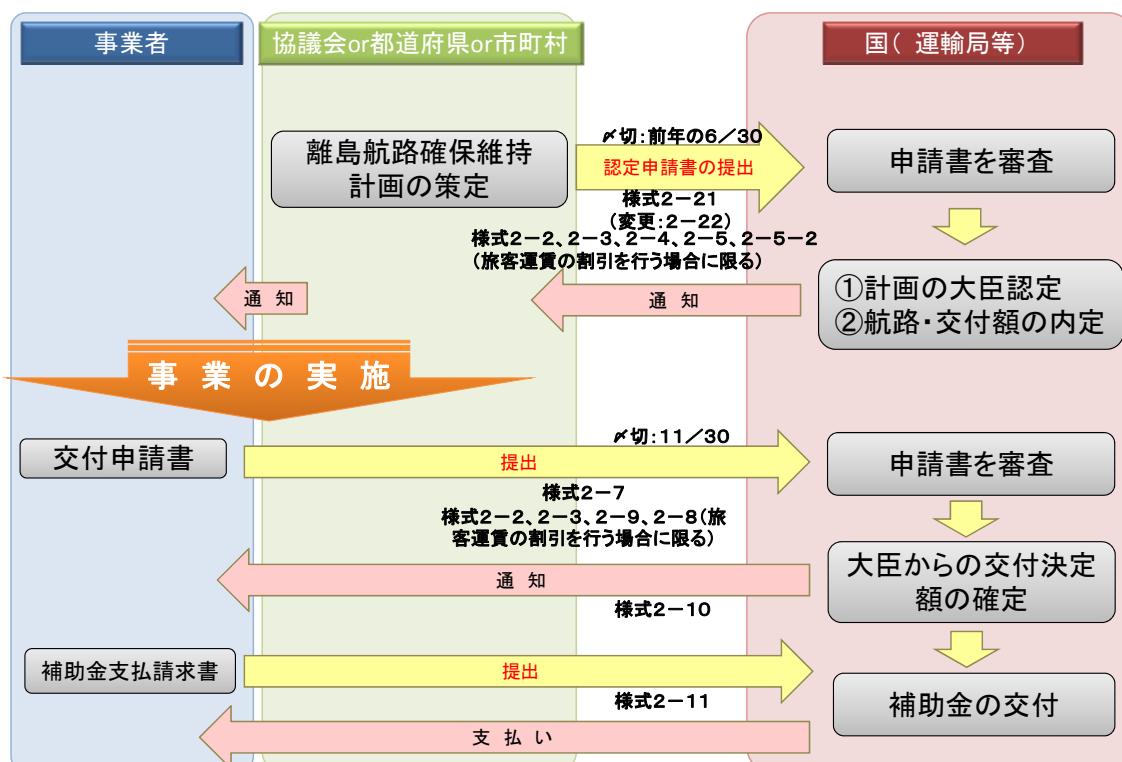
支援スキーム

- 協議会において、離島の生活に必要不可欠な航路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し、收支見込みを含めて国(運輸局)へ認定申請。
※ 当該計画は、離島航路確保維持に係る事業のみの計画として作成することも可。
 - 補助対象経費の1／2以内を国が補助。補助対象経費は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じて算出。
※ 補助対象とする航路の考え方については基本的に現行(唯一かつ赤字の航路)と同様。
 - 当該計画に基づき、国(本省)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し運輸局を通じて事業者へ提示。
(ただし、平成23年度に関しては、補助対象期間の終了以前に補助額を内定)
 - 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(運輸局)へ補助申請。計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
 - 維持確保事業の計画の策定(收支見込みの算出)にあたっては、移動環境改善の一環として、島民を対象とした割引運賃を設定する場合には、当該対象航路の存する地域の地バス等の運賃水準までの差を目安(最大引き下げ幅)として、一定の要件の下で、運賃を引き下げて設定した場合の収入を基に算出することを認めることで、運賃引き下げについても加味した支援をする。
 - 欠損抑制に資する構造改革への支援として、船舶の公設民営化、省エネ・小型化船への代替建造の費用の一部を補助する。また、確保維持事業(航路補助)の対象外の離島航路についても、一定の要件の下で、船舶の代替建造費(船価)の一部を補助することとあわせて、当該補助相当分を原資とした運賃引き下げ(島民を対象)を求ることで、運賃引き下げの実施を支援する。

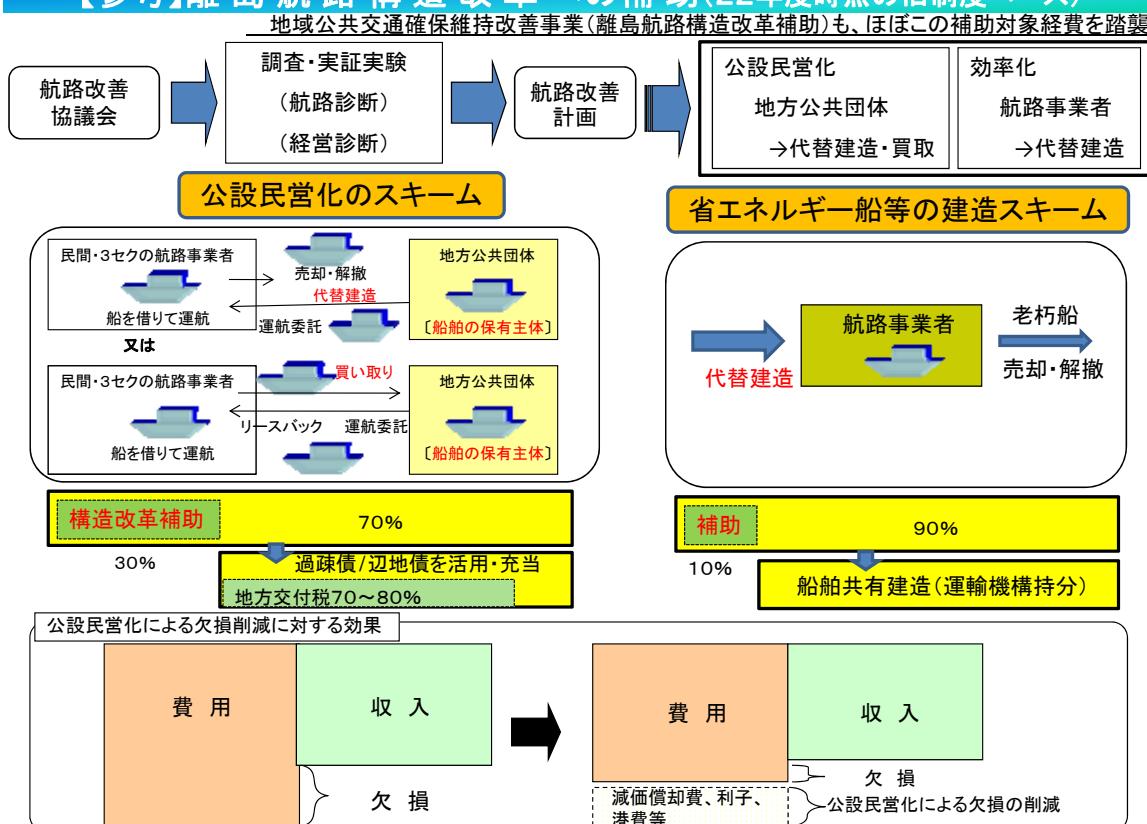
離島航路確保維持事業(運営費等補助)の流れ



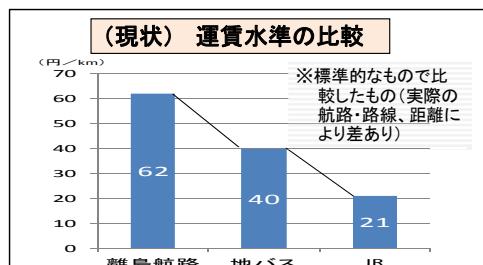
離島航路確保維持事業(構造改革補助)の流れ



【参考】離島航路構造改革への補助(22年度時点の旧制度ベース)

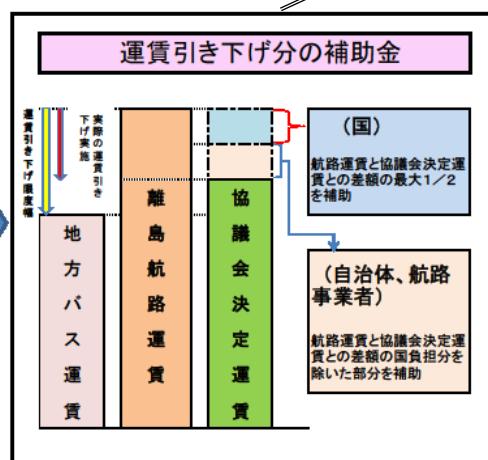
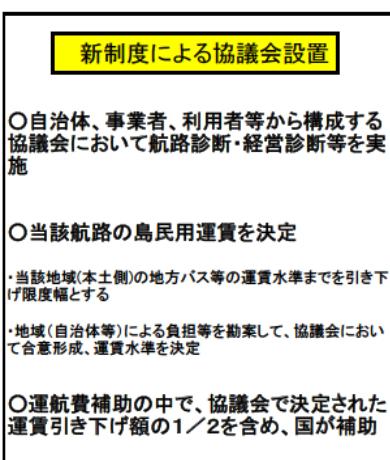


離島航路(航路補助の対象航路)の運賃引き下げ支援の考え方



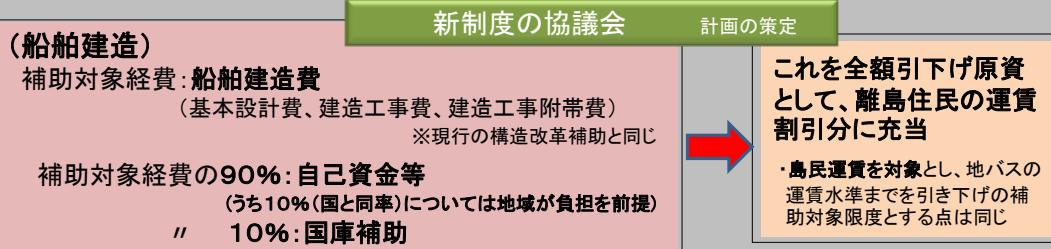
離島航路運賃引き下げ支援(例:イメージ)

区間	航路距離 (km)	輸送人員(島内) (人)	航路運賃 (円)	賃率 (円/km)	バス運賃 (円)	賃率 (円/km)
A航路	11.5	17,000	760	66	440	38
B航路	64.5	1,000	2,390	37	1,520	24
C航路	69.5	35,000	2,280	33	1,640	24



(国庫補助航路以外の離島航路が対象)

離島航路の代替建造支援による運賃引き下げ支援の考え方



※ 航路補助対象外の航路(代替建造)を対象。構造改革補助に準じ、バリア解消促進等事業のスキームを活用。

【支援例イメージ】

A航路: 運賃1200円、利用者5万人のうち島民利用者2万人の場合

船舶建造費: 5億円 耐用年数: 15年 国庫補助: 5億円 × 0.1 = 5千万円

1年間の運賃割引への支援額: 10千万円 / 15年 = 660万円

1人当たりの運賃支援額: 660万円 / 2万人 = 330円

島民の運賃: 1200円 → 870円に割引

B航路: 運賃450円、利用者10万人のうち島民利用者6万人の場合

船舶建造費: 2.5億円 耐用年数: 9年 国庫補助: 2.5億円 × 0.1 = 25百万円

1年間の運賃割引への支援額: 5千万円 / 9年 = 555万円

1人当たりの運賃支援額: 555万円 / 6万人 = 90円

島民の運賃: 450円 → 360円に割引

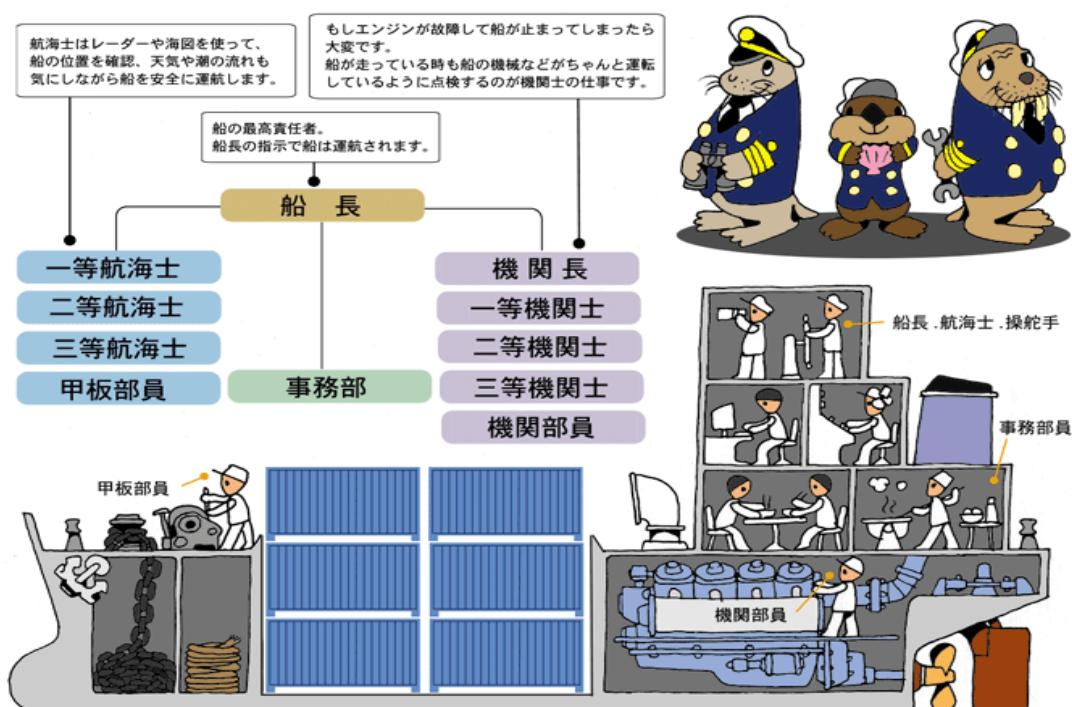
(2) 船員に関するルール

「船員配乗」について

船舶を運航するには、必要人数の船員を乗り組ませなければなりません。

必要な乗組船員数は、船舶の大きさ、エンジンの出力、就航する海域や航海時間などによって定められます。操船を担当する船員のグループは「甲板部」、エンジンを管理する船員のグループは「機関部」、このほかにも、かなり大きな船舶には事務部、通信部などの部署もあります。(船員法第69~70条)

船員法¹では、通常、船員1人が1日8時間労働を基本にして必要な乗組船員数を決めるように規定しています。(船員法第60条)



出典：(公財)日本海事広報協会『海ふねK i d s 船員の仕事』より

* 本イラストは、大型船をモデルにしたもので、小型船では、船長を含めて2~3名の乗組み船員も多数あります。

「船員の資格」について

自動車に運転免許証が必要なように、船舶にも免許証が必要です。

大型の船舶(20トン以上)の資格を海技免状といい、船舶の大きさ、航行する海域、エンジンの出力などによって、職種に応じて1級~6級までの資格²に分類されています。国家資格で職業免許でもあり、受験に際しては、一定の乗船経験が必要です。(船舶職員及び小型船舶操縦者法第5条、第18条)

一方、小型の船舶(20トン未満)の資格を小型船舶操縦免許証といい、航行する海域によって1級と2級の資格があります。(船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条の3)

なお、旅客船や海上タクシーなど、旅客を輸送する小型船舶の場合は、特定操縦免許を受けていなければ船長として乗船することはできません。(船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第10条)

¹ 船員法は、日本船舶等に乗り組む船員の雇入契約や給料、労働時間、有給休暇などを定めた法律です。

² 操船担当の甲板部の資格を「級海技士(航海)」といい、機関部は「級海技士(機関)」と言います。

「船員の雇主 = 船舶所有者」について

船舶を所有する者を船舶所有者といいますが、海事関係者間では、船員の雇主のことも船舶所有者といいます。船舶所有者は、労働時間、有給休暇、賃金などを定めた就業規則の作成など、船員を保護する規定を守る必要があります。(船員法第97条)

労働時間:陸上の労働者と同様に、1日8時間労働が基本です。(船員法第60条)

有給休暇:勤続状況にもよりますが、1日に数便運航する日帰り勤務の離島航路では、年間16日程度が一般的となっています。(船員法第75条)

賃金:経験、能力、職務内容に応じて定めなければならず、また、定められた最低賃金³を下回ることはできません。(船員法第52条、最低賃金法第5条)

「海上労働」の特殊な部分について

航海中の船舶は孤立した特殊な社会になります。こうした特殊な環境のため、船舶に乗り組む船員には陸上にはない特殊な規定があります。例えば、船長には、船内の最高責任者として、安全航海の成就のために多数の職務上の義務があり、一方では、船内秩序の保持や安全確保のため、絶対的な権限も与えられています。(船員法第7条)

ここでは、旅客船に関する部分を一部紹介します。

船長の職務権限:火災を想定した防火訓練のほか、浸水、退船などの訓練とともに、非常配置表を定めて船舶内の適切な箇所に掲示しなければなりません。(船員法第14条の3)
このほか、航海に必要な書類の保管管理、船内秩序の維持、懲戒権、など多数あります。
(船員法第2章)

乗組船員の条件:海上という特殊な場所では、陸上の雇用とは異なって、海員名簿、船員手帳⁴、職務に応じた免許証が必要で、健康診断⁵により合格した者でなければ、船舶では働くことはできません。(船員法第18条、第50条、第83条)特に、救命艇・救命筏⁶を搭載する旅客船にあっては、その数に応じて乗組船員が、救命艇手等⁷の資格を保有しなければなりません。(船員法第118条)

「船員に係る保険制度」について

船員を対象とした保険制度については、職務外の疾病部門【船員保険制度】に係る給付は全国健康保険協会で、職務上の疾病・年金部門【労災保険制度】に係る給付は労働基準監督署・全国健康保険協会で、失業部門【雇用保険制度】に係る給付は地方運輸局・公共職業安定所で、職務外の年金部門【厚生年金保険制度】に係る給付は年金事務所で、それぞれ所管、運営されています。

³ 最低賃金法は、賃金の最低額を保障することにより、労働条件の改善を図ることとしています。

⁴ 海員名簿は、乗組船員の名簿。船員手帳は、船員の情報等を記録するもので、パスポートの代用も可能。

⁵ 健康診断は、指定された医療機関が実施します。

⁶ 救命ボートに類するもので、必要数等は船舶安全法に設備基準が定められています。

⁷ 法律に定められた資格で、試験、認定によって取得できます。

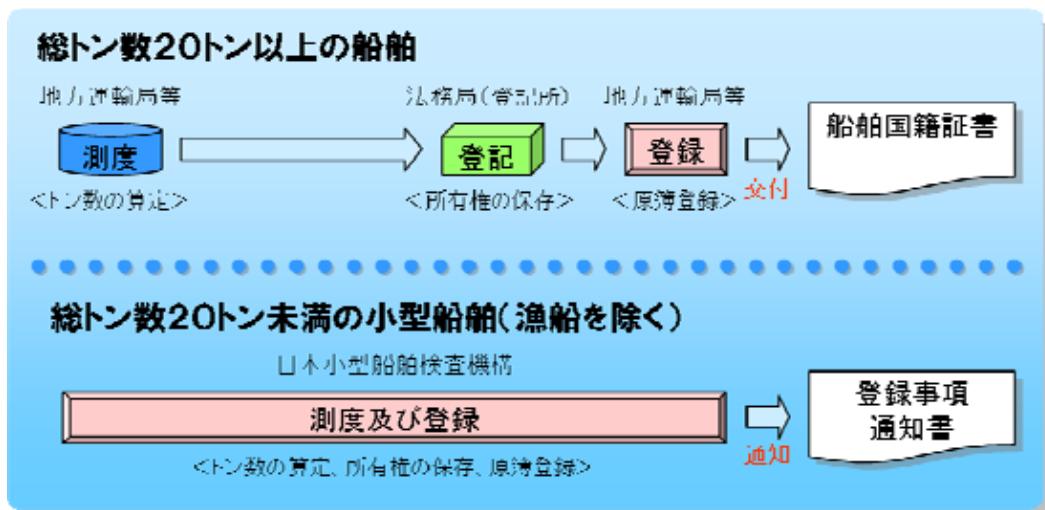
(3)船舶に関するルール(旅客船)

船舶の測度と登記・登録

高価な財産である船舶については、不動産同様所有権等について明確にしておく必要があります。また、船舶の安全航行や人命の安全等を確保するための規制を効果的に行うためには、その船舶がどこの国のもので、具体的にどのような種類のものなのかが分かっている必要があります。こうした事から、船舶については、所有権等の状態を示すための登記制度と行政の効率的な活動のための登録制度が設けられています。

総トン数20トン以上の日本船舶は、まず、日本に船籍港を定め、続いて国¹の測度を受けてトン数等を確定したのち、登記と登録をすることが義務づけられています。登録の内容は、船の個性及び同一性を表すために必要なものとして、船名、船籍港、総トン数、船の長さ・幅・深さといった主要寸法等があります。(船舶法第4条、第5条)

総トン数は、船舶登録の基礎的事項であるばかりでなく、船舶の安全・環境に関する構造・設備、乗組員の資格、課税・入港料の算定など海事に関する諸制度における基準として広く用いられており、その算



出典：国土交通省『船舶の登録測度の適切な実施』より

船舶の安全航行と人命の安全を確保するためのルール

すべての日本船舶は、通常予想される気象・海象等の変化に伴う危険に耐え、安全に航行することができるよう、船体の構造は堅牢で、水密であること、風浪により容易に転覆しないこと、適当な推進装置を備えていること等が要求されます。

また、船舶の構造等が安全なものであっても、万一の事故の際、乗船している人の生命の安全を確保することができるよう、消防設備、救命設備等必要な設備等を備えることも要求されます。(船舶安全法第1条、第2条)

船舶の構造及び設備は、常にこれらを満たすよう維持される必要がありますが、客観的に安全性が確保されていることを確認するため、船舶所有者は、新造時はもちろん、その後も一定の時期又は臨時に国²の行う検査を受けなければなりません。(船舶安全法第5条)

