第 I 部 海事行政の主な取組

第2節 地域の生活・観光を支える国内旅客航路

(1) 国内旅客航路の現状と課題

四面を海に囲まれた日本にとって、国内旅客船は、地域の住民の移動手段や生活物 資の輸送手段として不可欠な交通インフラである。また、輸送効率が良く、環境に優 しい輸送機関であることから、海上輸送へのモーダルシフトの受け皿として、その重 要性はますます高まってきている。さらに、災害時には緊急輸送手段としても重要な 役割を担うほか、海洋の魅力等を活かした観光資源として、地域の活性化はもとより 訪日外国人旅行者の取り込みにも大きく寄与することが期待されている。

一方で、2015年度の国内旅客船事業の輸送人員は88百万人(前年度比2%増)と近 年下げ止まりつつあるが、人口構造の変化等に伴い、長期には低下傾向にあり、約40 年間で半分以下に減少している。また、一時期高騰を見せていた燃油価格が近年は概 ね落ち着きを見せているものの、経営環境は依然として厳しい状況にある。このた め、国土交通省では国内旅客航路の観光の観点からの利用促進、離島航路の維持・確 保、海運モーダルシフトのための環境整備(本章3節)や災害時の船舶の有効活用 (第5章2節) に向けた取組を進めている。

(2) 国内旅客船の観光利用促進のための取組

「観光先進国」への新たな国づくりに向けて、政府は2016年3月30日、安倍内閣 総理大臣を議長とする「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において、「明日 の日本を支える観光ビジョン」を策定した。同ビジョンにおいて、訪日外国人旅行者 を 2020 年までに 4,000 万人、2030 年までに 6,000 万人とする政府目標が設定されてい る。このような中、同ビジョンを踏まえた政府の今後1年を目途とした行動計画であ る「観光ビジョン実現プログラム 2017」において、国内旅客船分野は、船上からの日 本の風光明媚な景色を楽しめるなど旅客船独自の魅力を活かして、日本を訪れる外国 人を含む旅行者について、フェリー・旅客船の観光利用を促進していくことが求めら れている。

①観光客向け旅客船事業の新サービス創出支援

国土交通省では、2016年4月より、地域の観光活性化及び航路活性化につなげる ため、観光利用に特化し、周辺の生活航路に悪影響を及ぼさないと認められる地区 を「船旅活性化モデル地区」として設定し、地区内での旅客船事業の海上運送法上 の運用を弾力化する制度を開始した。これまでに、東京-羽田空港-横浜間の舟運 を始めとした全国15地区(2017年6月末現在)を船旅活性化モデル地区として指定 し、新サービスの創出を支援している。引き続き、事業者の創意工夫を引き出すよ う、旅客船事業の運用の弾力化を実施することとしている。

第3章 将来に向けた内航輸送のサービス維持・確保

②訪日外国人旅行者をはじめとする旅行者の利便性向上のための支援

訪日外国人旅行者数が2,000万人を突破した現在において、新たな政府目標を達 成するためには、訪日外国人旅行者に来日してもらうのみならず、ストレスなく快 適に観光を満喫できる環境を提供する必要があるが、旅客船を含む公共交通機関に おいても、多言語対応、通信環境等、訪日外国人を受け入れるための環境が十分に 整っていない部分がある。

このため、訪日外国人旅行者の入国から目的地までの移動に係る受入環境の整備 の支援を目的として、2016年度より、公共交通機関等を対象として、「訪日外国人旅 行者受入環境整備緊急対策事業」を開始し、旅客船及び旅客船ターミナルについて も、訪日外国人旅行者の利便性向上を図るため、無料公衆無線 LAN の整備、自動券 売機、案内標識・可変式情報表示装置、ホームページの多言語化、船内座席の個室 寝台化等を導入する事業者への補助を行っている。

図表 I - 3 - 5 「船旅活性化モデル地区」の活用事例







第

横浜(みなとみらい)

長崎~崎津(2017.7~9新たな観光ルー 長崎 航行時間 100分 崎津

平戸

博多~平戸 (2016.9~11 観光利用と定期化の可能性を検証)

図表 I - 3 - 6 訪日外国人旅行者受入環境整備事業の支援メニュー

【無料公衆無線 | AN 環境の整備】





案内標識

【案内標識, 可変式情報表示装置,

ホームページ、案内放送等の多言語化】

乗船手続き案内

可変式情報 表示装置

【船内座席の個室寝台化】







【交通系 IC カードの導入】



第 I 部 海事行政の主な取組

(3) 島民の生活を支える離島航路の維持・確保のための取組

全国に 296 航路存在する離島航路は、離島住民の日常生活や地域経済を支える重要な地域交通手段である。一方で、その多くは本土よりも深刻な少子高齢化に伴う人口減少等により輸送人員がここ 20 年で約3割減少するなど、航路運営事業者や地方公共団体にとって厳しい経営環境にあり、航路の維持が困難となっている。