¹ 総トン数20トン以上の船舶登録測度事務は運輸局・運輸支局等で行い、総トン数20トン未満の船舶登録測度事務は、日本小型船舶検査機構が行っています。

² 総トン数20トン以上の船舶検査は運輸局・運輸支局等(JG)で行い、総トン数20トン未満の船舶検査は日本小型船舶検査機構(JCI)が行います。

【検査の種類】

定期検査	初めて航行の用に供するとき又は船舶検査証書 ³ の有効期間(旅客船は5年)が満了したときに実施する精密な検査
中間検査	定期検査と定期検査との間(内航旅客船は、毎年、決まった期間 ⁴)に行われる簡易な検査
臨時検査	船舶の安全性に影響のある改造や修理を行うとき、船舶の航行区域、最大搭載人員や満載喫水線の位置の変更を行うとき等に実施する検査

海洋環境の保全のためのルール

すべての船舶は、海洋環境の保全を確保するため、油の排出や排気ガス等⁵の放出を防止するための設備等⁶を備え付けることが求められ、総トン数400トン以上の船舶の船舶所有者は、これら設備等について国の検査⁷を受けなければなりません。(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第4条、第5条、第19条の7、第19条の36)

定期検査の結果、検査対象設備が技術基準に適合すると認められれば、「海洋汚染防止証書」が交付されます。(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律法第19条の37)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進

旅客船⁸は、上記基本的な要件に加えて、バリアフリー化に関する基準を満たす必要があります。

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)第8条)

バリアフリー新法第8条の基準については、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」で定められています。

³ 船舶検査証書は定期検査に合格した船舶に対して交付され、船の航行区域、最大搭載人員(旅客、船員、その他の乗船者の定員)、満載喫水線の位置、その他必要と認められる航行上の条件が指定されます。

⁴ 船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日の前後3月以内(安全法施行規則第18条)

⁵ 原動機から排出される NO_x・SO_x やオゾン層破壊物質。

⁶ ビルジ等排出防止設備、NOX 規制に適合した機関等。

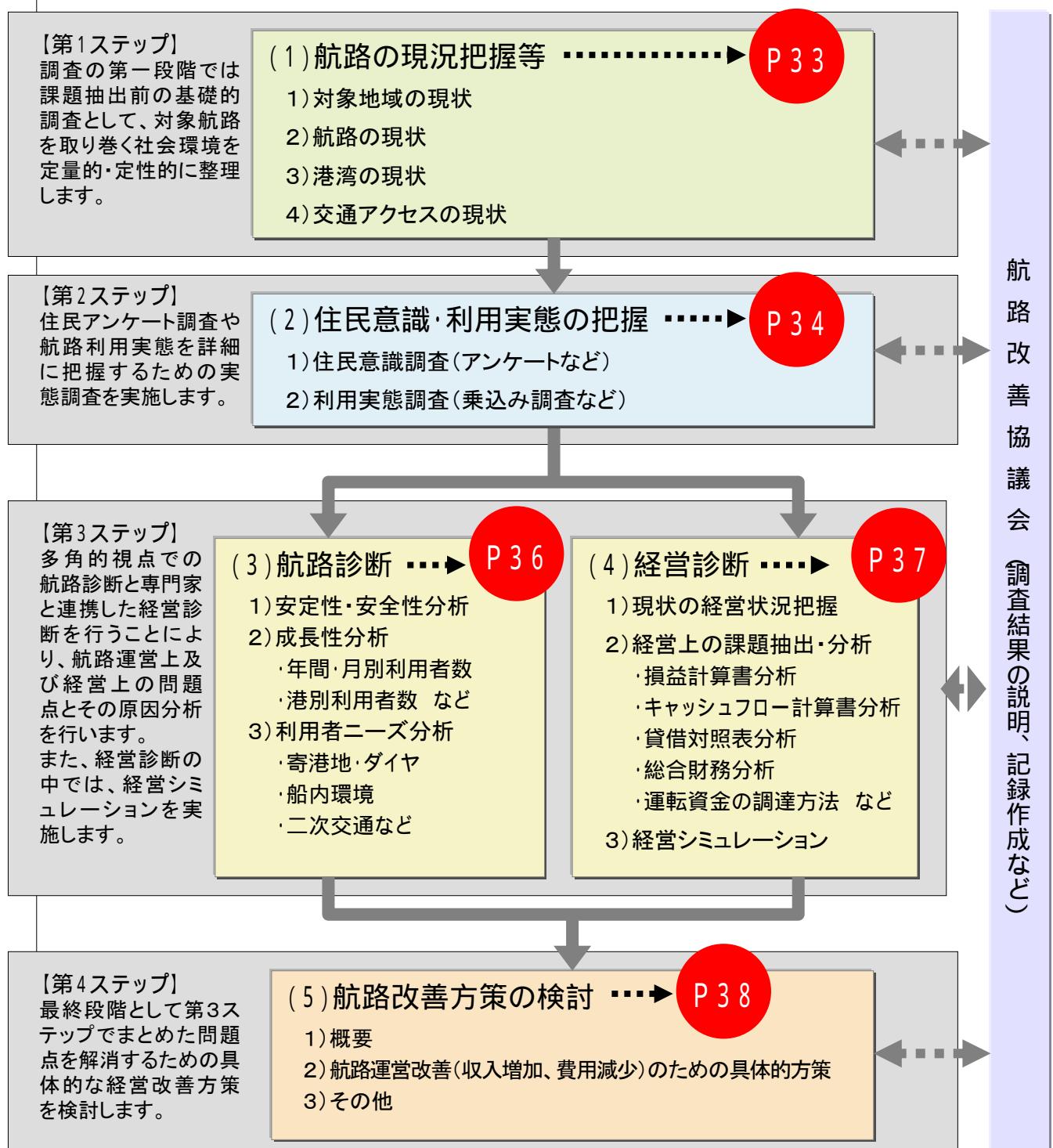
⁷ 海防法の検査の種類や期間等は、船舶安全法に準じている。(海防法第19条の36、第19条38、第19条39)

⁸ 適用対象船舶は、海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者が平成14年5月15日以降、新たに当該事業の用に供する船舶。(総トン数5トン以上)

第1節 標準的な検討の流れ

航路改善方策を検討するには、第1ステップとして航路を取り巻く現状・課題を整理するために対象航路及び航路を取り巻く社会環境を定量的・定性的に把握します。

次に第2ステップとして、航路に対する住民意向を把握するためのアンケート調査や利用実態等を把握します。この結果を受けて、第3ステップでは、多角的な視点から航路診断と経営診断を行い航路運営・経営上の問題抽出と原因分析を行います。そして、最終段階である第4ステップにおいて、問題点を解消するための具体的な方策について検討します。



第2節 具体的な検討手順

(1) 航路の現況把握等

はじめに島の人口や通勤・通学、通院、買い物の場所など
島の全体的な特性や生活環境(行動パターン)などを把握します。

- 離島航路の改善方策を考えるためには、まずは対象となる島などの状況を正確に把握することが重要です。そこで、検討の最初のステップとして島の現況分析を行います。
- 調査内容は、島の人口動向、通勤通学の状況、買物場所、ごみやし尿の収集方法など生活関連のほか、航路や港湾の基本的な現状を整理します。



調査項目	調査目的と調査方法など
1) 対象地域の現状	
①人口動態	対象となる島の人口の増減や少子高齢化の状況を把握します。人口などの基礎データは国勢調査などの既存資料の活用が可能です。
②年齢別人口	
③通勤・通学の状況	生活に必要不可欠な通勤・通学者の数や利用ダイヤなどを把握します。
④日常生活動向(買物・通院等)	今後のダイヤ見直しの基礎資料として、島民の主な買物場所や通院場所、利用時間などを把握します。把握方法はアンケート調査や利用者への聞き取り調査を実施します。
⑤車両保有状況	
⑥ゴミ、し尿処理等の状況	
⑦社会環境の変化や 公共工事の状況	島の車の台数や本土への搬送方法、島のごみやし尿の処理方法を把握します。また、利用者増減の要因となる公共工事の状況(過去の整備状況や今後の架橋計画・道路整備計画などの予定)を把握し、今後のダイヤ編成や船舶リプレイスの際の規模検討などの基礎資料とします。
⑧観光動向	島の観光客の動向を把握し、今後の見通しを予想します。観光客のニーズにあった航路づくりの基礎資料とします。
2) 航路の現状	
①対象航路の概況	対象航路の位置、船舶要目、運航距離、所要時間、運航回数などの基本的な事項をまとめます。
②使用船舶の状況	実際に船に乗り込み、使用船舶の老朽度やバリアフリーの状況などを把握します。
③運航回数・ダイヤ・料金等の状況	運航回数・ダイヤ・運賃などを把握します。
3) 港湾の現状	
	港の位置や周辺の状況に加え係船設備や待合所などの整備状況(所有権、管理者など)を整理します。
4) 交通アクセスの現状	
	航路と陸上交通(バスや鉄道など)との接続時間などを整理した上で、出発港までのアクセス方法や目的港到着後の移動方法をアンケートや聞き取り調査などにより把握します。

(2)住民意識・利用実態の把握

航路利用者の特性や意見などを直接把握するのがアンケート調査です。聞きたい項目を明確にしながら回答しやすい調査票の作成が重要です。

(調査ポイント)

- アンケート調査は利用者の特性や改善要望などを把握するための重要な調査です。
- 調査内容は利用者の利用頻度や利用時間帯などを把握する項目のほか、改善してほしい点、利用しない理由などの項目で構成します。
- アンケート調査で重要なことは「聞きたい項目が何なのか？」をしっかり考えた調査内容にするとともに、回答者に過度な負担をかけないよう、出来るだけシンプルに分かりやすくすることが必要です。



アンケート調査に関するQ & A

アンケート調査の種類は？

- ・アンケートには、島民全員など意向を把握したい集団全員を対象とした「悉皆(しっかり)調査」と、集団の中から何人かを選んで調査する「サンプル調査」があり、集団人口や費用により選択します。
- ・人口が少ない場合は、島民全員(又は全世帯)に調査票を配布するのも良い方法です。

分析に必要なサンプル数は？

- ・サンプル調査の場合のサンプル数は、全体の傾向を把握する場合、統計学的には500～1000程度が理想的です。(男女別や年代別の意向を把握するときはその属性ごとに一定のサンプル数が必要)
- ・配布数は、必要なサンプル数と期待される回収率を考慮して設定します。
(例)回収率が50%で1,000サンプル回収したい場合
必要サンプル数 1,000 / 期待回収率 50%
= 配布数 2,000サンプル

何問程度で構成したらよいの？

- ・アンケートで聞きたい項目はたくさんあるため、ついつい設問数が多くなることがあります、多くなると回答する人の負担が増加し、最悪の結果、回収率が悪くなることがあります。
- ・そのためアンケートは概ね10分以内で回答できるような内容とすることが理想的です。

調査項目が多すぎると
回答も大変



配布回収方法は？

- ・配布回収方法は、郵送の場合と自治会等が協力し合って配布回収を行う方法があります。
- ・郵送の場合は、費用はかかりますが労力がかからないことや個人情報保護などのメリットがあります。なおこの場合の回答率は30%～50%台が目安となります。
- ・自治会等による配布回収は労力はかかりますが高い回収率(目安60%～)が見込めることがメリットとなります。

アンケート調査の主な設問イメージ

設問			選択肢イメージ
1 基本属性	問1	性別	①男性、②女性
	問2	年代	①10代……⑧80代以上
	問3	職業	①農業・漁業、②会社員・公務員・団体職員、③自営業、 ④派遣・パートアルバイト、⑤学生、⑥主婦、⑦無職 など
	問4	住まい	自治会名記載方式
	問5	所有の乗り物	①自動車、②バイク、③自転車、④その他、⑤なし
2 定期航路について	問6	最寄の港名、到達時間	港名記載方式
	問7	港までの移動手段	①自動車、②バイク、③自転車、④その他、⑤なし など
	問8	定期船の利用頻度	①ほぼ毎日、②週に1日～3日程度 ③月に1、2日程度、④年に数回程度、⑤1年間未利用 など
	問9	利用目的、主な目的地	①通勤・通学、②通院、③仕事・業務、④買物、⑤公共施設利用、 ⑥その他など
	問10	主な利用時間帯	時間記入方式
	問11	目的港到着後の主な移動手段	①自動車、②バイク、③自転車、④その他、⑤なし
	問12	乗継で不便な点	①ルート関連、②ダイヤ関連、③バス停等の距離関連 など
	問13	定期航路で改善してほしいこと (自由記入含む)	①ダイヤ関連、②料金関連、③スピード関連、④航路関連、 ⑤乗継関連、⑥船内環境関連、⑦待合所環境関連 など
	問14	総合的な満足度	①満足、②どちらかといえば満足 ③どちらかといえば不満、④不満
	問15	今後の利用頻度	①変わらない、②条件次第(問13が改善された場合など)では増加、 ③条件次第では減少など

3. 自由意見

利用実態調査とは

利用実態調査の目的

利用者の属性(性別、年齢)や目的、利用区間などを正確に把握したり、観光客の利用が多い航路など、住民アンケート調査だけでは利用状況が分かりにくい場合などに実施する調査です。

調査項目

性別、年代、住まい
利用区間、利用便
利用目的
航路で改善してほしいこと など

実施方法

(方法1):利用者が少ない場合は、全員に対し聞き取り調査を行います。
(方法2):乗船時にアンケート用紙を配布し降船時に回収する方法もあります。

実施期間

調査期間は多いほど正確な情報が得られますが、労力や費用が同時に多くなります。そこで、平日1日、土日各1日を基本とし、月や季節変動が多い場合は、それぞれの月・季節で実施することが望まれます。

(3)航路診断

航路診断では、基礎調査結果やアンケート結果などを活用しながら、航路全体の問題点や課題を整理します。



(調査ポイント)

- 航路診断では、現況調査や住民意識調査結果などをもとに、航路にどのような問題点があるのかを明らかにします。
- 分析にあたっては、航路事業者が持つ運航資料(年間利用者数等)を詳細に分析することが重要です。また、現在の姿だけではなく、将来の利用者数などを予測しながら、長期的な視点で課題を分析することも必要です。

主な診断項目	診断の視点
①安定性・安全性分析	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の就航率が保たれているか、また、就航上の安全性に問題がないかを診断
②成長性分析	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの利用者数の増減を確認 ・今後の見通しを予測しながら今後の成長性などを診断
	<ul style="list-style-type: none"> ・季節流動性を確認。ピーク時の最大需要を確認し、それに対応できているかどうかを検証。また、閑散期の対策有無などを確認。
	<ul style="list-style-type: none"> ・港別での利用状況などを確認 ・島民生活の維持と費用対効果の高い寄港地編成となっているか診断
③利用者ニーズ分析	<ul style="list-style-type: none"> ・1便あたりの平均利用者数や最大利用者数等を把握し、船舶規模等の妥当性を検証
	<ul style="list-style-type: none"> ・寄港地やダイヤ・便数が島民の生活に適合しているかどうかを検証
	<ul style="list-style-type: none"> ・船内の移動のしやすさ、快適性などを診断
	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスや鉄道などの陸上交通機関との接続状況から利便性を診断

(4) 経営診断

経営診断では、経営状況の分析を行い経営上の問題点を見つけながら今後必要な経営改善策などを検討します。

(調査ポイント)

- 経営診断は、税理士や中小企業診断士などの専門家の協力を得ながら、現在の経営の問題点や課題を明らかにするとともに、今後の安定的な経営に向けた方策等を検討するものです。
- 決算書などをもとに各種の経営指標を算定し、事業者の生産性や成長性、安全性などを検証し、経営上の問題・課題を明らかにします。
- その後、経営改善のために必要な改善策を検討した上で、各種ケースの経営シミュレーションを行います。



現状の経営状況把握

過去3期程度の収支状況の把握などを行います。



経営上の課題抽出・分析

各種の経営指標をもとに以下のような検討を行い、経営上の問題・課題を明らかにします。

- ・損益計算書分析
- ・キャッシュフロー計算書分析(必要に応じ)
- ・貸借対照表分析
- ・総合財務分析
- ・運転資金の調達方法 など

経営改善方策の検討

(例:リプレイス等のハード面、人件費削減などのソフト面)



経営シミュレーション

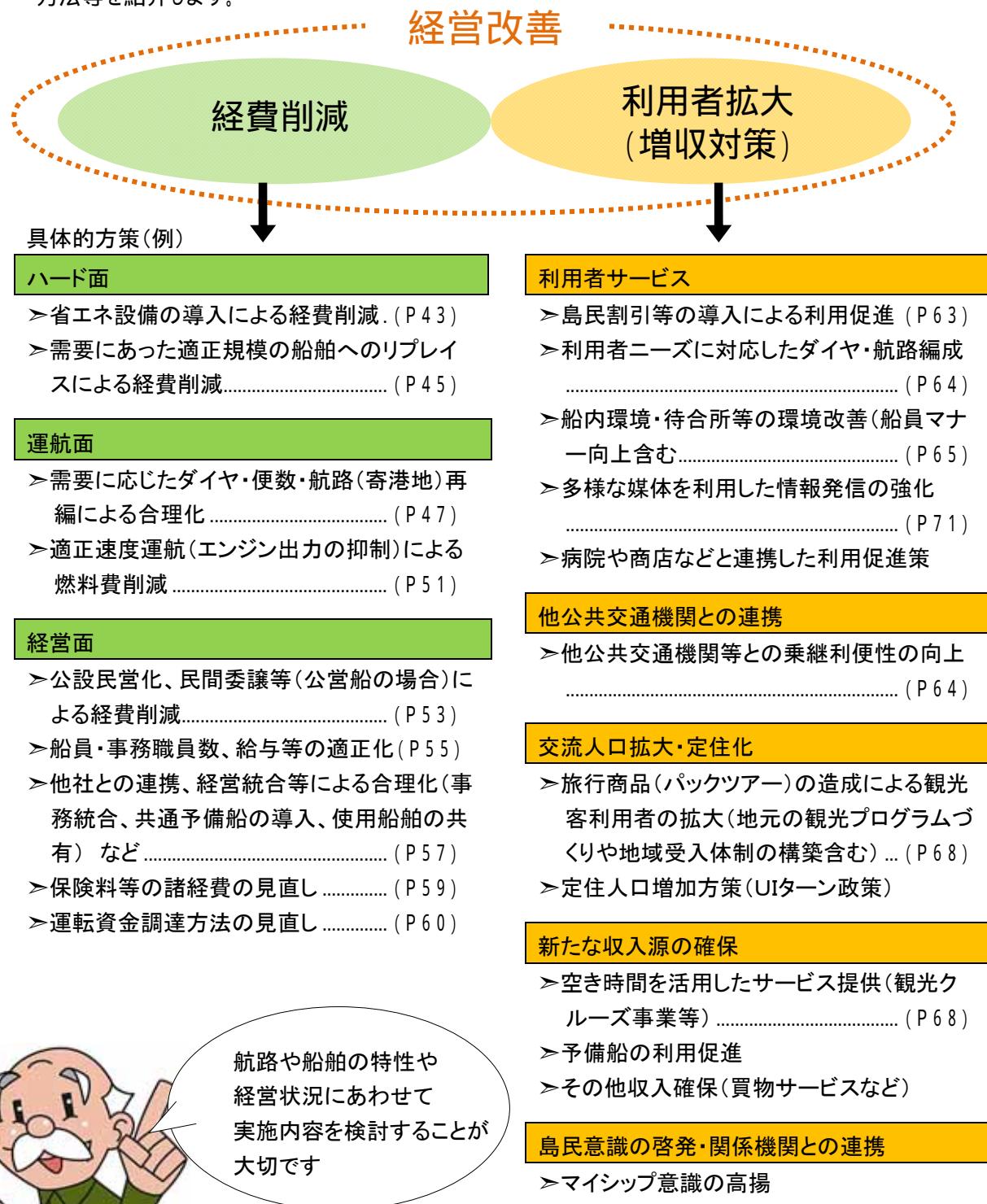
今後の経営シミュレーション(補助金額の推計)を「現状のままで進んだ場合」、「改善方策を実施した場合」にわけて行います。

(5)航路改善方策の検討

経費削減と利用者拡大を両輪とした取り組みが重要です。

経営改善方策は、経営の効率化による「経費削減」と、新規市場開拓や利用者ニーズにあわせた航路運営等による「利用者拡大(增收対策)」を両輪とした取り組みを行うことが重要です。

本項では、それぞれの具体的な方策について、メリット・デメリット等を取り上げながらその取り組み方法等を紹介します。

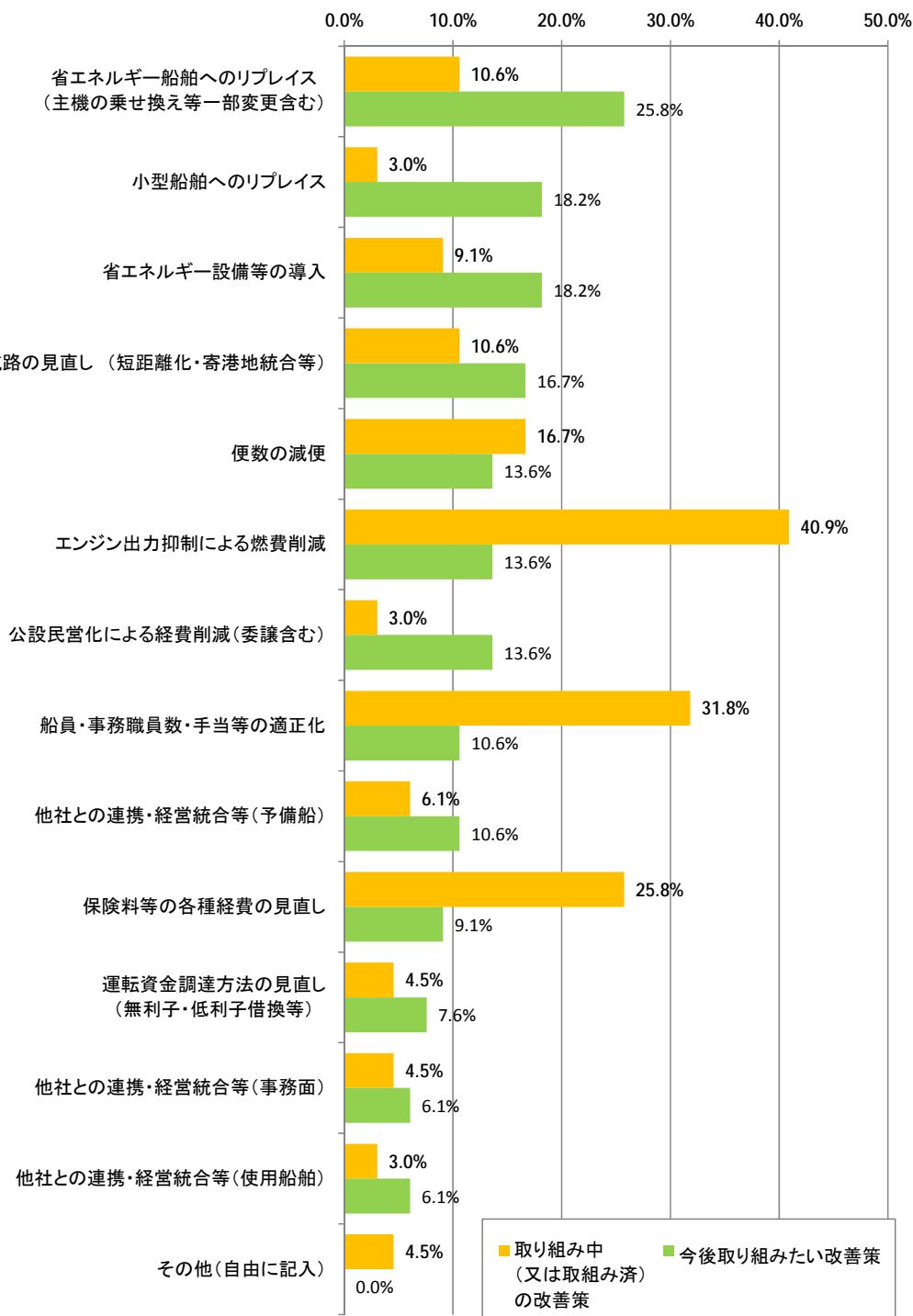


事業者アンケートからみた経費削減への取り組み状況・今後取り組みたいこと

経費削減の取り組み状況を希望も含め尋ねたところ、現在の取り組みとして最も多いのは「エンジン出力抑制による燃料費削減」であり全体の4割の事業者が実施している結果となっています。

一方で今後検討したい項目としては「省エネルギー船舶へのリプレイス」が25%で最も多く、「小型船舶へのリプレイス」、「省エネルギー設備等の導入」などが続いています。

経費削減への取り組み状況と今後実施したい取り組み（今後実施したい項目の多い順）



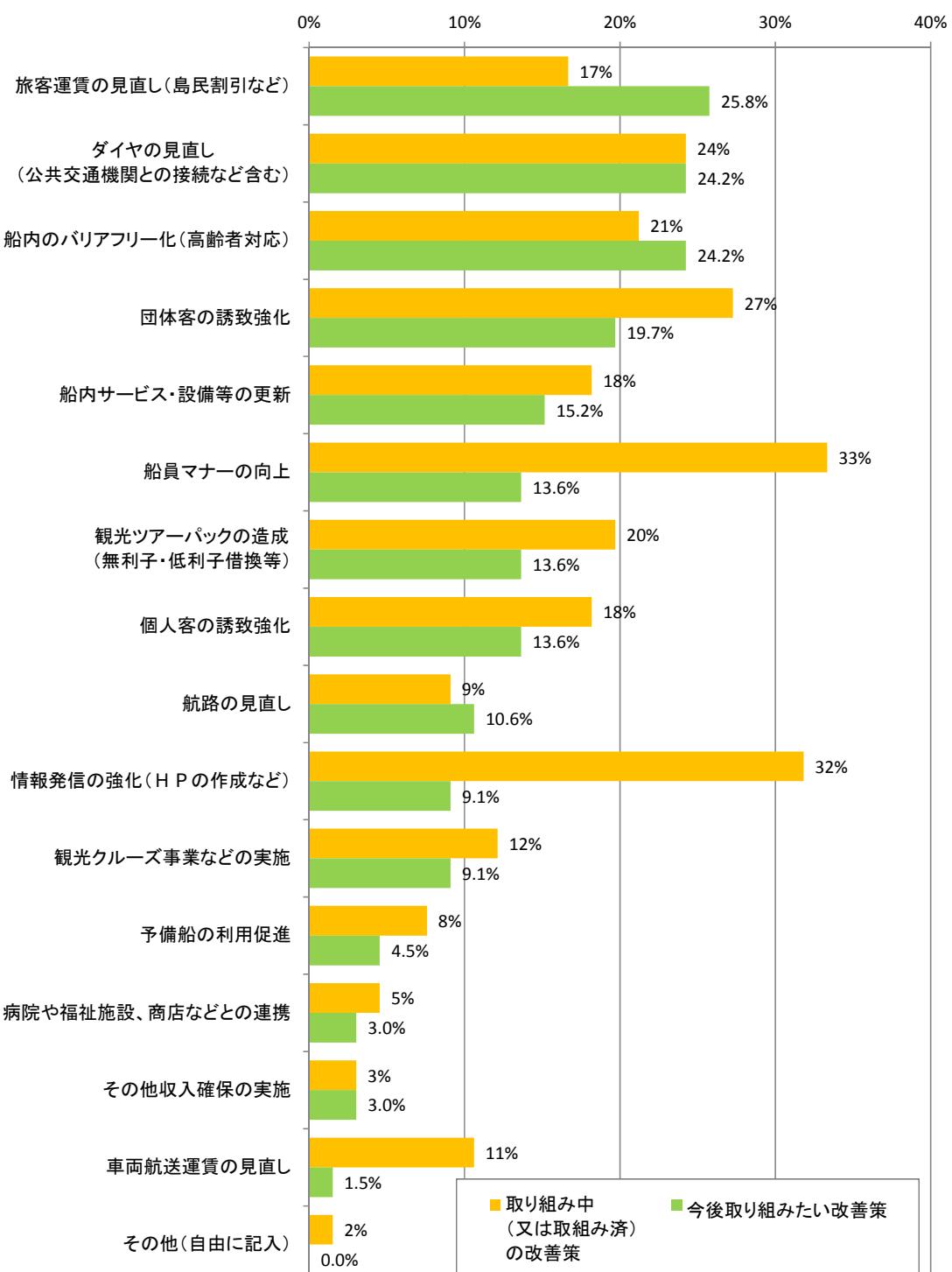
資料)航路事業者アンケートより

事業者アンケートからみた利用拡大への取り組み状況・今後取り組みたいこと

利用者増加に向けた取り組み状況を希望も含め尋ねたところ、現在の取り組みとして最も多いのは「船員マナーの向上」や「情報発信の強化」であり全体の3割の事業者が実施しています。

一方で今後取り組みたい方策としては、「旅客運賃の見直し」、「ダイヤ見直し」、「船内バリアフリー化」などであり、全体の2割程度の事業者について実施意欲がみられます。

利用拡大への取り組み状況と今後実施したい取り組み（今後実施したい項目の多い順）



資料)航路事業者アンケートより

経費削減方策

1. 省エネ設備の導入
2. 適正規模船舶へのリプレイス
3. 航路の見直し(寄港地再編)
4. 便数の適正化
5. エンジン出力抑制による燃費削減
6. 公設民営等による経費削減
7. 船員・事務職員の配置、給与等の適正化
8. 他社との連携・経営統合等
9. 保険料等の諸経費の見直し
10. 運転資金調達方法の見直し

1 省エネ設備の導入

省エネ対応のエンジンへの載せ替えや燃料改質器の設置、船底塗料による摩擦抵抗の低減などにより、燃料費等の削減が期待されます。

航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- 省エネ対応エンジンへの載せ替え
- 燃料改質器の設置
- 低摩擦型船底塗料塗布を実施
- フレンドフィン、バウキャップ、トリムタブを設置など

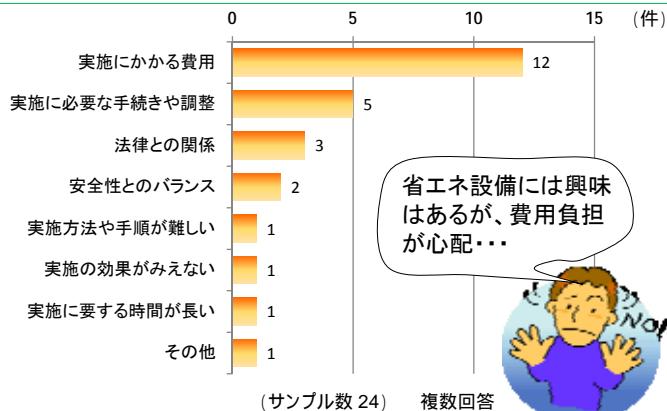
エンジン載せ替えにより燃料費が14%削減！

海上交通低炭素化促進事業を活用し主機を交換。1,100千円の燃料費削減

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施にかかる費用」が12件で最も多く、「実施に必要な手続きや調整や調整」が5件、法律との関係が3件で続いている。



省エネ設備には興味はあるが、費用負担が心配…



成功のポイント 支援策など



船の状態を見極め中長期的視点で導入する設備を考えます。
(リプレイスとの費用対効果の検証が必要)
費用負担を軽減するため国の補助制度などの有効活用を考えます。

海上交通低炭素化促進事業費補助制度

- 補助対象事業者は、船舶運航事業者、船舶貸渡業者及び内航海運業者
- 補助対象経費は、補助対象設備等の価格及び補助対象設備等の取付等をするために要する作業費用が対象。補助金額は、補助対象経費の1/3の額
- ただし、次のいずれかに該当する場合は、補助対象経費の1/2の額

保有船舶が、一般旅客定期航路(離島航路(本土(本州、北海道、四国、九州及び沖縄をいう。)と離島(本土に附属する島をいう。)とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路をいう。以下同じ。)を除く。)に就航し、当該事業の航路損益又は補助対象事業者の営業損益が、申請時以前の過去3ヵ年のうち、何れか2ヵ年以上が赤字である場合 など

(支援制度活用例)

川口汽船(有)

本制度を活用し平成23年3月に主機換装を実施。年間燃料費 1,100千円の削減と船舶修繕費の削減が期待される。



海上交通低炭素化促進事業費補助制度(続き) 補助対象設備等

(海上交通低炭素化促進事業費補助制度)

I. 船舶の低炭素化に資する設備等

1. 船体船尾に取り付けられる整流板
2. ハブ渦発生防止プロペラ
3. プロペラボス取付翼
4. プロペラ前部放射状型取付翼
5. 整流板付舵
6. 低燃費ディーゼル機関(燃料消費率が改善する主機関への換装に限る)
7. 低負荷運転システム付ディーゼル機関
8. 電子制御ディーゼル機関
9. 燃料改質器
10. 低摩擦型船底塗料 など

II. 船舶の低炭素化の効果が高い設備であって、以下の何れかに適合すること。

1. 低炭素化の効果が確認できる設備であって、港湾施設等からの電力を受電するための設備に限る(専ら、入渠時に使用する陸上電源受電設備は除く)
2. 接続専用ケーブルを船舶側で装備する場合にあっては、右のものを含むことができる。

イメージ



- (イ)接続専用ケーブル
(ロ)接続専用ケーブル用リール(接続専用ケーブルの巻取り作業にのみ使用するものに限る)
(ハ)接続専用ケーブル用クレーン(接続専用ケーブルの巻取り作業にのみ使用するものに限る)

(問合せ先)九州運輸局海事振興部旅客課

エネルギー使用合理化事業支援事業

- ・ 事業者が計画した省エネルギーへの取組のうち、「技術の先端性」、「省エネルギー効果」及び「費用対効果」を踏まえて政策的意義の高いものと認められる設備導入費(生産能力増になる設備を除く)について補助を行います。特に、先端的な設備・技術や中小企業の取組等に対する導入補助に重点を置くこととします。

[補助率]

- ・ 単独事業 1/3 以内 1件当たり補助金の上限は 50 億円/年度
(補助金 100 万円未満(補助対象経費 300 万円未満)は対象外)
- ・ 連携事業 1/2 以内 1件当たり補助金の上限は 50 億円/年度
(補助金 100 万円未満(補助対象経費 200 万円未満)は対象外)

(問合せ先)一般社団法人環境共創イニシアチブ 電話 03-5565-4463(H23 年度)

2 適正規模船舶へのリプレイス

需要の変化にあわせた適正規模の船舶へのリプレイスを行うことで、修繕費や燃料費、人件費の削減が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

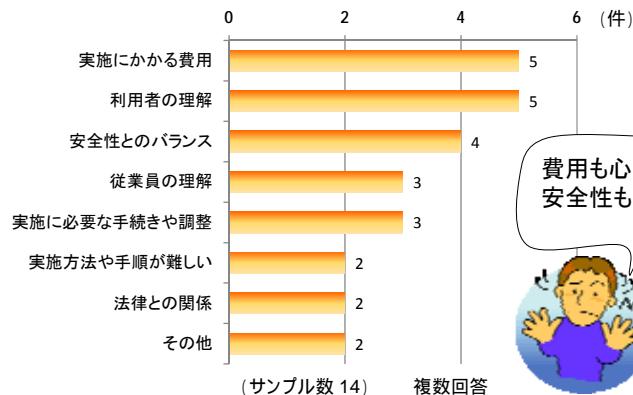
- 小型船舶へのリプレイスを実施
- 車載可能な 19トンヘリプレイス希望。現在、荷役は全て手作業だがリプレイスによりリフトが使用でき車載も可能。船員も削減可能となる
- 需要の低下にあわせ、適正な規模へのリプレイスを計画

維持管理費 20%減
船員 1名を削減し
人件費 500万円削減

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって 苦労した点 心配な点

「実施にかかる費用」、「利用者の理解」がともに5件で最も多く、「安全性とのバランス」が4件、「従業者の理解」、「実施に必要な手続き」が3件で続いています。



成功のポイント 支援策など



時代への対応などを踏まえ適正な規模を検討します。
リプレイスの効果の実施可能性を検討します。
実施にあたっては補助制度などの有効活用を検討します。

離島航路補助・構造改革支援制度

- ・離島航路事業者が効率化船舶への代替建造する場合に要する費用の1割を補助するもので、対象経費は基本設計費、建造工事費及び建造工事に伴う付帯費であって取得価額に算入される費用です。

(問合せ先) 九州運輸局海事振興部旅客課

共有建造方式による建造費用の低廉化

- ・海上運送事業者の申し込みに応じて、国内海運事業者と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が費用を分担して船舶の建造を造船所に共同発注します。完成した船舶は、費用の分担割合に応じて海上運送事業者と機構が一定期間(おおむね耐用年数)共有します。
- ・機構に対しては、共有船の機構持分の使用料として、元金均等割賦弁済方法により計算した元金及び利息に相当する金額を共有期間を通じて支払っていただくことにより、機構が分担した建造費用を弁済。最終的に、共有船は、共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で機構の持分を買い取っていただくことにより、海上運送事業者の 100%所有船となります。

(問合せ先) 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

- ・共有建造の相談(共有船舶建造支援部 建造促進課) 045(222)9138
- ・共有期間中のご相談(共有船舶企画管理部 管理課) 045(222)9145

【具体的な取り組み事例】

35トンから小型船舶(19トン)へのリプレイスによりランニングコスト3割削減をめざす
嵯峨島～貝津航路 (長崎県五島市：嵯峨島旅客船(有))

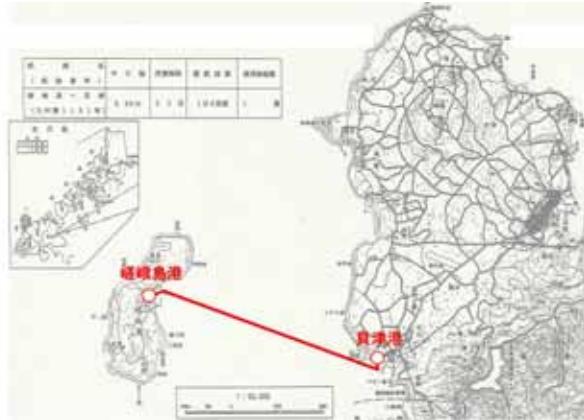
●取り組みの概要

島内航路を10航路有する長崎県五島市では平成20年より市内全域の航路の活性化・再生に向けた取り組みを進めています。

こうした中、五島市の最西端に位置する嵯峨島～貝津航路では、老朽化が進む嵯峨島丸(35トン昭和62年進水)を平成23年度中に19トン小型船舶へリプレイスする取り組みを進めています。

●期待される効果

小型船舶へのリプレイスによる改善効果は、修繕費の削減や燃料費の削減などであり、5年間でのランニングコスト削減額は現状の3割減が期待されます。



	旧船(嵯峨島丸)	新船	削減率
船種	旅客船	旅客船	
総トン数	35トン	19トン	
船質	鋼	FRP	
推定年間燃料消費量	72,800L/年	64,350L/年	
年間燃料費	5,096千円	4,505千円	▲12%
修繕費(5年合計)	25,776千円	13,000千円	▲50%
(5年間ランニングコスト) ※燃料費+修繕費	51,256千円	35,525千円	▲31%

現在の使用船舶(嵯峨島丸35トン)



新船(さがのしま丸19トン)



3 航路の見直し(寄港地再編)

寄港地の見直しや複数航路の集約など、地域の実情に合わせ寄港地・航路を見直し運航距離を短縮することで、燃料費の削減や所要時間の短縮などが期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

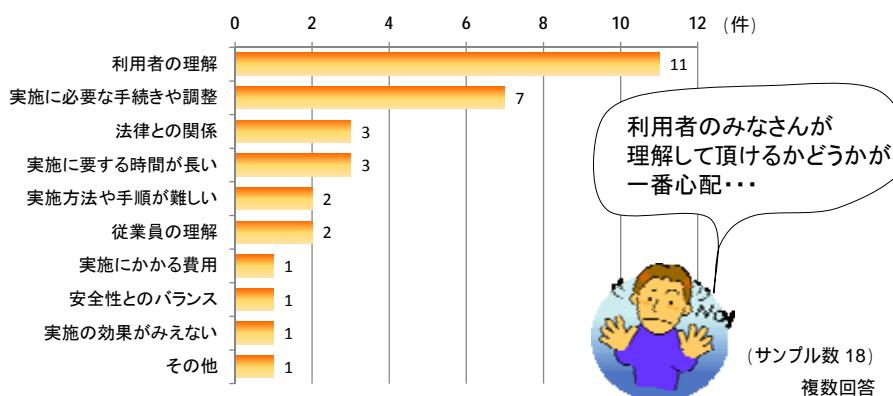
- 利用者の少ない港を抜港し、新需要が見込める港に寄港するよう見直し
- 複数航路を最短航路に一本化を検討
- 偶数・奇数日にて停泊港を変えているが地域住民の了承があれば一本化を実施
- 採算悪化に伴い一部区間を休航
- 島内寄港地を集約予定

寄港地見直しにより
燃料費 300 万円減
寄港地集約により
6000 万円削減可能

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「利用者の理解」が11件で最も多く、「実施に必要な手続きや調整」が7件、「法律との関係」、「実施に要する時間が長い」が3件で続いています。



成功のポイント



通勤通学、通院先など航路利用者の目的地を把握します。
航路見直しによる費用対効果を十分に検証します。
見直しを実施する場合は住民との話し合いの場を設けます。

(検討から実施までの流れのイメージ)

①港別利用実態の把握 (利用者数実測、住民意識調査など)



②航路再編計画の策定(削減効果の試算など)



③行政や関係機関との事前相談



④地元住民への説明



⑤関係機関への変更手続き



⑥航路再編 新しい航路での運航開始

【具体的な取り組み事例】

寄港地の見直しにより年間300万円程度の燃料費削減

津吉～相浦～佐世保航路（長崎県平戸市：津吉商船（株））

●取り組みの概要

長崎県平戸市の津吉港から佐世保市の相浦港を経由して佐世保港とを結ぶ津吉～相浦～佐世保航路において、平成22年度に寄港地のあり方について検討を行いました。

検討のポイントとしては、陸上交通との接続が良好な相浦港と佐世保市の中心部に近く、買物・通院等に便利な佐世保港の特性を考慮し、また利用者実績や利用者アンケートの結果等も踏まえ、利便性の低下を最小限に抑えつつ運航距離の短縮化による燃料費削減を行うものです。



●期待される効果

寄港地の見直しにより運航距離の短縮化が図られ、結果として年間約300万円の燃料費削減が見込まれます。

【変更前のダイヤ】

	津吉	相浦	佐世保	相浦	津吉
1便	7:40	8:10	8:40	9:00	→ 9:45
2便	10:10	→	10:55	11:20	→ 12:05
3便	13:00	→	13:45	14:30	15:00 15:30
4便	16:00	→	16:45	17:20	→ 18:05

【変更後のダイヤ】

	津吉	相浦	佐世保	相浦	津吉
1便	7:40	8:10	8:40	9:00	→ 9:45
2便	10:10	10:40	—	—	11:20 11:50
3便	13:00	→	13:45	14:30	— 15:15
4便	16:00	→	16:45	17:20	→ 18:05

三角航路及びV字航路による経費削減

【地島～鐘崎航路、大島～神湊航路（福岡県：宗像市）】

福岡県宗像市にある2本の離島航路を再編（1本化）することにより、生活利便性向上、観光交流人口の増加に向けた渡船利用の活性化、渡船と他の公共交通機関のアクセスの円滑化及び渡船の持続的運航を目指し、航路の実証運航、利用促進策及びその分析・検証（渡船利用者へのアンケート調査、観光事業者等へのヒアリング調査）を行った。



4 便数の適正化



需要にあわせた適正な便数(ダイヤ)を構築することで、燃料費や人件費の削減が期待されます。

航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例
と改善効果

- 乗客の少ない港への便数を削減
- 経費と利便性向上の両面で減便・増便の検討
- 通勤・通学者が少ない休日の始発便を欠便
- コードシェア(共同運航)を開始
(1航路を複数の事業者で運航)

コードシェアにより燃料費と船員費が削減

7便→5便により
燃料費 800万円削減

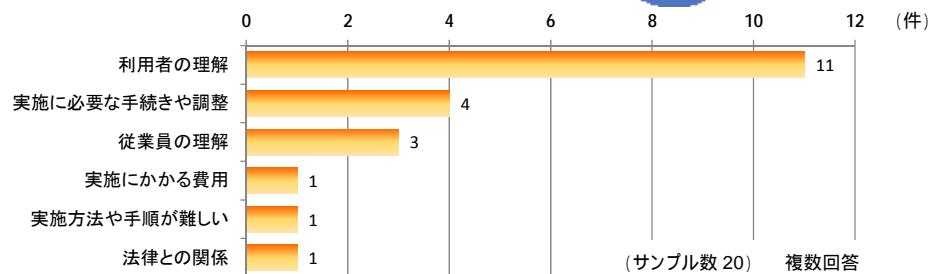
航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって
苦労した点
心配な点

「利用者の理解」が11件で最も多く、「実施に必要な手続きや調整」が4件、「従業員の理解」が3件で続いています。



利用者のみなさんが
理解して頂けるかどうかが
一番心配…



成功のポイント



航路利用者の目的別での利用ダイヤなどを把握します。
便数見直しによる費用対効果を十分に検証します。
便数見直しを実施する場合は住民との話し合いの場を設けます。

(検討から実施までの流れのイメージ)

①港別利用実態の把握 (利用者数実測、住民意識調査など)



②航路再編計画の策定(削減効果の試算など)



③行政や関係機関との事前相談



④地元住民への説明



⑤関係機関への変更手続き



⑥新しいダイヤでの運航開始

【具体的な取り組み事例】

減便により年間800万円程度の燃料費削減 【殿ノ浦～今福航路（長崎県松浦市：鷹島汽船（有））】

●取り組みの概要

長崎県松浦市にある殿ノ浦～今福航路は、平成21年に開通した鷹島肥前大橋の影響を受け、開通後は利用者・利用車両とも急速に減少した。これを受け1日7便から1日5便運航へ変更した。

●期待される効果

便数を減便したことにより、年間800万円の燃料費の削減となった。



旧ダイヤ

		殿ノ浦	飛島	今福
1便	往	着	6:46	7:10
	復	発	6:30	6:48
2便	往	着	8:25	8:07
	復	発	8:09	7:45
3便	往	着		9:10
	復	発	8:35	
4便	往	着	10:00	9:42
	復	発	9:44	9:20
5便	往	着		10:45
	復	発	10:10	
6便	往	着	11:30	
	復	発		10:55
7便	往	着	12:46	13:10
	復	発	12:30	12:48
8便	往	着	14:00	13:42
	復	発	13:44	13:20
9便	往	着		14:45
	復	発	14:10	
10便	往	着	15:45	15:29
	復	発	15:31	15:10
11便	往	着		
	復	発	15:55	
12便	往	着	17:20	17:02
	復	発	17:04	16:40
13便	往	着	17:46	18:10
	復	発	17:30	17:48
14便	往	着	19:00	18:42
	復	発	18:44	18:20

※但し1月1日は1便から3便までの3航路は運休とする。

新ダイヤ

		殿ノ浦	飛島	今福
1便	往	着		6:43
	復	発	6:30	6:45
2便	往	着	8:15	8:00
	復	発		8:02
3便	往	着		8:43
	復	発	8:30	8:45
4便	往	着	9:55	9:40
	復	発		9:42
5便	往	着		12:43
	復	発	12:30	12:45
6便	往	着	13:55	13:40
	復	発		13:42
7便	往	着		16:03
	復	発	15:50	16:05
8便	往	着	17:15	17:00
	復	発		17:02
9便	往	着		17:43
	復	発	17:30	17:45
10便	往	着	19:00	18:45
	復	発		18:47
11便	往	着		18:05
	復	発		18:25

※但し1月1日は運休とする。

5

エンジン出力抑制による燃費削減(エコドライブ)



エンジン出力を抑制することで燃料費の削減が期待されます。
速力低下・運航時間とのバランス確保が課題となります。

航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例
と改善効果

- 運航前の始動時間を遅らせる。または主機・補機毎に時間差をおくなどして消費燃料を抑えている
- エンジン出力抑制に努めた
- 運航時間を延長し燃料削減を実施
- 海域によって速力を調整し、燃料を抑えている。
- 到着時刻を10分間延長しエンジン負荷を下げた
- 出入港時のスロー運航の励行
- 燃料費高騰時より航海時間に影響ない程度で出力を抑制
- 使用船舶の運航の定時性を確保しながら、潮流等の影響を利用し、時間的に余裕があるときは、主機関の回転数を落とすことにより消費量を削減
- 1600馬力を1000馬力に落とし出力60%で運航

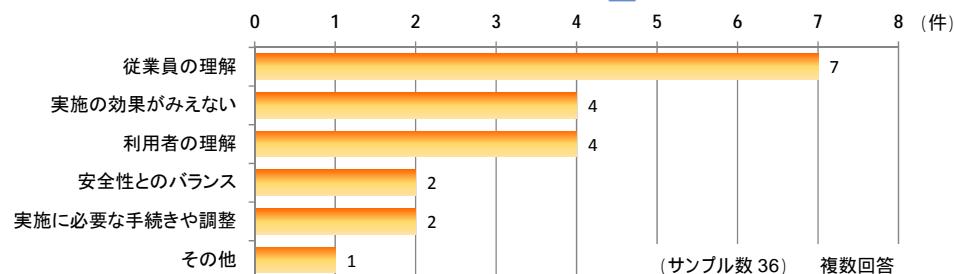
エンジン出力抑制により年間360万円の燃料費を削減

航海中減速運転、停泊中の補機運転の短縮により年間60万円の燃料費削減

航路事業者の声(アンケートより)

従業員が対応できるかが心配…

「従業員の理解」が7件で最も多く、「実施の効果がみえない」と「利用者の理解」がともに4件で続いています。



成功のポイント



エコドライブはすぐにでも実施できる取り組みです。
スピードの変化によるダイヤへの影響を見極めながら実施を検討します。

(検討から実施までの流れのイメージ)

① 実証実験による費用対効果の確認(ダイヤとの調整含む)



② 新しいダイヤでの運航開始

【具体的な取り組み事例】

小型高速旅客船「省エネ」運航調査の事例

小型高速旅客船は、運航システムが比較的単純（航路が短い、燃料消費の大半が主機のみによるなど）であり、高速・軽量であること等から、運航方法により燃費が大きく左右される特性があります。

九州運輸局では、運航事業者の運航コストの低減を図るため、平成23年度から（独）海上技術安全研究所の協力を得て、運航実態や小型高速旅客船の特性の把握・解析を行っています。今後、省エネ運航方法等検討、検証を行い、小型高速旅客船事業者向けの省エネ運航の指針と診断マニュアルの作成等を行うこととしており、調査の成果が期待されるところです。



（調査対象航路）

- (有)やま丸(大分県津久見市)
- 高速船「マリンスター」
- ・総トン数: 77トン
- ・定員: 150人
- ・主機関: ヤンマー 1,100PS(2機)
- ・速力 23ノット
- ・航路: 津久見～保戸島(25分)
- ・船質: FRP



津久見港から旅客船「マリンスター」

「ニューやま2号」で保戸島港へ25分 1日7便。
(チャーター可)

6 公設民営等による経費削減

自治体による船舶の所有や、運営管理主体の見直しにより、航路経営の効率化が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

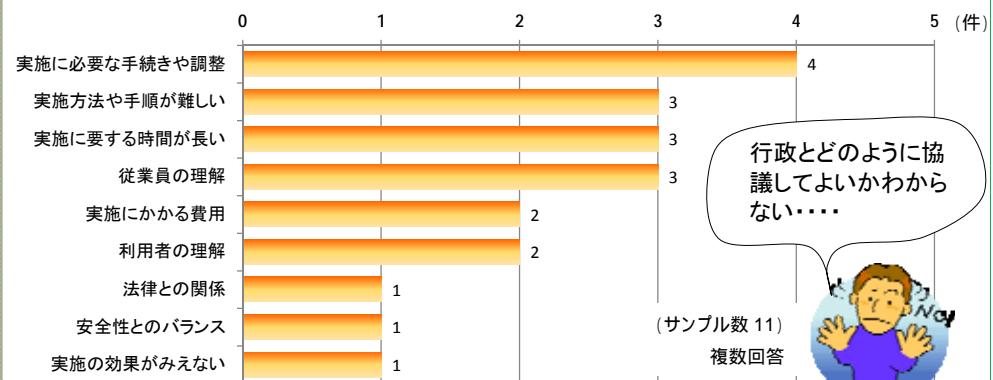
- 公営航路の運航業務委託を希望
- 2航路を一本化し民間移譲を実施したい
- 海上タクシーまたは現有船でのデマンド及び民間業者への委託を検討
- 高速船を公設民営化で建造予定

船舶減価償却費、船舶利子、船舶固定資産税が発生しないことはメリット



実施にあたって苦労した点心配な点

公設民営にあたっては、行政との調整や手続きなどを懸念する意見が最も多くなっています。また、議会等の決定が必要なため時間を要することも課題といえます。



【具体的な取り組み事例】

公設民営化による航路の維持

【茂木～富岡航路（長崎県：安田産業汽船（株））】

■航路名：茂木～富岡 33.7km

■所要時間：約 70 分

船舶名	総トン数	旅客定員	船種
フェリーきずな	198	121	カーフェリー



本航路は熊本県天草郡苓北町（以下「苓北町」）と長崎県長崎市（以下「長崎市」）を結ぶ歴史ある航路であり、以前は貨物の輸送も多くみられたが、近年は通院や買い物での利用が多い。また長崎方面から天草方面への最短経路として、観光利用者などもみられる。

昭和 62 年 12 月長崎天草フェリー（株）の撤退により、地元の要望も強く、安田産業汽船（株）が運航を開始した。当時は使用船としてフェリーと高速船の 2 隻体制にて運航していたが、利用者の減少や、長引く不況の影響も相まって、収支の改善が見込めず、平成 16 年 11 月末フェリーの運航を休止した。

さらに平成 17 年 1 月末には高速船も運休する予定だったが、苓北町及び長崎市からの要請（補助）によって、平成 18 年 3 月までの運航継続となった。

平成 18 年 4 月からは、苓北町が「フェリーきずな」（中古）を購入し改修後、安田産業汽船（株）がフェリーの管理、航路の運航に従事した。

■創意工夫など

◎苓北町によるフェリーの購入

航路存続検討委員会において、「赤字補填と長期的展望で希望の持てる航路存続を目指すため、苓北町でフェリーを調達した上で、意欲ある航路事業者に運航を委託する」とし、輸送能力、航海性能、購入価格等を総合的に勘案した結果、平戸市所有のカーフェリーを購入した。

船員の復帰と再雇用

平成 17 年時点では、船員の大半は 1 度退職し、他の航路へ移ったが、航路継続に伴い、以前、当該航路に従事していた船員の再雇用が可能となった。

■効果

天草地域、長崎地域にとって重要視されていた航路が維持されたことにより、住民から歓迎された。また便数も従前往復 3 往復便だったフェリー便が、4 往復便になったことから、利便性が向上した。

平成 23 年 10 月からは使用船を 19 トン型の高速旅客船に変更して運航中

7

船員・事務職員の配置、給与等の適正化



船員・事務職員の配置、給与等の適正化により経営コストの削減が期待されます。

航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例
と改善効果

- 基本給一律 5% のカット、管理職手当 2~3% のカット
- 役員報酬 10% 削減・賞与削減による船員費 10% 削減
- 事務員の給与の見直しと人員見直し
- 乗組員数の見直し
- 船員を4名体制から3名体制へ
- 代替新船導入時に機関部当直体制を無人化し、定員削減。
- 代表者が船員を兼任し人件費を削減
- 事務部門、サービス要員の別会社化
- 正規職員退職に伴う嘱託職員への移行
- 船長を嘱託員として雇用

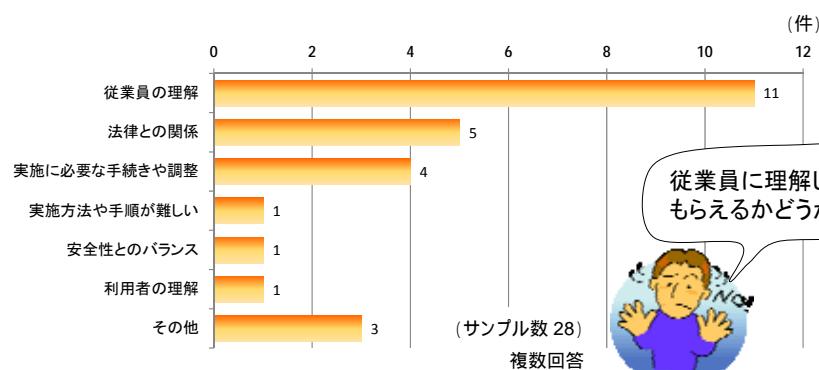
事務部門を再編。正職員を5名→3名に変更することで1200万以上のコスト削減

サービス要員を4名→3名
機関部要員を6名→5名にして年間700万程度コスト削減

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって
苦労した点
心配な点

「従業員の理解」が11件で最も多く、「法律との関係」が5件、「実施に必要な手続きや調整」が4件で続いています。



成功のポイント



経営診断や将来の経営予測などを行い、必要な見直し計画を策定します。

実施にあたっては従業員と十分な協議を行って、理解を得ることが重要です。また、労働組合がある場合は、組合との協議も必要となります。

労働環境の適正化にあっては、労働時間や給与などに関係する法令の遵守が必要です。

運航の安全や旅客の安全が確保されることが必要です。

【参考】

1. 海上労働における労働時間の原則（船員法第60条）

- ・1日当たりの労働時間は8時間以内
- ・1週間当たりの労働時間は基準労働期間について平均40時間以内

2. 船員の最低賃金(平成24年2月末現在)

業種	適用する船舶	金額(月額)	発効年月日	適用する地域
海上旅客運送業	近海区域以上の船舶	職 員 238,300円	平成13年 12月1日	全 国
	沿海区域の100G/T 以上の船舶	事務部職員 184,200円 部 員 177,500円		
平水区域及び限定 沿海区域の船舶 沿海区域の100G/T 未満の船舶	職 員 237,740円	平成15年 2月15日	九州運輸局 管 内 〔 九 州 及 び 山口県の一部 〕	
	部 員 170,100円			

割増手当、欠員手当、ボーナス等は、最低賃金に算入されません。

船員には、上記のとおり最低賃金が適用されます。

船舶所有者は、この最低賃金額以上の賃金を支払わなければなりません。

船員の最低賃金についてのお問い合わせは、九州運輸局海事振興部船員労政課
(TEL 092-472-3159) 又は、最寄りの運輸支局、海事事務所へ。

8

他社との連携・経営統合等(共通予備船の導入など)

他社と連携した事務事業の実施や共通予備船の建造などにより、事務経費や運航経費の削減が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

(事務面)

- グループ会社へ工務・営業等を業務委託
- 切符売り場を同航路運航の他社と共同運営とした

複数の切符売場を1か所にしたことで、港湾施設使用料が年間100万円程度減少した！



航路事業者の声(アンケートより)

(共通予備船・使用船舶共有)

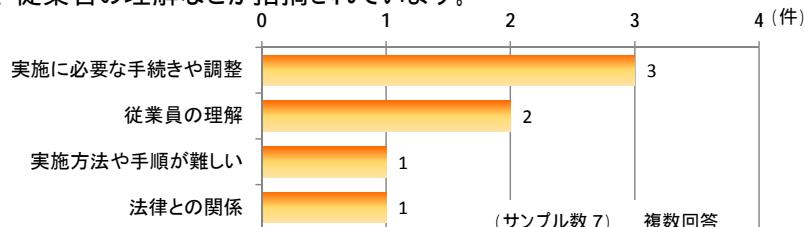
- 別航路の予備船として貸船
- 航路改善協議会で
共通予備船の導入を検討

実施にあたって苦労した点心配な点

事務面については、「実施に必要な手続きや調整」が3件、「従業員の理解」が2件、「実施方法や手順が難しい」、「法律との関係」が1件で続いています。



また、共通予備船については、費用や安全性、実施に要する時間や従業者の理解などが指摘されています。



成功のポイント



共通予備船は、複数の航路で使用するため、それぞれの航路の特性に合った船舶の検討、連携の効果、実現化方策など、事業者ほか関係者による協議の場を設けて検討を行います。

共通予備船を建造する場合には、建造費の10%を上限とする国の補助制度が活用できます。

(参照: 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第40条第2項第4号)

連携事業の実施にあっては、補助金などの有効活用を検討するほか、中小企業基盤整備機構の高度化融資制度などの有利な融資を活用し、費用負担を

高度化融資とは、中小企業の方が共同で事業を行う場合に、その事業を行うのに必要な施設の取得するための資金を貸し付ける制度です。貸付けの対象は事業協同組合などになります。

年利1.05% (平成23年度貸付決定分に適用) 金利は償還期間まで固定

償還期限は20年以内(据置期間3年以内)

貸付限度は貸付対象施設の設置資金に要する額の80%以内、但し、以下の場合は90%以内

問合せ: 独立行政法人中小企業基盤整備機構(電話: 03-3433-8811(代表))

具体的な取り組み事例

近接航路間のドック時における使用船舶の相互使用 【鹿児島～三島航路、鹿児島～十島～名瀬航路（鹿児島県：三島村、十島村）】

三島航路、十島航路は、鹿児島県本土と三島村及び十島村をつなぐ唯一の公共交通機関であり、住民の生活航路として重要な役割を担っている。これら航路の運休期間が長くなると、島民生活に多大な影響をもたらすことが懸念される一方で、これらの航路で複数船舶を所有すると、初期投資から維持管理に及ぶ莫大な費用がかかることから、ドック時の航路補完が課題となっている。



※三島航路使用船



※十島村航路使用船

■取り組み概要

近接する両航路で、ドック時の代替船として、相互運航を実施。ドック時期は、「みしま」が9月、「フェリーとしま」が2月で、それぞれのドック期間中(2週間程度)は、代船として両方の航路を1船で交互に運航を行っている。

■創意工夫など

◎各航路補助員のサポート

安全運航の確保が必要なことから、代替運航時にはそれぞれの船員を代替船に甲板部3名・事務部1名の計4名を乗船させ、荷役や入港、航路確保の補助員として運航をサポートしている。また輸送量の違い(人口規模が大きい十島村のほうが、旅客数・輸送量共に多い)についても、これら補助員のサポートによって対応可能としている。

◎島民への周知

使用船の代替運航時は、運航回数が変更になることから、島民の日常生活に制約が生じる。そのため、各世帯に毎月の運航予定表を事前に配布するなど、利用者へ代替運航時期の周知に努め、ドック期間中の相互運航の理解を求めている。代替船対応も45年以上経過していることから、島民にも十分に馴染んだ設定となっている。

■効果

代替船の用船料の圧縮

三島航路・十島航路は、近接航路であり、また、輸送形態並びに各島の港湾状況も類似していることから効率的な代替運航が可能となり、互いに用船料の節約につながっている。

予備船保有に係るコストは不要である。

ドック期間中も、生活航路として継続的に運航することが可能となっている。

9

保険料等の諸経費の見直し

契約先選定にあたって入札制度を導入したり、保険内容等を見直すことによって、保険料や修繕費、燃料費などの各経費の削減が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例
と改善効果

- 保険料及び修繕費について入札制度を導入した
- 旅客定員を見直し保険料を下げた
- 燃料費削減のため、毎月入札を実施している
- 各種経費は年度毎に見直しを行っている
- 岸壁使用料等の減免を申し入れ
- 保険金免責額を上げ保険料を抑制
- 定例的な合入渠を廃止
- 燃料油のグループ共同仕入れによる価格の低廉化

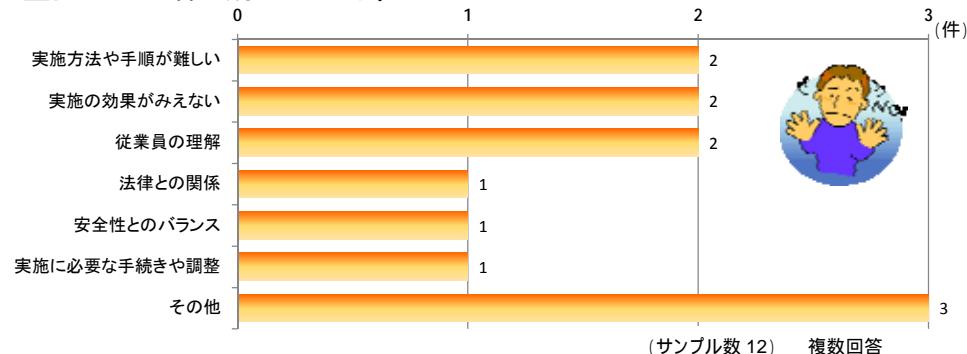
修繕費や傭船費などを複数業者による見積もり合わせを実施し 500 万円経費削減



航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって
苦労した点
心配な点

「実施方法や手順が難しい」、「実施の効果がみえない」、「従業員の理解」がともに2件、「法律との関係」、「安全性とのバランス」、「実施に必要な手続きや調整」がともに1件で続いている。



成功のポイント



毎年固定額を支払っている保険料などを再点検し、支払額の削減可能性がないか検討します。

見積もりをとる業者も1社だけとせず、複数の業者から見積もりをとり、最良の契約先を選定します。

燃料油等の共同仕入れなど、価格の低廉化を図ります。

10

運転資金調達方法の見直し(無利子・低利子借り換等)

資金調達方法を見直し経営コストの削減が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- 経営安定化資金による低利子借り入れを実施中
- 運転資金は、民間金融機関と市より借入運営している。市の金利は民間の金融機関より低利である。

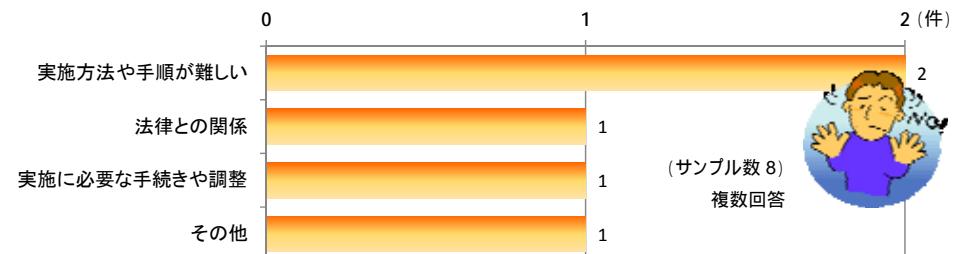
経営安定化資金を活用し支払利息を年間16万円削減



航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施方法や手順が難しい」が2件、「法律との関係」、「実施に必要な手続きや調整」が1件で続いています。



成功のポイント



中小企業診断士、金融機関、地元自治体等に相談し、資金調達方法の見直し可能性について検討します。

(参考) 行政による運転資金の融資制度(長崎県)

名称	目的	対象	貸付条件
航路改善対策資金	旅客定期航路事業に使用される船舶の建改造・購入・機関換装及び船舶運航付随施設の整備を促進し航路の維持改善を図る。	本県に起点又は終点を有する旅客定期航路事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○貸付機関: 10年(据置1年)又は耐用年数のいずれか短い期間 ○貸付利率: 2.5% ○貸付限度額: 50百万円(近代化補助金適用は貸付対象としない) ○取扱金融機関: 十八、親和、商工中金
	運輸機構との共有船方式により建造した使用船舶で機構から買い取るための資金	本県に起点又は終点を有する補助航路事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○貸付機関: 10年以内 ○貸付利率: 金融機関所定の金利(変動金利) ○貸付限度額: 運輸機構持分額の1割以内50百万円を限度 ○取扱金融機関: 十八、親和、商工中金
内航海運改善資金	内航海運業に使用される船舶の建改造・購入・機関換装を促進し内航海運業の維持改善を図る。	本県内に住所を有する内航海運業者	<ul style="list-style-type: none"> ○貸付機関: 8年(据置1年) ○貸付利率: 2.5% ○貸付限度額: 10~18百万円 ○総トン数: 500トン未満 ○取扱金融機関: 十八、親和、商工中金
離島公共交通事業経営安定対策資金	定期航路事業者の航路運営資金を融通し経営の安定を図る。	本県に起点又は終点を有する国県航路補助の対象となる航路事業者(公営、複数の航路及び航路事業以外の事業を行い、全事業の合算損益において経常利益となる事業者を除く)	<ul style="list-style-type: none"> ○貸付期間: 1年 ○貸付利率: 2.4% ○貸付限度額: 70百万円 ○取扱金融機関: 十八、親和、福岡

利用拡大方策

1. 旅客運賃の見直し
2. 利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し
3. 船内のバリアフリー化
4. 船内のサービス・設備等の更新
5. 船員マナーの向上
6. 交流人口の取り込み強化
7. 情報発信の強化

1 旅客運賃の見直し

旅客運賃を見直すことで利用者拡大を図り、もって収支改善が期待されます。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- 島民割引を実施予定
- 地域公共交通確保維持改善事業における運賃割引制度を活用し、島発往復割引を2割引きに拡充
- 往復割引を実施

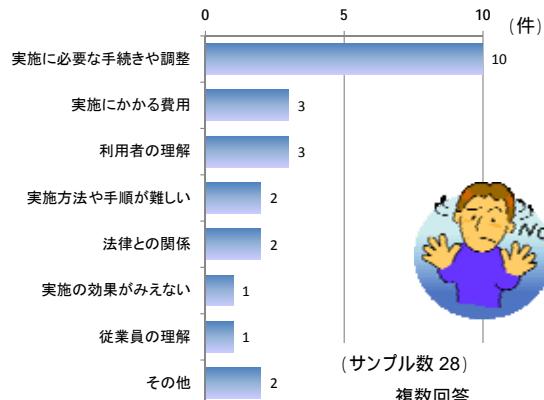
利用拡大は見込めるが、収支改善効果は不明…



航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施に必要な手続きや調整」が10件で最も多く、「実施に係る費用」、「利用者の理解」が3件、「実施方法が難しい」、「法律との関係」が2件で続いています。



成功のポイント



料金の見直しは利用者数や収入に直結するため、慎重に検討することが重要です。

安易な値下げは結果として、収入低下を招くおそれがあることも注意する点といえます。

検討にあたっては、住民アンケートなどを実施し、料金を見直した場合の利用者数の増減予想を予め行っておくことが重要です。

(参考)地域公共交通確保維持改善事業を活用した島民割引の例
奄美海運(株)の鹿児島～喜界～知名航路で実施(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第30条第3項に基づく事業)



2

利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し

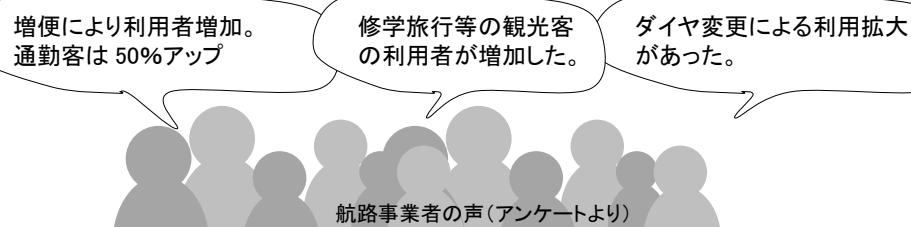


利用実態に即したダイヤへの見直しや、2次交通との接続改善等により、利用者拡大が期待されます。利用者の意向把握や陸上交通事業者との密接な連携が必要です。

航路事業者アンケート調査結果

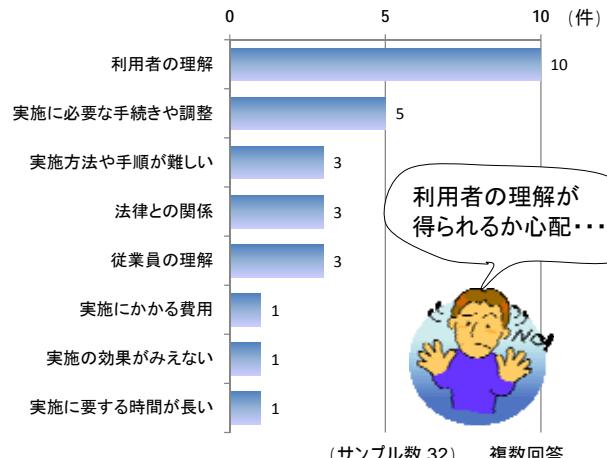
取り組み事例と改善効果

- 夏時間(4-9月)、冬時間(10-3月)の設定
- 鉄道ダイヤ変更による最終便の変更
- 最終便をクラブ活動を行う高校生の帰宅時間にあわせた
- 観光シーズンの臨時ダイヤの計画や買物・通院客のためのダイヤ変更
- 他航路との接続要望を受けダイヤを変更
- JRとの接続時間を考慮した時間へシフト
- 旅行者が利用しやすいようなダイヤへ変更



実施にあたって苦労した点心配な点

「利用者の理解」が10件で最も多く、「実施に必要な手続きや調整」が5件、「実施方法や手順が難しい」、「法律との関係」、「従業員の理解」が3件で続いています。



成功のポイント



実施の前に、住民アンケートなどを実施し、利用者のニーズを詳細に把握することが重要です。通院や買物、通学等の主な行きと帰りの時間帯を把握し、最も利用しやすいダイヤを検討します。バスや電車などの陸上交通との乗継時間を考慮することが重要です。ダイヤの変更にあたっては、労働時間の調整などを考慮する必要があります。

3 船内のバリアフリー化

誰もが快適に航路を利用できるようにバリアフリー化を行います。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- エレベーター、障害者用トイレ、車いすスペースの確保
- 新船建造時にはバリアフリー化が必要
- 客室出入り口のバリアフリー化を進行中
- 介護が必要な乗客に対しては車輌等による船内への誘導を実施

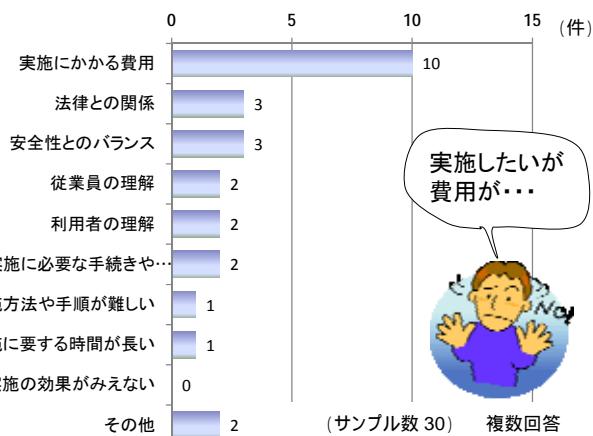
新船導入時には
対応したいが…

高齢者から要求が
増えてきている

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって 苦労した点 心配な点

「実施にかかる費用」
が10件で最も多く、
「法律との関係」、「安
全性とのバランス」が3
件、「従業員の理
解」、「利用者の理
解」、「実施に必要な
手続きや調整」が2件
で続いている。



旅客船バリアフリー化の基本的な考え方

バリアフリー新法 により移動円滑化基準(バリアフリー基準)への適合を義務づけています。

「移動円滑化基準」とは旅客船をバリアフリー化する際の義務基準であり、それを上回る形で
「旅客船バリアフリーガイドライン」(平成19年)が推奨基準として定められています。

○適用対象船舶

海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者が平成14年5月15日以降、新たに当該事業の用に供する船舶。(総トン数5トン以上)

○目標

原則として高齢者、障害者等が独力で旅客船への乗降や船内移動を行えることを目標としている。ただし、船舶特有の事由により全て独力による移動が困難な場合は、介助者又は職員による補助により旅客船への乗降や船内移動を容易に行えることとしている。具体的には、船舶の乗降、舷門から客席までは介助者または職員による補助を前提としているが、客席からバリアフリー便所、食堂、売店、または同一甲板上にある遊歩甲板は、自力で移動できることとしている。

※バリアフリー新法:高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

旅客船バリアフリー基準の概要

・出入口、車両区域

有効幅は 80 cm(90)以上、手すり 2 本の場合は 65 cmと 85 cm程度、床は滑りにくい仕上げ、スロープ板、車いす乗降場所の設置

・車いすスペースを設置(旅客定員 100 人に対して 1 カ所以上)

・トイレは高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造(150 cm以上)とすること

・バリアフリー客席を設置(客席旅客定員 25 人に対して1席以上)

・上記の客席などからトイレ、食堂などの船内旅客用設備へ通ずる 1 以上の経路について、エレベーターの設置などにより、高齢者、障害者等が単独で移動可能な構造とすること

・視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を設置

・食堂、売店には筆談用具を設け、筆談用具があることを表示

○車いすスペースを設置(旅客定員100人に対して1カ所以上)

考え方

①肢体障害者の全人口に占める割合は、約1.4%であり、その内殆どが車いす使用者との仮定。

②国際海事機関(IMO)が策定した「高齢者及び身体障害者のニーズに対応した旅客船のデザイン及び運航に関する勧告」においても旅客定員100名に対して少なくとも1カ所の割合とされており、国際的にも妥当



○バリアフリートイレは高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造(150cm 以上)とすること

考え方

健常者と同様のレベルのサービスを受けることを原則としているため、それと同様の旅客船に対して義務付けるべきであるため。



出典:旅客船バリアフリーガイドライン

平成23年度 海上交通バリアフリー施設整備助成について

【助成対象者】

1. 旅客船:海上運送法による一般旅客定期航路事業に使用する旅客船の所有者

2. 旅客船ターミナル: 海上運送法による一般旅客定期航路事業に使用する旅客船ターミナルの所有者

【助成対象施設設備】

エレベーター、階段昇降機、段差解消装置、バリアフリートイレ、スロープ、バリアフリー客席、視覚障害者誘導用ブロック、転落防止柵、運航情報提供設備、触知案内図、昇降装置付バリアフリータラップ等

上記以外で、高齢者・障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で海上交通を利用できるようにするための施設で交通エコロジー・モビリティ財団が認めたもの。

助成率等	助成率・限度額	
	新造・新築	改造・改築
船・施設		
離島航路船	70% (80%) 以内・20百万円	
離島航路船以外	60% (70%) 以内・15百万円	
旅客船ターミナル	50% (60%) 以内・5百万円	

注 1:()内は推奨基準を満たす場合の助成率です。
なお、申請事業者が環境貢献型経営(グリーン経営)認証を取得(取得見込を含む)した者、または高齢者・障害者等の利用が多く社団法人日本旅客船協会が必要と認める航路の場合は、上記の助成率を 10%嵩上げします。

注 2:昇降装置付きバリアフリータラップを整備する場合の助成限度額は 10 百万円とします。

(資料)海上交通バリアフリー施設設備助成
作成:交通エコロジー・モビリティ財団

4 船内のサービス・設備等の更新

利用者へのサービスや快適な船内環境をつくるための取り組みも大切です。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

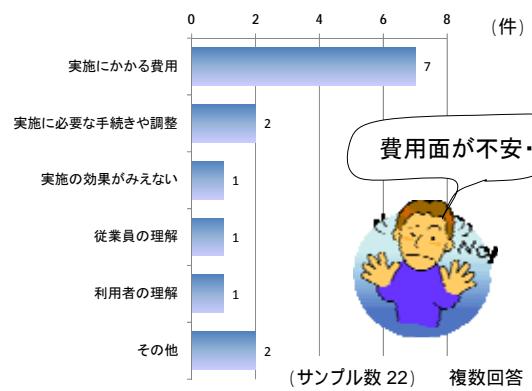
- シルバーシートを設置、地上デジタル化対応のテレビを導入
- 衛星放送の映画番組を受信し船内上級客室へ配信
- 空調設備を更新
- 外国語対応の電光案内装置の検討
- 釣り客には釣り情報を提供するなどの接客サービスを実施

好評を得ている

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施にかかる費用」が7件で最も多く、「実施に必要な手続きや調整」が2件、「実施の効果が見えにくい」などが1件で続いています。



5 船員マナーの向上

船員の接客マナー向上のための研修なども大切です。

航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- ミーティングで教育指導を実施
- 接客向上講習会への参加
- 船員の意識向上を指導
- 先進事業所への船員研修

接客マナーがアップした

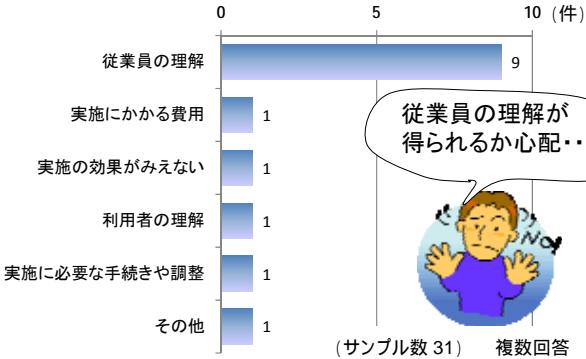
クレーム数が減少した

非常に好評を得ています

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「従業員の理解」が9件で最も多く、「実施にかかる費用」、「実施の効果が見えにくい」などがともに1件で続いています。



6 交流人口の取り込み強化

交流人口の拡大に向けて、航路を利用した観光ツアーなどの造成は効果的です。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

パックツアーの造成

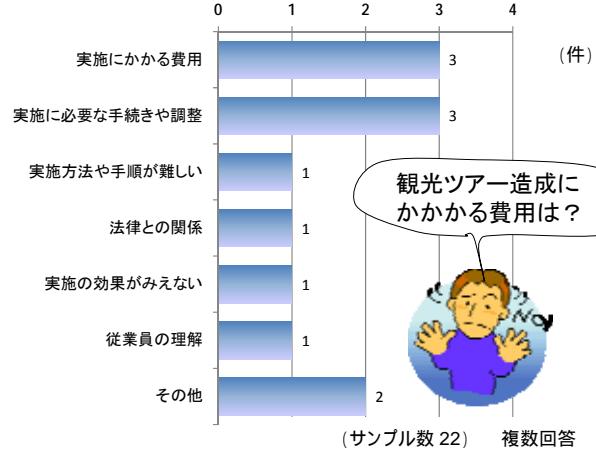
- 旅行業の免許を取得し自社でパックツアーを企画できるように準備中
- 新幹線開通に伴い観光パックツアーを造成
- 「しまの島ツアー」をテーマにモニターツアーを実施
- 県内エージェントとタイアップした商品販売
- 団体・個人客の誘致強化
- 行政と民間団体と連携し各種イベント開催し誘客を強化
- 地元観光受入会社と連携し体験型観光の受入
- 韓国との交流事業を実施
- 新幹線客の取り込みを検討
- クルーズ事業などの展開
- コンベンション協会と連携し湾内クルーズを計画
- 夏季納涼観光貸切クルーズを実施
- 島民の利用促進
- 学校行事等で積極的に利用

観光による旅客が増加した 島外利用者が増加 韓国からの観光客が増加している

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施にかかる費用」、「実施に必要な手続きや調整」が3件で最も多く、「実施方法や手続きが難しい」、「法律との関係」などが1件で続いています。



成功のポイント



観光商品の検討にあたっては、行政や地域住民などに相談しながら、今まで未活用だった地域資源(自然、歴史、食など)を発掘することからスタートします。

具体的な商品化にあたっては、旅行代理店等と連携し、魅力的なプランを造成することが重要となります。

観光パックツアーアの企画 【鹿児島～那覇航路（鹿児島県：マリックスライン（株））】

本航路は、鹿児島から奄美諸島を経由し、沖縄へ向かう長距離外洋航路であり、南西諸島の主要導線として旅客・貨物運搬を担っている。

奄美大島まで片道11時間、沖縄まで24時間かかるが、2等室を利用すると、低料金での移動ができる、またくつろげる船内など、ゆったりとした旅が可能である。一方、平成12年に航空法が改正され、航空運賃の割引競争が進む中、離島航空便に対抗するため、ホテルパックツアーアによる割引制度を実施している。



■取り組み概要

航空会社のホテルパック商品を参考とし、同社運航航路の奄美各島並びに沖縄のホテル、民宿、レンタカーの利用をパックとした乗船券を販売し、航路利用の促進を図った。

（サザンコールルツアーアの実施）

鹿児島を起点とし、5つの離島への宿泊観光プランを設定した。また滞在日数や宿泊施設など、予算にあわせて自由な選択が可能となっている。

■創意工夫など

◎独自企画の提案

航空会社のパックツアーアを参考に、独自企画として提案した。採算・事業計画も合わせて検討し、採算の取れるラインで割引額を設定した。

◎支払い先の一元化

利用者の利便性を考慮し、支払いは全てフェリー会社で取扱うことで一元化し、かかった経費別に、各種事業者へ再分配した。また乗船券ほか、宿泊チケットも購入時に渡すなど、一括配布形式として、現金の受け渡しの手間を省いた。

◎提携事業者への割引の依頼

フェリー運賃の割引ほか、提携する各種事業者に対しても割引を依頼し、パック全体での低価格化を可能とした。

◎行き先・宿泊施設の複数選択の設定

寄港する離島を自由に選べ、また各離島の宿泊施設も、リゾートからビジネスまで多様なタイプの宿泊施設を取り上げ、自由に選択できる形式とした。またレンタカー・ダイビングはオプションとし、選べるように設定した。

◎一元化されたネット予約の受付

船便から宿泊施設・レンタカーその他の予約まで、フェリー会社で一元化してネット予約を可能とした。



五島の島人に出会う旅



資料)九州商船(株)パンフレット

7 情報発信の強化

インターネット等を有効に活用した情報発信も効果的です。



航路事業者アンケート調査結果

取り組み事例と改善効果

- ブログ等で釣りや海水浴情報を発信中
- 外国語版の時刻表やQRコードを作成しHPへ掲載
- HPやメールマガジンなどで結構情報等を発信中

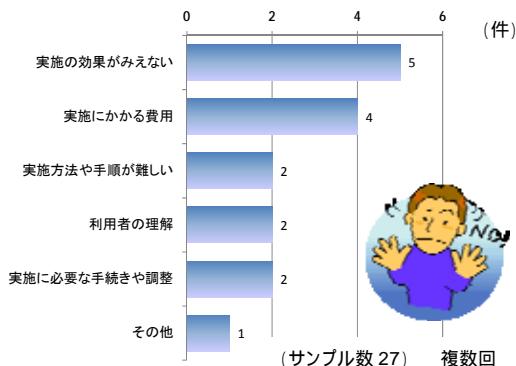
メディアがHPを見て運航状況をニュースで伝えてくれるようになった

貸切の問合せなど定期便以外での利用拡大につながっている。

航路事業者の声(アンケートより)

実施にあたって苦労した点心配な点

「実施の効果がみえない」が5件で最も多く、「実施にかかる費用」が4件、「実施方法や手順が難しい」などが2件で続いています。



成功のポイント



ホームページ作成にあたっては、航路やダイヤなどの基本的な情報のほか、島の魅力など観光情報を同時に掲載することが望まれます。

ホームページは更新頻度が極めて重要です。リアルタイムでの情報発信やブログ、フェイスブックの活用など、工夫を凝らした情報発信が必要です。

観光モデルコースや航路とのアクセスなどを分かり易く紹介します。

■観光と連携したホームページの事例 (甑島商船株式会社 <http://www.koshikisho.co.jp/>)



参考資料

1. 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱抜粋
2. 旅客船を運航するにあたって関係する主な法律
3. 主要関係法令条文(抜粋)
4. 航路事業者・関係自治体アンケート調査概要

1. 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱抜粋

第1編 共通事項

(目的)

第1条 この補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

(定義等)

第2条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 「生活交通ネットワーク計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画及び離島航路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 三 「地域公共交通バリア解消促進等事業」とは、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るために実施される事業であって、「バリアフリー化設備等整備事業」、「利用環境改善促進等事業」及び「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」をいう。
- 四 「バリアフリー化設備等整備事業」とは、公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上の促進等を図るために生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される生活交通改善事業計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 2 協議会、都道府県又は市区町村は、住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、前項第一号の生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画及び生活交通改善事業計画を含む。）を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を除く。）。

(協議会)

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
- 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
- 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
- 四 その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 3 第2編第2章の離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画を含む。）を策定する協議会にあっては、離島航路が地域の幹線交通であるとともに生活交通であることから関係する都道府県及び市町村がともに参加すること。
- 4 地方運輸局等及び地方航空局は、生活交通ネットワーク計画の策定に必要な助言等を行う。
- 5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

第2編 地域公共交通確保維持事業

第2章 離島航路

第1節 総則

(定義)

- 第26条 この章において「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国、九州及び沖縄をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。
- 2 この章において「離島航路事業」とは、離島航路における海上運送法（昭和24年法律第187号）第2条第4項に規定する旅客定期航路事業で同法の適用を受けるものをいい、「離島航路事業者」とは、離島航路事業を営む者をいう。
- 3 この章において「離島航路構造改革事業」とは、離島航路の維持・改善のために、協議会において、当該航路の経営診断などで問題点や課題を正確に把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組をいう。
- 4 この章において「効率化船舶」とは、地方税法施行規則附則第6条第47項第3号に定める省エネルギー船舶又は現在使用している船舶に比べて総トン数が10%以上小型化した船舶又は離島航路事業者が共同で利用する予備船舶をいう。

第2節 離島航路運営費等補助金

(補助対象事業者等)

- 第27条 本節における補助対象事業者は、第29条の事業を行う離島航路事業者であって、協議会又は都道府県若しくは市町村（以下この章において「協議会等」という。）が協議会での議論を経て定めた生活交通ネットワーク計画（当該計画に代えて策定された離島航路確保維持計画を含む。以下この章において同じ。）に運航予定者として記載されている者とする。
- 2 大臣は、予算の範囲内において、第29条の補助対象事業に係る補助対象経費の1/2に相当する額以内の額を、補助対象事業者に対し交付する。

(補助対象期間)

- 第28条 本節における補助対象事業の補助対象期間は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度（財政法第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。）の9月30日を末日とする1年間とする。

(補助対象事業)

- 第29条 本節における補助対象事業は、第2項及び第3項の基準に該当する離島航路（以下「補助対象航路」という。）を運航する事業とする。
- 2 航路に関する基準
- 一 離島振興法（昭和28年法律第72号）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。
 - 二 本土と前号の地域又は前号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 同一離島に複数の航路が存在する場合に、同一離島について起点の港を異にし、終点が同一の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。
 - 三 当該航路が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。
 - 四 当該航路において関係住民のほか、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。
 - 五 当該航路の経営により生ずる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められるとともに、整備計画に適合する運航計画に従って営んだ場合における収支差額が25万円以上であることが見込まれること。
- 3 運航計画及び整備計画に関する基準当該航路に係る整備計画が当該航路の維持及び改善を図るため適切なものであって、その実施が確実であり、かつ、当該航路の運航計画、運賃及び料金が当該整備計画に適合していると認められるものであること。

(補助対象経費)

- 第30条 本節における補助対象経費は、次に掲げる算定方式により算出される経費とする。
- 航路の運営費にかかる補助対象経費は、実績収支差見込額(次項の旅客運賃の割引に伴う実績収支差見込額分を除く。)に別表14及び別表15により算出された額に基づく効率化係数を乗じた額とする。
 - 協議会の決定により離島住民に対して旅客運賃の割引を行う場合の補助対象経費は、当該航路の区間の旅客運賃と、当該航路の起点又は終点の本土又は離島で運行される陸上公共交通機関における当該航路の区間の距離と同距離の運賃を比較し、航路の区間の運賃が高い場合において、航路運賃と協議会で決定された運賃との差額に、離島住民の利用人員を乗じて得た額とする。ただし、協議会で決定された運賃との差額は、当該公共交通機関の運賃との差額を限度とする。
 - 当該航路の区間の距離と同距離の陸上公共交通機関の運賃がない場合には、別に定める運賃を適用することができるものとする。

(補助金の額)

- 第31条 条補助対象事業者に交付する補助金の額は、補助対象経費の1/2に相当する額とし、予算の範囲内において定める額とする。ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、大臣は、予算の範囲内で額を増減することができる。
- 前事業年度決算における当該事業者の全事業の当期利益額(航路補助その他の助成金を除いて算出したものをいう。以下同じ。)が全事業の事業用固定資産価額の3%相当額を超えている者(離島航路整備法施行規則(昭和27年運輸省令第71号)第1条第4項第1号に掲げる他の旅客定期航路事業者とする事業の集約を行った者にあっては、当該集約の実施から5年を経過しない者を除く。)に対する運営費補助の額は、前項の規定により出した金額から全事業の事業用固定資産価額の3%相当額を超える利益額を差し引いた金額とする。ただし、当該事業者が前事業年度決算において、資本金の8%相当額を超える配当をしている者についてはこれを交付しない。

(生活交通ネットワーク計画)

- 第32条 離島航路に係る地域公共交通確保維持事業を行う場合は、生活交通ネットワーク計画に、次に掲げる向こう3カ年の事項について具体的に記載するものとする。
- 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
 - 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
 - 地域公共交通確保維持事業により運航を確保・維持する航路の概要及び運航予定者
 - 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者
 - 地域公共交通確保維持事業の改善等に関する事項
- 2 離島航路に係る地域公共交通確保維持事業に限定した計画として策定する場合は、前項各号の事項を記載した離島航路確保維持計画の策定をもって生活交通ネットワーク計画に代えることができる。
- 3 協議会等は、航路の効率的な運営を図る観点から、本節に係る生活交通ネットワーク計画を策定するに当たって、地域公共交通確保維持事業を継続的に行う事業者を選定するものとする。

(生活交通ネットワーク計画の策定)

- 第33条 協議会等は、本節の補助金の交付を受けて補助対象航路の運航を確保・維持させ、又は離島住民に対する旅客運賃の割引をさせようとするときは、前条第1項の計画を策定し、大臣に認定を申請するものとする。
- 第1項の認定申請は、様式第2-1による生活交通ネットワーク計画認定申請書(離島航路確保維持計画の認定申請にあっては、様式第2-2による離島航路確保維持計画認定申請書)を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日(特にやむを得ない理由がある場合にあっては国土交通大臣が指定する日)までに大臣に提出して行うものとする。
 - 協議会等は、前項の提出をするときは、運航計画書(様式第2-2)、航路整備計画書(様式第2-3)、航路損益見込計算書(様式第2-4)、離島航路3カ年計画(様式第2-5)、離島住民運賃割引見込書(ただし、離島住民に対する旅客運賃の割引を行い、第30条第3項の補助対象経費を計上する場合に限る。)(様式第2-5-2)その他別に定める書類を添付するものとする。

(生活交通ネットワーク計画の変更)

第34条 協議会等は、前条の生活交通ネットワーク計画を変更するときは、あらかじめ計画の変更について協議会での議論を経て、大臣の認定を受けるものとする。

- 2 前項の認定申請は、様式第2-6による生活交通ネットワーク計画変更認定申請書(離島航路確保維持計画の変更に係る認定申請にあっては、様式第2-22による離島航路確保維持計画変更認定申請書)を大臣に提出して行うものとする。
- 3 前条第3項の規定は、本条において準用する。

(補助額の内定)

第35条 大臣は、協議会等から第33条第2項の規定に基づく生活交通ネットワーク計画認定申請書又は前条第2項に基づく生活交通ネットワーク計画変更認定申請書の提出があったときは、これを第29条の基準及び第30条の算定方式に従って審査の上、補助対象期間の開始前(計画変更の認定申請にあっては予定変更日前。以下同じ。)に認定及び補助額の内定を行い、当該協議会等に通知するものとする。

- 2 協議会等は、前項の通知があったときは、補助対象事業者に係る通知内容を、当該補助対象事業者に対し、補助対象期間の開始前に通知しなければならない。
- 3 補助対象事業者は、協議会等から前項の通知があったときは、当該通知の内容に基づき、補助対象期間における当該航路の運航、又は離島住民に対する旅客運賃の割引を行わなければならない。

(補助金交付申請)

第36条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、航路ごとに、様式第2-7による補助金交付申請書を、補助金の交付を受けようとする会計年度の11月30日までに大臣に提出するものとする。

- 2 補助対象事業者は、前項の申請書に次の第一号及び第二号に掲げる書類を、離島住民に対する旅客運賃の割引を行う者は、様式第2-8による離島住民運賃割引実績報告書を添付しなければならない。
 - 一 当該年度の運航計画書(様式第2-2)、航路整備計画書(様式第2-3)、航路損益計算書(様式第2-9)
 - 二 定款、最近の貸借対照表、営業報告書、利益金処分に関する書類又はこれらに相当するもの、その他別に定める附属書類

(補助金の交付決定及び額の確定)

第37条 大臣は、前条の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、提出された書類を審査の上、交付決定を行うとともに、第30条の算定方式及び第31条の規定に従って交付額を確定し、様式第2-10により補助対象事業者に通知するものとする。ただし、第30条第3項に係る補助金の額については、航路運賃と協議会で決定された運賃との差額に離島住民の利用実績人員を乗じて得た額の1/2とする。

- 2 補助対象事業者が、認定を受けた生活交通ネットワーク計画に基づく補助対象事業の全部又は一部を実施しなかったときは、その実施しなかった割合に応じ、大臣は第35条第1項で協議会等に通知した内定額から全部又は一部を減額して補助金の額を確定する。ただし、天災その他やむを得ない事情がある場合はこの限りではない。

(補助金の請求)

第38条 補助対象事業者は、国から補助金の支払いを受けようとするときは、様式第2-11による補助金支払請求書を大臣に提出しなければならない。

(補助金の整理)

第39条 補助金の交付を受けた者は、離島航路運営費等補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておかなければならない。

- 2 前項の帳簿及び離島航路運営費等補助金の経理に係る証拠書類は、離島航路運営費等補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

第3節 離島航路構造改革補助金

(補助対象事業等)

第40条 大臣は、補助対象事業に必要な経費のうち、補助金交付の対象として大臣が認める経費について、予算の範囲内において、補助対象事業者に対し補助金を交付する。

2 本節における補助対象事業は、次に掲げる事業とする。

一 離島航路構造改革事業に係る調査事業

二 補助対象航路で使用する船舶について、離島航路事業者に代わり地方公共団体が代替建造を行い所有する事業

三 補助対象航路に就航している船舶を地方公共団体が買取を行い所有する事業

四 離島航路事業者が効率化船舶への代替建造を行う事業

3 前項第一号から第四号までに係る事業は、補助を受けようとする会計年度の4月1日以降に着手した事業とする。

(補助対象事業者等)

第41条 本節における補助対象事業者は、第27条に定める離島航路事業者であって、協議会等が定めた生活交通ネットワーク計画に運航予定者として記載されているものとする。ただし、前条第2項第二号及び第三号に係る事業については、その事業を行う一の地方公共団体とする。

(補助対象経費)

第42条 本節における補助対象経費は、次に掲げる経費とする。

一 離島航路構造改革事業に係る調査検討の経費検討会の開催経費及び航路再編等のための調査事業費

二 離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する場合の経費基本設計費、建造工事費及び建造工事に伴う附帯費であって取得価額に算入される費用（建造利息を除く。）

三 離島航路に就航している船舶を地方公共団体が買い取る場合の経費買い取ろうとする船舶の簿価相当額

四 離島航路事業者が効率化船舶への代替建造をする場合の経費基本設計費、建造工事費及び建造工事に伴う附帯費であって取得価額に算入される費用（建造利息を除く。）

2 前項第一号から第四号までの補助対象経費に係る消費税のうち、仕入れ控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としないこととする。

(補助金の額)

第43条 補助対象事業者に交付する補助金の額は次に掲げる額とし、予算の範囲内において定める額とする。

一 前条第1項第一号に係る経費であって大臣が認める額

二 前条第1項第二号及び第三号に係る経費に30%を乗じて得た額

三 前条第1項第四号に係る経費に10%を乗じて得た額

(生活交通ネットワーク計画)

第44条 地域公共交通確保維持事業のうち離島航路構造改革事業を行う場合は、生活交通ネットワーク計画に、次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

一 離島航路構造改革事業に係る目的・必要性

二 離島航路構造改革事業に係る定量的な目標・効果

三 離島航路の運航を確保・維持するための改善策等

四 離島航路構造改革事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

2 離島航路に係る確保維持事業及び離島航路構造改革事業に限定した計画として策定する場合は、第32条第1項各号及び前項各号の事項を記載した離島航路確保維持計画の策定をもって生活交通ネットワーク計画に代えることができる。

(補助金交付申請)

- 第45条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとするときは、様式第2-12又は様式第2-12号の2による補助金交付申請書に、協議会等が策定した第32条第1項各号及び前条第1項各号の事項について記載のある生活交通ネットワーク計画及び様式第2-12号の3による航路改善計画を添付し（第40条第2項第一号の調査のみを行う場合を除く。）、大臣に提出するものとする。
- 2 第40条第2項第二号及び第四号に係る申請書には、工事見積書（造船契約書）、仕様書及び建造工程表を添付しなければならない。
- 3 第40条第2項第三号に係る申請書には、買取計画表を添付しなければならない。

(交付の決定及び通知)

- 第46条 大臣は、前条第1項の規定による補助金交付申請書の提出があったときは、審査の上、交付決定を行い、様式第2-13による交付決定通知書を補助対象事業者に通知するものとする。
- 2 大臣は、前項の通知に際して、必要な条件を付すことができる。

(交付決定の変更等の申請)

- 第47条 補助対象事業者は、次の各号に該当するときは、様式第2-14による交付決定変更申請書を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。
- 一 補助対象事業の内容を変更しようとするとき。ただし軽微な場合を除く。
- 二 補助対象経費として配分された額を変更しようとするとき。ただし、変更を行う配分額のいずれか低い額の10%以内の流用増減の場合を除く。

(交付決定の変更及び通知)

- 第48条 大臣は前条の規定による交付決定変更申請書の提出があったときは、審査の上、交付決定の変更を行い、様式第2-15による交付決定変更通知書を補助対象事業者に通知するものとする。
- 2 大臣は、前項の通知に際して、必要な条件を付すことができる。

(申請の取下げ)

- 第49条 補助対象事業者は、補助金の交付の決定後、その交付の決定に係る申請の取り下げをするときは、交付決定の通知を受けた日から起算して30日以内に、その旨を記載した書面を大臣に提出しなければならない。

(状況報告)

- 第50条 補助対象事業者は、大臣の要求があった場合には、すみやかに様式第2-16による状況報告書を大臣に提出しなければならない。
- 2 補助対象事業者は、補助対象事業が補助金の交付を受けることを予定していた会計年度内に完了しない見込みであるときは、状況報告書にその理由を付して当該年度の3月10日までに大臣に提出しなければならない。
- 3 補助対象事業者は、前項の補助対象事業の遂行状況について次年度第2四半期終了後、すみやかに状況報告書を大臣に提出しなければならない。

(実績報告)

- 第51条 補助対象事業者は、第40条第2項第一号に係る事業については、その事業が完了した日、同条第2項第二号及び第四号に係る事業については、造船所から船舶の引渡しを受けた日、同条第2項第三号に係る事業については、離島航路事業者からの買取手続きの終了した日から起算して30日を経過した日、又は、補助金の交付を受けようとする会計年度の3月31日のいずれか早い日までに、様式第2-17による実績報告書を大臣に提出しなければならない。
- 2 前項の報告書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
- 一 第40条第2項第一号に係る事業については、支払いを証する書類
- 二 第40条第2項第二号及び第四号に係る事業については、船価確定書
- 三 第40条第2項第三号に係る事業については、買取確定書

(補助金の額の確定等)

第52条 大臣は、前条第1項の規定による完了実績報告を受けた場合であって、その報告に係る補助対象事業の実施結果が補助金の交付の決定の内容及びこれに付した条件に適合すると認めたときは、交付すべき補助金の額を確定し、様式第2-18により補助対象事業者に通知するものとする。

(事業の中止等)

第53条 補助対象事業者は、補助対象事業の中止、廃止又は譲渡を行おうとする場合は、その旨を記載した書面を大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

(取得財産等の整理)

第54条 補助対象事業者は、補助対象事業によって取得し、又は効用の増加した財産（以下「取得財産等」という。）に関する特別の帳簿を備え、取得財産等を取得し、又は効用の増加した時期、所在場所、価格及び取得財産等に係る補助金等の取得財産等の状況が明らかになるよう整理しなければならない。

(帳簿等の保存)

第55条 補助対象事業者は、次の各号に掲げる帳簿等を、次項で定める期間保存しておかなければならぬ。

- 一 取得財産等の得喪に関する書類
- 二 取得財産等の現状把握に必要な書類及び資料類
- 2 前項で規定する期間は、補助対象事業者等が補助対象事業等により取得し、又は効用の増加した財産のうち処分を制限する財産及び補助対象事業等により取得し、又は効用の増加した財産の処分制限期間（平成22年国土交通省告示第505号）に定める期間とする。

(取得財産等の管理等)

第56条 補助対象事業者は、取得財産等について、補助対象事業の完了後においても、善良な管理者の注意をもって管理し、補助金交付の目的に従って、その効率的運用を図らなければならない。

(取得財産等の処分の制限)

第57条 補助対象事業者は、取得財産等（適正化法施行令第13条第1号から第3号までに掲げる財産及び同条第4号又は第5号の規定により大臣が定める財産に限る。）について、補助金交付の目的及び減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号。以下「耐用年数省令」という。）を勘案して、大臣が別に定める期間を経過するまでは、大臣の承認を受けないで補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け又は担保（以下「処分」という。）に供してはならない。

- 2 補助対象事業者は、前項の処分をしようとするときは、あらかじめ様式第2-19による財産処分承認申請書を提出して大臣の承認を受けなければならない。
- 3 大臣は、前項の承認をしようとする場合において、交付した補助金のうち第1項の処分時から財産処分制限期間が経過するまでの期間に相当する分を原則として返還させるとともに、さらに、当該処分により補助対象事業者に利益が生じるときは、交付した補助金額の範囲内でその利益の全部又は一部を国に納付させることとする。
- 4 第1項の規定にかかわらず、次号に該当する財産処分（有償譲渡、有償貸付け、当該財産処分により収益が見込まれる場合を除く。）については、様式第2-20による報告をもって大臣の承認があったものとみなす。
- 一 十年を経過した資産
- 二 災害による損壊等、補助対象事業者の責に帰すことのできない事由による取り壊し又は廃棄
- 三 市町村合併、地域再生等の施策に基づいて行う財産処分

(準用規定)

第58条 第38条及び第39条の規定は、本節において準用する。

別表14

1. 実績収益	
A 運航収益	
1. 旅 客 運 賃	旅客の運送契約に係る収益
2. 手 荷 物 運 賃	手荷物の運送契約に係る収益
3. 小 荷 物 運 賃	小荷物の運送契約に係る収益
4. 自 動 車 航 送 運 賃	自動車の運送契約に係る収益
5. 貨 物 運 賃	貨物の運送契約に係る収益
6. 郵 便 ・ 信 書 便 航 送 料	郵便・信書便の運送契約に係る収益
7. 雜 収 入	航海及び使用船舶に関するもので前記項目以外の収益
B 営業収益	
1. 航 路 附 屬 施 設 収 入	航路附属施設を他の事業者に使用させることによって受ける収益
2. 雜 収 入	航路に関するもので前記各項目以外の収益
2. 実績費用	
A 運航費用	
1. 旅 客 費	
(1) 旅 客 歩 金	旅客取扱に関する仲次人又は代理店へ支払う定率手数料
(2) 傷 害 保 険 料	船客傷害賠償責任保険料
(3) 雜 費	旅客費のうち前記項目以外の費用
2. 手 荷 物 取 扱 費	手荷物の取扱に係る費用
3. 小 荷 物 取 扱 費	小荷物の取扱に係る費用
4. 自 動 車 航 送 取 扱 費	自動車航送に係る費用
5. 貨 物 費	
(1) 貨 物 積 卸 費	貨物の船積み、陸揚げ等に係る費用
(2) 貨 物 歩 金	貨物取扱に関する仲次人又は代理店へ支払う定率手数料
(3) 貨 物 弁 金	不足、損傷、揚違等の貨物に対する弁償金及び訴訟費用等
(4) 雜 費	貨物費のうち前記項目以外の費用
6. 郵 便 ・ 信 書 便 取 扱 費	郵便・信書便に係る費用
7. 燃 料 潤 滑 油 費	使用船舶の燃料及び潤滑油費
8. 養 缶 水 費	使用船舶の汽缶水代
9. 港 費	
(1) 税 金 及 び 手 数 料	出入港税、検査証書書換手数料等
(2) 水 先 及 び 係 留 料 等	係船料、埠頭料、桟橋使用料、綱取放料等
(3) 代 理 店 手 数 料	旅客及び貨物の取扱に關し代理店に支払う定額手数料
10. 雜 費	運航費用のうち前記項目以外の費用（船費を除く）
11. 船 費	使用船舶に關する費用
(1) 船 員 費	船員の給料、手当、賄費、船員保険料の船主負担分、雇人雇止公認手数料、福利厚生費、旅費、交通費、退職手当等
(2) 船 舶 備 品 費	備品の減価償却費等
(3) 船 舶 消 耗 品 費	消耗品の取得代価
(4) 船 舶 修 繕 費	小修理、船舶検査に係る工事費等
(5) 雜 費	船費のうち前記項目以外の費用

B 営業費用	
1. 保 険 料	
(1) 船 舶	使用船舶の船体及び船費の保険料
(2) 航 路 附 屬 施 設	使用航路附属施設の保険料
2. 税 金	
(1) 船 舶	使用船舶に課せられる固定資産税
(2) 航 路 附 屬 施 設	使用航路附属施設に課せられる固定資産税
(3) 消 費 税	消費税
3. 利 子	
(1) 船 舶	支払利息、割引料、社債利息、社債発行差金償却費
(2) 航 路 附 屬 施 設	使用船舶に関するもの
4. 減 價 償 却 費	
(1) 航 路 開 設 費	直接航路に関する営業権、特許権、創業費、航路開設費等の無形固定資産又は繰延資産の減価償却費
(2) 船 舶	使用船舶の減価償却費
(3) 航 路 附 屬 施 設	使用航路附属施設の減価償却費
5. 貸 借 (用船) 料	
(1) 船 舶	使用船舶の貸借料又は用船料
(2) 航 路 附 屬 施 設	使用航路附属施設の貸借料
6. 航 路 附 屬 施 設 費	
	航路附属施設に関する光熱費、養缶水費、備品費、消耗品費修繕費等の費用（前記1～5の項目以外の航路附属施設に関するすべての費用）
7. 店 費	
	航路に関する本社、支店、出張所等の一般管理費 役員報酬、事務員の給料、手当、旅費、広告宣伝費、減価償却費、保険料、修繕費、地代家賃、消耗品費、通信費等

注. 次に掲げる費用は、これを費用と認めない。

1. 貨物弁金
2. 役員退職金、役員賞与その他これに類する支出
3. 法人税法第37条（寄付金の損金不算入）の規定により損金と認められる範囲外の寄付金及びその範囲内であっても運輸営業上必要止むを得ないと認めることのできない寄付金
4. 租税特別措置法第61条の4（交際費の損金不算入）の規定により損金として認められる範囲外の交際費及びその範囲内であっても運輸営業上必要止むを得ないと認めることのできない交際費

別表15

(標準収益) 旅 客 運 貨 自動車航送運賃 その他の収入		輸送見込量(人キロ) × キロ当たり賃率(注1) 実績見込額 "
(標準費用) 旅 客 費 手荷物取扱費 小荷物取扱費 自動車航送取扱費 貨 物 費 郵便・信書便取扱費 燃料潤滑油費 養缶水費 港 費 雜 費 船 費	船 員 費 船舶備品費 船舶消耗品費 船舶修繕費 雜 費	輸送見込量(人 数) × 標準単価(注2) 実績見込額 " 輸送見込量(台 数) × 標準単価(注2・6) " (トン数) × 標準単価(注2・6) 実績見込額 燃料消費見込量 × 標準単価(注2・6) 実績見込額 " " 乗組定員(注3) × 標準単価(注2・6) 実績見込額 " " " " 0
保 税 金 險 利	船 舶	実績見込額 × 修正率(注5) (平成5年度以前からは、実績見込額) 実績見込額 " 標準船価(注4) × 償却率 (平成5年度以前からは、実績見込額)
減 価 償 却 費	航路附属施設 航路開設費 船 舶	実績見込額 実績見込額 × 修正率(注5) (臨時的又は短期間の用船又はH5年度以前から引き続き用船の場合は、実績見込額。)
賃借(用船)料	航路附属施設 船 舶	実績見込額 " 標準収益(注7) × 0.21(注6)
航 路 附 屬 施 設 費 店 費	航路附属施設	

- (注) 1. キロ当たり賃率は、国土交通大臣が定める離島航路(以下「基準離島航路」)の平均賃率を基準として
国土交通大臣が定める賃率と当該航路の賃率のいずれか高い賃率とする。
2. 標準単価は、基準離島航路の平均単価を基準として国土交通大臣が定める単価とする。
3. 乗組定員は、使用船舶の法定乗組定員数を当該船舶の稼働月数を基に月延べ換算した数値。
4. 標準船価は、「船舶の総トン数 × (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構予算積算単価」として算出する。
5. 利子及び賃借料の欄の修正率は、標準船価を当該船舶船価により除した値とし、その上限値は1とする。
6. 実績見込額が低い場合は、実績見込額を限度とする。
7. 標準収益が実績見込収益を上回る場合は、実績見込収益を限度とする。

2. 旅客船を運航するにあたって関係する主な法律

(1) 運航に関する法律(安全運航・利用者保護・航路維持)

法律名	概要(法の目的)
海上運送法	この法律は、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。
離島航路整備法	この法律は、離島航路事業に関する国の特別の助成措置を定めることにより、離島航路の維持及び改善を図り、もつて民生の安定及び向上に資することを目的とする。
運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律(運輸安全一括法)	運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するため、安全管理規程の作成・届出の義務付け、安全統括管理者の選任・届出の義務付け、輸送の安全にかかわる情報の公表の義務付け等の措置を講じることを定めている。

(2) 船員に関する法律

法律名	概要(法の目的)
船員法	船員法は船員に関する労働基準を規律する法であり、労働者としての船員の労働条件についての保護を図ることを目的としたものである。
船舶職員及び小型船舶操縦者法	船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格並びに小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項を定め船舶の航行の安全を図ることを目的とする。
船員保険法	船員保険は船員法第1条に規定する船員及び船員であった者の疾病・負傷・行方不明・死亡等に関して保険給付をなし、あわせて被保険者の被扶養者の疾病・負傷・死亡等に関して保険給付をなすものである。
船員災害防止活動の促進に関する法律	船員災害防止計画を樹立し、船員災害防止を目的とする船舶所有者の自主的な活動を促進し、船員法その他の法令と相まって船内における作業環境、居住環境の整備を含む総合的・計画的な船員災害防止対策の推進を図ることを目的とする。

法律名	概要(法の目的)
船員職業安定法	政府が地方公共団体の協力を得て船員職業紹介等を行うこと、政府以外の者の行う船員職業紹介事業等が海上労働力の需要供給の適正円滑な調整に果たす役割にかんがみ、適正な運営を確保し、何人にも公平に船員の職業に就く機会を与え、海上企業に対する労働力の適正な充足を図り、経済・社会の発展に寄与することを目的とする。
船員の雇用の促進に関する特別措置法	海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に関して必要な質を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定に資することを目的とする。
中小企業退職金共済法	中小企業の従業員について、中小企業者の相互扶助の精神に基づき、その拠出による退職金共済制度を確立し、もつてこれらの従業員の福祉の増進と中小企業の振興に寄与すること等を目的とする。
賃金の支払の確保等に関する法律	景気変動、産業構造の変化その他の事情により企業経営が安定を欠くに至った場合及び労働者が事業を退職する場合における賃金の支払いの適正化を図り、賃金の支払いを受けることが困難となった労働者に対する保護措置その他賃金の支払いの確保に関する措置を講じ労働者の生活の安定に資することを目的とする。

(3)船舶に関する法律

法律名	概要(法の目的)
船舶法	日本船舶となるための範囲及び条件、登記及び登録に関する事項、船舶の航行に関する行政上の取締り及び監督、日本船舶に対する保護等が定められている船舶自体の法律で、日本船舶に対する行政的保護及び取締りを目的としています。
小型船舶の登録等に関する法律	この法律は、小型船舶の所有権の公証のための登録に関する制度等について定めることにより、小型船舶の所有者の利便性の向上を図り、もつて小型船舶を利用した諸活動の健全な発達に寄与することを目的とする。

法律名	概要(法の目的)
船舶安全法	船舶安全法は、国際法を基調とした船舶の施設すべき基準とその標準を定め、これを船舶所有者が施設・維持し、これに関する検査を国が行うことによって船舶の堪航性と人命の安全を図り、もって海事活動の円滑な実施とその発展を目的としています。
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	海洋汚染や海上災害の防止を目的とする法律。船舶等から海洋に油、有害液体物質等及び廃棄物を排出すること、船舶から大気中に排出ガスを放出すること並びに船舶等において油、有害液体物質等及び廃棄物を焼却することを規制し、廃油の適正な処理を確保するとともに、排出された油、有害液体物質等、廃棄物その他の物の防除並びに海上火災の発生及び拡大の防止並びに海上火災等に伴う船舶交通の危険の防止のための措置を講ずることにより、海洋汚染等及び海上災害を防止し、あわせて海洋汚染等及び海上災害の防止に関する国際約束の適確な実施を確保し、もつて海洋環境の保全等並びに国民の生命及び身体並びに財産の保護に資することを目的としています。
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するため、旅客施設・船舶等、に対して、バリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合を求める。
船舶のトン数の測度に関する法律	1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約を実施するとともに、海事に関する制度の適正な運営を確保するため、船舶のトン数の測度及び国際トン数証書の交付に関し必要な事項を定めている。

3. 主要関係法令条文（抜粋）

【海上運送法（抜粋）】

（この法律の目的）

第一条 この法律は、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

（一般旅客定期航路事業の許可）

第三条 一般旅客定期航路事業を営もうとする者は、航路ごとに、国土交通大臣の許可を受けなければならぬ。

2 前項の許可を受けようとする者は、国土交通省令の定める手続により、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 航路の起点、寄港地及び終点、当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設の概要その他国土交通省令で定める事項に関する事業計画
- 3 第一項の許可の申請をする者は、指定区間を含む航路において当該事業を営もうとする場合にあつては、前項各号に掲げる事項のほか、申請書に当該指定区間に係る船舶運航計画（運航日程及び運航時刻その他国土交通省令で定める事項に関する計画をいう。以下同じ。）を併せて記載しなければならない。
- 4 第二項の申請書には、資金計画その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

（許可基準）

第四条 国土交通大臣は、一般旅客定期航路事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。
- 二 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 三 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 四 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 五 当該事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。
- 六 指定区間を含む航路に係るものにあつては、当該指定区間に係る船舶運航計画が、当該指定区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するために適切なものであること。

（運賃及び料金）

第八条 一般旅客定期航路事業を営む者（以下「一般旅客定期航路事業者」という。）は、旅客、手荷物及び小荷物の運賃及び料金並びに自動車航送をする一般旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送に係る運賃及び料金を定め、国土交通省令の定める手続により、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様である。

3 一般旅客定期航路事業者は、旅客の運賃、国土交通省令で定める手荷物の運賃及び自動車航送をする一般旅客定期航路事業者にあつては当該自動車航送に係る運賃であつて指定区間に係るものについて当該運賃の上限を定め、国土交通省令の定める手続により、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

(運賃及び料金等の公示)

第十条 一般旅客定期航路事業者は、国土交通省令の定める方法により、運賃及び料金並びに運送約款を公示しなければならない。

(輸送の安全性の向上)

第十条の二 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

(安全管理規程等)

第十条の三 一般旅客定期航路事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために一般旅客定期航路事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。

一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項

二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項

四 安全統括管理者(一般旅客定期航路事業者が、前三号に掲げる事項に関する業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。)の選任に関する事項

五 運航管理者(一般旅客定期航路事業者が、第二号及び第三号に掲げる事項に関する業務のうち、船舶の運航の管理に係るものを行わせるため、一般旅客定期航路事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいう。以下同じ。)の選任に関する事項

4 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者及び運航管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客定期航路事業者は、安全統括管理者又は運航管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般旅客定期航路事業者は、輸送の安全の確保に関し、安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならない。

(事業の休廃止の届出)

第十五条 一般旅客定期航路事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、国土交通省令の定める手続により、休止又は廃止の日の三十日前までに、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。

2 一般旅客定期航路事業者は、指定区間に係るその事業を休止し、又は廃止しようとするとき(利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合を除く。)は、前項の規定にかかわらず、国土交通省令の定める手続により、休止又は廃止の日の六月前までに、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。

(立入検査)

第二十五条 国土交通大臣は、この法律の施行を確保するため必要があると認めるときは、その職員に定期航路事業、人の運送をする不定期航路事業又は第二十九条の二第一項の規定による届出に係る行為を行う船舶運航事業者が当該行為に係る航路において営む不定期航路事業に使用する船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類その他の物件に關し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができる。

〔離島航路整備法抜粋〕

（この法律の目的）

第一条 この法律は、離島航路事業に関する国の特別の助成措置を定めることにより、離島航路の維持及び改善を図り、もつて民生の安定及び向上に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国及び九州をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。

2 この法律において「離島航路事業」とは、離島航路における海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第二条第四項に規定する旅客定期航路事業で同法の適用を受けるものをいい、「離島航路事業者」とは、離島航路事業を営む者をいう。

（航路補助）

第三条 政府は、離島航路事業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該離島航路の維持を助成するための補助金（以下「航路補助金」という。）を交付することができる。

（航路補助金の交付の申請）

第四条 航路補助金の交付を受けようとする者は、航路補助金の交付申請書に当該離島航路に関する次の事項を記載した運航計画書、航路損益見込計算書その他国土交通省令で定める書類を添付して、国土交通大臣に申請しなければならない。

- 一 航路の起点、寄港地、終点及びこれら相互間の距離（航路図をもつて明示すること。）
- 二 使用旅客船（予備船を含む。）の明細
- 三 運航回数及び発着時刻

（航路補助金を交付する場合）

第五条 航路補助金は、当該離島航路を維持するため特に必要がある場合であつて、前条の運航計画書に記載された運航計画が当該離島航路について国土交通大臣が認める輸送需要度に適合するものでなければ、これを交付してはならない。

（国土交通大臣の指示）

第六条 国土交通大臣は、航路補助金の交付を受ける者（以下「補助航路事業者」という。）に対し、当該離島航路事業のサービスの改善に關し、必要な指示をることができる。

（運航計画の変更）

第七条 補助航路事業者は、第四条の運航計画書に記載された運航計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な事項に係る変更については、この限りでない。

- 2 補助航路事業者は、前項ただし書の事項について運航計画を変更したときは、遅滞なく、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。
- 3 第一項の規定により運航計画の変更の認可を受け、又は前項の規定により運航計画の変更の届出をした者は、当該運航計画の変更につき、海上運送法第十二条第一項若しくは第十二条の二第二項の認可を受け、又は同法第十二条第三項若しくは第十二条の二第四項の届出をすることを要しない。

（航路損益計算書等の提出）

第八条 補助航路事業者は、国土交通省令の定めるところにより、当該離島航路に関する航路損益計算書その他の書類を国土交通大臣に提出しなければならない。

(帳簿等の整理)

第九条 補助航路事業者は、当該離島航路事業の損益計算の根拠が明らかであるよう関係帳簿及び書類の整理をしなければならない。

(航路補助金の流用の禁止)

第十条 航路補助金は、その交付の目的以外の用途に使用してはならない。

(航路補助金の交付の停止及び返還)

第十一条 國土交通大臣は、航路補助金の交付を受ける者又は航路補助金の交付を受けた者が左の各号の一に該当するときは、交付すべき航路補助金の全部若しくは一部を交付せず、又は既に交付した航路補助金の全部若しくは一部の返還を命ずることができる。

- 一 第六条の規定による指示に従わないとき。
- 二 第七条第一項若しくは第二項又は前条の規定に違反したとき。
- 三 第八条の規定により提出する書類に虚偽の記載をしたとき。

【船員法（抜粋）】

(船舶所有者に関する規定の適用)

第5条 この法律及びこの法律に基いて発する命令のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には、船舶管理人に、船舶貸借の場合には、船舶借入人に、船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の者が船員を使用する場合には、その者にこれを適用する。

(指揮命令権)

第7条 船長は、海員を指揮監督し、且つ、船内にある者に対して自己の職務を行うのに必要な命令をすらすことができる。

(非常配置表及び操練)

第14条の3 國土交通省令の定める船舶の船長は、第12条乃至第14条に規定する場合その他非常の場合における海員の作業に関し、國土交通省令の定めるところにより、非常配置表を定め、これを船員室その他適当な場所に掲示して置かなければならない。

2 國土交通省令の定める船舶の船長は、國土交通省令の定めるところにより、海員及び旅客について、防火操練、救命艇操練その他非常の場合のために必要な操練を実施しなければならない。

(書類の備置)

第18条 船長は、國土交通省令の定める場合を除いて、次の書類を船内に備え置かなければならない。

1. 船舶国籍証書又は國土交通省令の定める証書
2. 海員名簿
3. 航海日誌
4. 旅客名簿
5. 積荷に関する書類
6. 海上運送法（昭和24年法律第187号）第26条第3項に規定する証明書

(懲戒)

第22条 船長は、海員が前条の事項を守らないときは、これを懲戒することができる。

(船員手帳)

第 50 条 船員は、船員手帳を受有しなければならない。

(給料その他の報酬の定め方)

第 52 条 船員の給料その他の報酬は、船員労働の特殊性に基き、且つ船員の経験、能力及び職務の内容に応じて、これを定めなければならない。

(最低報酬)

第 59 条 紹介その他の報酬の最低基準に関する限りは、最低賃金法（昭和 34 年法律第 137 号）の定めるところによる。

(労働時間)

第 60 条 海員の 1 日当たりの労働時間は、8 時間以内とする。

2 海員の 1 週間当たりの労働時間は、基準労働期間について平均 40 時間以内とする。

(定員)

第 69 条 船舶所有者は、国土交通省令の定める場合を除いて、第 60 条第 1 項の規定又は第 72 条の 2 の国土交通省令の規定を遵守するために必要な海員の定員を定めて、その員数の海員を乗り組ませなければならない。

第 70 条 船舶所有者は、前条の規定によるほか、航海当直その他の船舶の航海の安全を確保するための作業を適切に実施するために必要な員数の海員を乗り組ませなければならない。

(有給休暇の日数)

第 75 条 前条第 1 項の規定により与えなければならない有給休暇の日数は、連続した勤務 6 箇月について 15 日とし、連続した勤務 3 箇月を増すごとに 5 日を加える。ただし、同項ただし書の規定により有給休暇の付与を延期したときは、その延期した期間 1 箇月を増すごとに 2 日を加える。

2 沿海区域又は平水区域を航行区域とする船舶で国内各港間のみを航海するものに乗り組む船員に前条第 1 項の規定により与えなければならない有給休暇の日数は、前項の規定にかかわらず、連続した勤務 6 箇月について 10 日とし、連続した勤務 3 箇月を増すごとに 3 日（同項ただし書に規定する期間については、1 箇月を増すごとに 1 日）を加える。

(健康証明書)

第 83 条 船舶所有者は、国土交通大臣の指定する医師が船内労働に適することを証明した健康証明書を持たない者を船舶に乗り組ませてはならない。

(就業規則の作成及び届出)

第 97 条 常時 10 人以上の船員を使用する船舶所有者は、国土交通省令の定めるところにより、次の事項について就業規則を作成し、これを国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更したときも同様とする。

1. 紹介その他の報酬
2. 労働時間
3. 休日及び休暇
4. 定員

(救命艇手)

第 118 条 船舶所有者は、国土交通省令の定める船舶については、乗組員の中から国土交通省令の定める員数の救命艇手を選任しなければならない。

2 救命艇手は、救命艇手適任証書を受有する者でなければならない。

〔船舶職員及び小型船舶操縦者法（抜粋）〕

（目的）

第1条 この法律は、船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格並びに小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等を定め、もつて船舶の航行の安全を図ることを目的とする。

（海技士の免許）

第4条 船舶職員になろうとする者は、海技士の免許（以下「海技免許」という。）を受けなければならない。

（海技士の資格）

第5条 海技免許は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める資格の別に行う。

1. 海技士（航海） 次のイからヘまでの資格の別

- イ 1級海技士（航海）
- ロ 2級海技士（航海）
- ハ 3級海技士（航海）
- ニ 4級海技士（航海）
- ホ 5級海技士（航海）
- ヘ 6級海技士（航海）

2. 海技士（機関） 次のイからヘまでの資格の別

- イ 1級海技士（機関）
- ロ 2級海技士（機関）
- ハ 3級海技士（機関）
- ニ 4級海技士（機関）
- ホ 5級海技士（機関）
- ヘ 6級海技士（機関）

3. 海技士（通信） 次のイからハまでの資格の別

- イ 1級海技士（通信）
- ロ 2級海技士（通信）
- ハ 3級海技士（通信）

4. 海技士（電子通信） 次のイからニまでの資格の別

- イ 1級海技士（電子通信）
- ロ 2級海技士（電子通信）
- ハ 3級海技士（電子通信）
- ニ 4級海技士（電子通信）

（船舶職員の乗組みに関する基準）

第18条 船舶所有者は、その船舶に、船舶の用途、航行する区域、大きさ、推進機関の出力その他の船舶の航行の安全に関する事項を考慮して政令で定める船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者に関する基準（以下「乗組み基準」という。）に従い、船長及び船長以外の船舶職員として、それぞれ海技免状を受有する海技士を乗り組ませなければならない。

第3章 小型船舶操縦者

（小型船舶操縦士の免許）

第23条の2 小型船舶操縦者になろうとする者は、小型船舶操縦士の免許（以下「操縦免許」という。）を受けなければならない。

(小型船舶操縦士の資格)

第23条の3 操縦免許は、次の各号に定める資格の別に行う。

1. 1級小型船舶操縦士
2. 2級小型船舶操縦士
3. 特殊小型船舶操縦士

(小型船舶操縦士がなることができる小型船舶操縦者)

第23条の33 乗船基準において必要とされる資格に係る操縦免許証を受有している小型船舶操縦士でなければ、乗船基準に定める小型船舶操縦者として、その小型船舶に乗船してはならない。

(海技免状又は操縦免許証の携行)

第25条 海技士又は小型船舶操縦士は、船舶職員として船舶に乗り組む場合又は小型船舶操縦者として小型船舶に乗船する場合には、船内に海技免状又は操縦免許証を備え置かなければならない。

【船舶法（抜粋）】

第1条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス

1. 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
2. 日本国民ノ所有ニ属スル船舶

第4条 日本船舶ノ所有者ハ日本ニ船籍港ヲ定メ其船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ要ス

第5条 日本船舶ノ所有者ハ登記ヲ為シタル後船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ備ヘタル船舶原簿ニ登録ヲ為スコトヲ要ス

2 前項ニ定メタル登録ヲ為シタルトキハ管海官庁ハ船舶国籍証書ヲ交付スルコトヲ要ス

第20条 第4条乃至前条ノ規定ハ総トン数20トン未満ノ船舶及ヒ端舟其他櫓櫂ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫓櫂ヲ以テ運転スル舟ニハ之ヲ適用セス

第21条 前条ニ掲ケタル船舶ノ船籍及ヒ其総トン数ノ測度ニ關スル規程ハ小型船舶の登録等に関する法律
(平成13年法律第102号)及ビ之ニ基キテ発スル命令ニ別段ノ定アルモノヲ除ケノ外命令ヲ以テ之ヲ定ム

【小型船舶の登録等に関する法律の抜粋】

(定義)

第二条 この法律において「小型船舶」とは、総トン数二十トン未満の船舶のうち、日本船舶（船舶法（明治三十二年法律第四十六号）第一条に規定する日本船舶をいう。以下同じ。）又は日本船舶以外の船舶（本邦の各港間又は湖、川若しくは港のみを航行する船舶に限る。）であって、次に掲げる船舶以外のものをいう。

(登録の一般的効力)

第三条 小型船舶は、小型船舶登録原簿（以下「原簿」という。）に登録を受けたものでなければ、これを航行の用に供してはならない。ただし、臨時航行として国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

(新規登録及び測度)

第六条 登録を受けていない小型船舶の登録（以下「新規登録」という。）を受けようとする場合には、その所有者は、国土交通大臣に対し、新規登録の申請をし、かつ、当該船舶を提示しなければならない。

2 國土交通大臣は、前項の申請があった場合には、申請に虚偽があると認められるときを除き、当該船舶の総トン数の測度（以下「測度」という。）を行い、かつ、次に掲げる事項及び国土交通省令で定める基準により定めた船舶番号を原簿に記載することによって新規登録を行わなければならない。

- 一 船舶の種類
- 二 船籍港
- 三 船舶の長さ、幅及び深さ
- 四 総トン数
- 五 船体識別番号
- 六 推進機関を有するものにあっては、その種類及び型式
- 七 所有者の氏名又は名称及び住所
- 八 登録年月日

(登録事項の通知)

第七条 國土交通大臣は、新規登録を行ったときは、申請者に対し、登録事項を国土交通省令で定める方法により通知しなければならない。

(船舶番号の表示の義務)

第八条 小型船舶の所有者は、前条の規定により船舶番号の通知を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく当該船舶に当該船舶番号を表示しなければならない。

第三章 小型船舶検査機構による登録測度事務の実施等

(小型船舶検査機構による登録測度事務の実施)

第二十一条 國土交通大臣は、小型船舶検査機構（以下「機構」という。）に、前章に規定する小型船舶の登録及び測度に関する事務（第十五条から第十八条までの規定による事務を除く。以下「登録測度事務」という。）を行わせることができる。

〔日本小型船舶検査機構 HP 抜粋〕

小型船舶の登録は、日本小型船舶検査機構が国の代行機関として実施しています。

登録対象船

総トン数20トン未満の船舶です。ただし、次に掲げる船舶以外の船舶が登録対象となります。

【登録制度の対象外の船舶】

- 1. 漁船法に基づく漁船登録船
- 2. ろかい舟又は主としてろかいをもって運転する舟
- 3. 係留船
- 4. 推進機関を有する長さ3m未満の船舶であって、当該推進機関の連続最大出力が20馬力未満のもの
- 5. 長さ12m未満の帆船（国際航海に従事するもの、沿海区域を超えて航行するもの、推進機関を有するもの及び人の運送の用に供するものを除く。）
- 6. 推進機関及び帆装を有しない船舶
- 7. 災害時にのみ使用する救難用の船舶で国又は地方公共団体の所有するもの
- 8. 告示で定められた次の水域のみを航行する船舶

【船舶安全法（抜粋）】

第1条 日本船舶ハ本法ニ依リ其ノ堪航性ヲ保持シ且人命ノ安全ヲ保持スルニ必要ナル施設ヲ為スニ非サレバ之ヲ航行ノ用ニ供スルコトヲ得ズ

第2条 船舶ハ左ニ掲グル事項ニ付国土交通省令（漁船ノミニ関スルモノニ付テハ国土交通省令・農林水産省令）ノ定ムル所ニ依リ施設スルコトヲ要ス

1. 船体
2. 機関
3. 帆装
4. 排水設備
5. 操舵、繫船及掲錨ノ設備
6. 救命及消防ノ設備
7. 居住設備
8. 衛生設備
9. 航海用具
10. 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積附設備
11. 荷役其ノ他ノ作業ノ設備
12. 電気設備
13. 前各号ノ外国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

第5条 船舶所有者ハ第2条第2項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第3条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第1項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ区別ニ依ル検査ヲ受クベシ

1. 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第10条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査（定期検査）
2. 定期検査ト定期検査トノ中間ニ於テ国土交通省令ノ定ムル時期ニ行フ簡易ナル検査（中間検査）
3. 第2条第1項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信等ニ付国土交通省令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第9条第1項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受けントスルトキ其ノ他国土交通省令ノ定ムルトキ行フ検査（臨時検査）
4. 船舶検査証書ヲ受有セザル船舶ヲ臨時ニ航行ノ用ニ供スルトキ行フ検査（臨時航行検査）
5. 前各号ノ外一定ノ範囲ノ船舶ニ付第2条第1項ノ国土交通省令又ハ国土交通省令・農林水産省令ニ適合セザル虞アルニ因リ国土交通大臣ニ於テ特ニ必要アリト認メタルトキ行フ検査（特別検査）

第10条 船舶検査証書ノ有効期間ハ5年トス 但シ旅客船ヲ除キ平水区域ヲ航行区域トスル船舶又ハ小型船舶ニシテ国土交通省令ヲ以テ定ムルモノニ付テハ6年トス

第2章 小型船舶検査機構

（目的）

第25条の2 小型船舶検査機構は、小型船舶検査事務等を行うことにより、小型船舶の堪航性及び人命の安全の保持に資することを目的とする。

2. 小型船舶検査機構は、前項に規定するもののほか、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和45年法律第136号。以下「海洋汚染等防止法」という。）に基づき、小型船舶用原動機放出量確認等事務を行うことを目的とする。
3. 小型船舶検査機構は、前2項に規定するもののほか、小型船舶の登録等に関する法律（平成13年法律第102号。以下「小型船舶登録法」という。）に基づき、登録測度事務を行うことを目的とする。

〔日本小型船舶検査機構 HP 抜粋〕

総トン数20トン未満の船舶を小型船舶といい、この小型船舶の船検と登録は日本小型船舶検査機構が国の代行機関として実施しています。

船検に合格した小型船舶に対しては、最大20名の乗組員等航行上の条件を定めた「船舶検査証書」、検査の時期などが記載された「船舶検査手帳」及び船舶の両舷に貼付けて船検に合格したことを表示する「船舶検査済票」1組が交付されます。

このガイドに関連する九州運輸局の主な部門と連絡先

■所在地等

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1
福岡合同庁舎新館 8階

九州運輸局

海事振興部

旅客課 TEL: 092-472-3155

船員労政課 TEL: 092-472-3159

海上安全環境部

監理課 TEL: 092-472-3173

船舶安全環境課 TEL: 092-472-3174

船員労働環境課 TEL: 092-472-3175

海技資格課 TEL: 092-472-3176

運航労務監理官 TEL: 092-472-3181

■関係法令毎の相談先

《運航に関するルール》

海上運送法、離島航路整備法・・・・・・・・・・・・ 旅客課
運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律・運航労務監理官

《船員に関するルール》

船員法・・・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 船員労働環境課
船舶職員及び小型船舶操縦者法・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 海技資格課
船員保険法・・・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 船員労政課
船員災害防止活動の促進に関する法律・・・・・・・・ ・・・・ 船員労働環境課
船員職業安定法・・・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 船員労政課
船員の雇用の促進に関する特別措置法・・・・・・・・ ・・・・ 船員労政課
中小企業退職金共済法・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 船員労働環境課
賃金の支払の確保等に関する法律・・・・・・・・ ・・・・ 船員労働環境課

《船舶に関するルール》

船舶法・・・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 監理課
小型船舶の登録等に関する法律・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 監理課
船舶安全法・・・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・ 船舶安全環境課
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律・・・・・・・・ ・・・・ 船舶安全環境課
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律・・・・ ・・・・ 船舶安全環境課
船舶のトン数の測度に関する法律・・・・・・・・ ・・・・ 監理課

4. 航路事業者・関係自治体アンケート調査概要

(1) 調査概要

調査目的

本冊子の作成にあたっての基礎的調査として、航路事業者の経営状況や経営改善に対する取組み状況や実施にあたっての課題等や、離島航路を抱える自治体の航路担当者の航路経営改善に対する取組みの実態や課題等を把握するために実施した。

調査期間 平成23年9月8日(木)～平成23年9月22日(木)

調査対象 九州運輸局管内の離島航路事業者及び関係自治体

調査方法 郵便方式による配布・回収

回収結果 発送数 航路事業者 68票 回収数 66票 回収率 97.1%

自治体 40票 回収数 40票 回収率 100.0%

航路事業者の自由意見まとめ

項目	意見の方向性
国の制度や法律などに関すること	-
補助制度等	<ul style="list-style-type: none"> 利用しやすく、わかりやすい制度に 補助対象、補助率の拡大
法改正等	<ul style="list-style-type: none"> サービス基準、検査等の緩和
関係機関の連携等	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関の連携による航路事業の推進
その他	<ul style="list-style-type: none"> 不公平な優遇制度(千円高速)など
経営改善に関すること	-
経費削減策	<ul style="list-style-type: none"> 主な経費である燃料費や人件費削減 国、県等の融資・補てん制度等の充実
売上向上策	<ul style="list-style-type: none"> 観光客誘致への取組みや、インセンティブ制度
国や自治体との連携・支援	<ul style="list-style-type: none"> 自助努力に加え国や自治体の支援等が必要
その他	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に応じた経営改善策の構築と実施 継続的な経営改善
改善マニュアルに求ること	<ul style="list-style-type: none"> メリット・デメリットの記載と具体的改善事例の掲載 航路の実情、特性に応じた整理
その他	-
補助制度等	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象等の拡大、手続きの簡素化
施設整備	<ul style="list-style-type: none"> 適切な港湾施設の維持・整備、使用料の低減
関係機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関との連携による経営改善への取組み
代船・予備船	<ul style="list-style-type: none"> 予備船の共有化や保有による住民の足の確保 生活物資の輸送(貨物船)の補助対象化
その他	<ul style="list-style-type: none"> 近隣航路との棲み分け、陸上交通との連携 経費削減とサービス向上との板挟み

地元住民からの離島航路に対する行政への要望まとめ

項目	意見の方向性
航路維持に関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・生活航路であり、必要不可欠 ・現状のサービス水準の維持
ダイヤ見直しに関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・最終便の時間の延長、夜間便の設定 ・通勤、通学等に合ったダイヤ、日帰り可能なダイヤ ・2次交通との接続の向上
便数の増加に関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間ダイヤ、直行便、その他利便性向上のため増便
運賃・料金の見直しに関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の値下げ、高齢者・島民・障がい者割引等の充実
船の更新に関する要望 (バリアフリーなど)	<ul style="list-style-type: none"> ・船内のバリアフリー化、急な乗降タラップの改善など ・所要時間の短縮、船舶の高速化 ・荒天に強い(欠航が少ない)船舶の建造など

項目	意見の方向性
航路事業者の経営見直しに関する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金の維持など
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストが物価に反映しており高い ・待合所の設置や改善、雨天時対策 ・インターネットによる情報提供の充実

(2) 主な自由意見

【航路事業者】

① 国の制度や法律などに関すること

【補助制度等について】

会社の欠損金は増加する一方であり会社経営も困窮しており、制度の見直しを要望する。

国の標準化計算では適用船員数に交替船員分が考慮されていないので、月延べ船員数にて計上した船員費全額を船員費として認めてもらいたい。また、船舶の減価償却費を1円（備忘価格）までできないか検討をお願いする。

運転資金については、自己資産の担保に限りがあるため運転資金の確保（銀行等からの融資）に苦慮している。国又は県が運転資金の融資制度を設けてほしい。

離島航路においての補助金制度の改正をお願いしたい。

「他に交通機関がない地点間又は他の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路であること」となっている。そしてその航路を運航する事業者は1社でなければならず、他社と競合する航路は補助対象航路とはならない旨の内容であるが、複数航路でも重要な生活航路は存在する。下線部の内容変更をお願いしたい。

フェリーに係る修繕については、突発的である場合が多い。緊急かつ突発的な修繕にかかる経費については補助金対象として認めてほしい。

経営努力による支出の縮減にも限度があるため、離島航路事業者である自治体の財源を圧迫している。さらに、今後年数経過による本船の維持管理費や燃料の高騰などによる経費の増加も見込まれる。

離島地域の実状にあった助成措置を図り、離島航路の維持及び整備の推進をお願いしたい。

過疎化・高齢化が進む現状では、利用客のほとんどが住民であるため、利用者のみに負担を強いることが不可能である。

離島航路では、少子高齢化による過疎化の進展により、今後も収支が益々厳しくなることが予想される中、近年燃料費だけが突出して高騰しており、経営に非常に大きな影響を与えている。燃料費の補填等、かかる経費が縮減されるような制度を構築していただきたい。

離島航路補助制度の見直しについて、未だに不明な点があるため、明確に提示していただきたい。

平成23年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」は、いくつもの協議会設置や申請手続きにおいて複雑で、方針を決定するまでにかなりの時間と労力を必要とする。運用面の簡素化や制度の見直しが柔軟にできる体制を整えていただきたい。

また、必要な予算については満額確保いただけるようお願いしたい。

使用船を建造する場合、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構との共有船（補助航路の場合、事業者持分1割）として建造し、共有期間が満了したときは、支援機構の残存簿価1割を買取る契約となっている。しかしながら、共有期間満了を迎え、支援機構持分を買取るため、金融機関に融資をお願いしても、当該船舶の売却時にしか借入分を返済できないことから、いつ返済してもらえるか分からないので融資はできないとのことであった。

今後、使用船をなるべく長く使いたいと考えているが、同様の状況が続く限り、使用船の償却期間経過後、直ぐに売却し、返済資金を調達しなければならないこととなり、売却・即建造は実際問題として無理がある。従って、補助航路の査定においても、税法上の規定と同様、備忘価格1円までの償却を認めていただきたい。

【法改正等について】

船舶検査に要する費用負担が大きいため、法改正等により、新船就航後一定期間の検査を隔年にしてほしい。

船舶を19tにして、検査費用、船員費等経費削減を検討したが、指定区間が航路中にあり、旅客定員が80名以上ないとだめという事で思う様な船舶を確保できずに断念した。近くには海上タクシーも多数あり、航路の実情をよく考えて欲しい。

【関係機関の連携等】

国と地方自治体との連携強化をお願いしたい。離島航路に関する制度変更が国から唐突に出てくる印象が強い。財政力の弱い自治体の痛みをご理解頂きたい。

離島振興法等他制度のソフト化も活用し、二次離島民の旅客運賃、物流軽減に取り組んでもらいたい。将来像として、利益が出ない制度設計で民間航路事業者は生き残れず、国の助成策に頼らざるを得ないという現実を直視して欲しい。離島航路助成策の更なる充実をお願いしたい。

今まで国の指導によって航路を維持して何年も窓口は運輸局に相談してきており、運航してきたが、国の方針が変わって県を通して航路運営協議会生活交通ネットワーク計画等をしていくようになった。国の制度がいろいろ変ってきているので、今後運航していくことについて難しくなってくるのではと心配。

②経営改善策に関するこ

【経費削減策について】

銀行等からの融資により支払利息が増加している。国又は県による無利子融資制度があれば減少する。残存簿価（10%）について、税法上ではさらに償却しているので、補助航路にも適用してほしい。

経営改善策としていろいろ試行錯誤しながらやっているが、なかなか厳しいものがある。今度、新船が出来上がり（H24年4月）半年後には船員が1名減になる。

小型船になるため、2名体制になるが、仕事量などは変わらないため2名で安全運航しながら、3名でやっていた仕事を2名でやるので不安もある。しかし、やっていかなければならないということも理解している。

経営改善イコール経費削減のような風潮を強く感じている。経営改善を迫られるため、減便を実施して、燃料費を削減することが経営改善と言えるかどうか疑問である。

経営改善を実施する場合、わずかであってもサービス低下が発生しないように監督すべきであると思う。航路事業者としては、利用者に対して気の毒ではあるが、サービスを切り捨ててでもコスト削減に向かうしかない。

収入の伸び悩みや燃料高騰による収支悪化を受けて、経費の多くを占める燃料費と人件費削減のため減便を実施し、燃料使用量の削減や船員の乗組み定員の削減を実施している。燃料についてはこれだけ高値が続くと少々の経費削減努力もかき消され、燃料費価格変動調整金も導入しているものの、差額の一部しか回収できない。燃料を使わないことが最大の削減策とすると、減便や運休を増やして行かざるを得なくなり利用者の利便性が低下し、さらなる客離れへつながる悪循環に陥る。船員については各船とも可能な限り削減し、なんとか安全運航を確保している状況である。

自社でとりうる経営改善策は限られており、燃料費の補填等、かかる経費が縮減されるような制度を構築していただきたい。

【売上向上策について】

島の急速な人口減少、過疎高齢化を考えれば、経費削減に努力しつつ観光による交流人口拡大に取り組みしかない。国の補助制度が離島航路への観光客誘致にインセンティブが働く制度になっていない。経営改善に直結する島への観光客増加につながる制度設計を是非お願いしたい。

【国や自治体との連携・支援】

経営改善策は、離島航路の現状が益々厳しい状況の中で、毎年継続して改善を行うには航路事業者だけでは限界がある。また既存船の見直しにも建造船価の上昇や原油価格の高騰及び環境対策、安全対策に係る費用の増大など非常に難しい状況である。

それぞれの航路に見合った評価をして頂き、改善策が地域に対してのサービス低下や弱体化に繋がらないような制度を構築して頂きたい。

人口減少・人口流出による過疎化・高齢化等により年々利用者の減少が著しい。経費削減・経営改善に尽力しているが、船舶の老朽化、離島における燃料の高騰で経費がかさみ、自助努力だけではいかんともしがたい状況です。うちとしては、これ以上は無理のようです。限界を感じている。

【その他】

ダイヤの見直しや運賃の改定など、マニュアルどおりの改善はなかなか難しいと思う。地域の実情も勘案したマニュアル作成をお願いしたい。

何十年も前から経営改善策は検討し、ずっと最低までやってきている。これ以上の改善策はどこを探しても見つからない状況。事業を遂行するにあたって全ての面で経費削減もやってきたが、大きくたちはだかるのは検査費用である。検査費用に見合うだけの収益が上がらない。恐らく、20t以上の船を所有している所は資金に苦慮していると思う。近い将来というより、もうすぐ海上交通においては(旅客船事業)ほんの一握りしか残っていけないと思う。オーナー企業であるなら、経営者であるなら私共のようなことはどこでもやっていると思う。そうでないと事業は続けられない。

航路の実態に即した経営改善を行いたい。そのためには、地域の航路特性に応じた形での改善事業制度を構築していただき、事業者にとって過度な負担にならないようにお願いしたい。

その他

【補助制度等】

経費の削減・縮小を図る為に運転資金の借り入れを年間3回程度に分けて手続きを行っている。県単補助航路と同様に年度初めに概算払いを行って頂ければ弊社であれば、年間200万円弱程度の削減につながると思う。

【施設整備】

現在使用中の港湾施設(可動橋)が建造より35年ほど経過している。毎年補強等の工事をしているが、塩害等の腐食・老朽化で安全性の面からも心配である。県には要望しているが、可動橋の建造予定はない。また使用料が高く、今度も経営を圧迫すると思われる。国の方からも県に対して要望及び指導をお願いしたい。

【関係機関との連携】

国・県・市は2~4年で担当が変わり昔の事はわからなくなり、当時話した事等が実行されない。会社は小さく事務員も少ない。1~3人で全ての法に対して考えて申請等を行うので、一気に調べものを送付されても困る。

船員や旅客の安全を守ることを考えると人員削減ができず、船員が多いと指摘されても、どう対応していいかわからない。もっと、いい会社にしたいと考えている。関係機関の協力が必要なので、国・県・市はもっと連携して欲しい。

地域公共交通確保維持改善事業について、国主体の補助制度から、県・市が主体となって補助制度を行うこととなったが、一番心配することは、「海上運送法」、「船員法」等がよく理解されていないと共に、担当者の交代が激しい。

諸問題等は今まで運輸局への相談のみで行っていたが、新しい補助制度では国・県・市に同時相談となるため、問題解決までに時間がかかる恐れがある。

過疎化・人口流出・高齢化、いずれにしても何ともしがたい状況であるが、利用者がいる限り、交通弱者がいる限り、航路の存続は必要であると考えている。

今後、将来的には企業統合、航路集約へと進みたいと思うが、各々古い歴史のある船社の共同出資会社であり、意見集約に時間がかかっている。会社設立から来年で(H24年)20周年となるので、それまでに代替船問題をクリアし、次のステップへと進みたいと考えている。直近5年間で売り上げは増加してきており、関係機関・地元自治体の協力のもと、全国の離島航路のモデルとなる会社を目指していきたい。

【代船・予備船】

近郊の同業者も同様だが、予備船を所有する余力がないため、検査時には運休せざるを得ない状況である。公共団体の力で共通予備船の確保ができればと思う。

新造船建設については、現在の船舶の代替建造に関して、従来の運輸施設事業団の融資があっても、厳しい状況であります。地元市町村等の船舶の貸与等、何らかの助成なしにはリプレイスは困難と思われる。

予備船員の共通化ができるとよい。(近くの航路ででも)

「フェリー」ドック時の代船の件

当社では、毎年1月下旬から2月の閑散期にフェリーの検査入渠を約2週間行っている。その間、フェリーで行っております生活物資等の搬送ができなくなることから、代船を捜すものの、本航路に就航できるフェリーがないのが現状である。

よって、フェリーと同等クラスの貨物船を傭船し、輸送サービスを安定的に提供しているが、船舶の用途が貨物船のため、運航経費は補助航路対象経費として認められず、必要経費の見込みにより収支減分を関係自治体に補てんしていただいているのが現状である。

【その他】

各離島とも共通しているが、島の過疎化・高齢化により以前の人口の1/3に減少している。運賃収入が上がらない島。当社では、船員全員を島の観光大使としての心得を指導している。観光客・釣客に対して、やさしく接し、再度あの島あの船に乗りたいという気持ちになるような日常の努力を日々指導している。

行政はもっと業者が自由闊達かつ発展するよう協力指導してほしいと思います。どうすれば、発展するのか？机上の事務的なことばかりでなく、事業者の負担をなるべく軽くしてやってほしい。いけないづくしではなく、どうすれば又、こんなやり方がある等できる方向性を示し指導して頂けたらと思う。

【自治体関連】

本市の離島航路は、複数事業者（5事業者）が就航しているため国庫補助対象にはなっていませんので、補助対象要件の更なる緩和を要望する。

離島航路は住民の唯一の足であり、また欠かすことのできない重要なライフラインという機能を担っているが、陸上公共交通機関に比べ運賃が高いことや、便数やダイヤの不便さが島民生活及び来島者への障害となっている。

そのため、事業者の採算性のみを理由とした減便や運賃値上げなど、島民への負担が生じないような対応が必要になってくるのではないかと考える。

地域の関係者のみでの検討ではなく、航路事業者の経営状況等の情報を知り得る運輸局に検討（会議）の場に積極的に参加してもらい協力を得ながら、離島航路維持に関する検討を行うことが必要であると考える。

九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の安定的な維持・活性化に向けて～

平成24年3月

九州運輸局

(問合せ先)

九州運輸局海事振興部旅客課

TEL092-472-3155／FAX092-472-3301

〒812-0013

福岡市博多区博多駅東 2-11-1

福岡合同庁舎新館8階

<http://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/>