国土交通省では、離島住民の日常生活に必要不可欠な生活航路を維持する観点から、1952年より離島航路整備法に基づき、赤字航路に対する運航費補助等を行っている。

2017年度は約70億円の予算を確保し、補助対象120航路の事業者に対し、運航費補助 (欠損に対する補助)をはじめ、構造改革補助 (経営診断等で問題点や課題を把握した上、経営状況の改善や運航コストの削減に繋がる船舶の代替建造に対する補助)、公設民営化への補助 (地方公共団体が船舶を保有し、これを事業者等に貸し渡すことでコスト削減につなげる取組に対する補助)、離島住民向け運賃割引への支援 (離島住民の運賃を地方バス運賃並みまで低廉化する経費の一部補助)を行うこととしている。

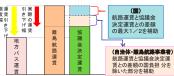
また、事業者向けの税制についても、固定資産税の軽減措置(離島航路事業者用船舶は課税標準の1/6、内航船舶は1/2に軽減)、軽油引取税の免税措置等が認められている。これらの制度を活用することで、離島航路の維持に努めているところである。

離島航路運営費等補助

- ・補助対象は<mark>唯</mark>一かつ赤字の航路 (旅客 定期航路事業)
- 事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な 展題 運営を行った際の標準収支見込 により求める標準化方式を採用 ないしまる を持ち
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2

離島住民運賃割引補助

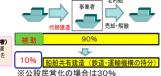
・ 運営費補助の中で、協議会で決定された 運賃引き下げ額の1/2を、国が補助



省エネルギー設備機器を備える船舶

離島航路構造改革補助

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



図表 I - 3 - 7 補助対象の離島航路における輸送人員・欠損額の推移



第3章 将来に向けた内航輸送のサービス維持・確保

(4)地域公共交诵活性化再生法に基づく地域公共交诵の再編(デマンド型運航の推進)

公共交通事業をとりまく厳しい環境を踏まえ、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が、2014年11月20日に施行された。

この法律では、地方公共団体は、事業者の同意を得て、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編するための事業が定められた計画である地域公共交通再編実施計画を作成し、国土交通大臣に認定された場合、同法律による支援を受けることが可能となった。

離島航路、とりわけ輸送人員の減少が続く航路においては、従来通りの旅客定期航路事業の形態よりも、例えば不定期航路事業等に転換し、輸送体制を再編・調整することで、航路の輸送需要に的確に対応することが可能となり、生活の足としての航路を引き続き確保することが期待できる。このため、地方公共団体で地域公共交通再編実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受け、離島航路の補助対象である旅客定期航路事業からデマンド型運航(海上タクシー)事業に転換するケースについて、2015年度より離島航路補助における支援の対象としている。2016年10月には、長崎県五島市の浦〜前島、富江〜黒島の両航路が全国初の事例として補助の対象となったところである。

(5) 有人国境離島法の成立

2016年5月、議員立法により「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が成立し、2017年4月1日に施行された。

この法律は、我が国の領海、排他的経済水域等を適切に管理する必要性が増大していることに鑑み、有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別の措置を講じ、我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に寄与することを目的としている。

具体的には、伊豆諸島、隠岐諸島、壱岐島等の本土から遠隔の地に位置し、人口が著しく減少している地域である有人国境離島において、行政機関の設置、土地の買取り、港湾の整備、外国船舶による不法入国等の違反行為の防止、航路航空路の運賃低廉化、輸送コストの低廉化、雇用機会の拡充、漁業経営の確保等の施策を推進することとなっている。

特に特定有人国境離島地域 (15 地域 71 島) は、有人国境離島地域 (29 地域 148 島) のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められるものが指定されている。これらの特定地域では、旅客

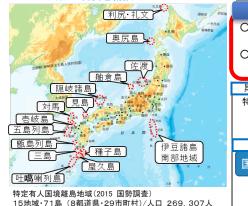
第 I 部 海事行政の主な取組

定期航路事業に係る運賃等の低廉化を図るため、離島住民の運賃をJR運賃並みまで低廉化する等経費の一部を支援することを内容とする「特定有人国境離島の地域社会の維持に係る交付金」(内閣府所管)が2017年度より措置されている。

図表 I - 3 - 8 特定有人国境離島地域の地域社会の維持に係る交付金

特定有人国境離島地域社会維持推進交付金(内閣府総合海洋政策推進事務局) 2017年度予算額 50億円(新規)

〇近隣諸国の海洋活動が活発化している状況に鑑み、2017年4月に施行する有人国境離島 法に基づく施策を推進するため、特定有人国境離島地域の地域社会の維持を支援するための交付金制度を創設。 旅客航路向け事業例



運賃低廉化 〇離島住民向けの航路・航空路の運賃を、 JR 運賃並、新幹線運賃並に引き下げ

JR 運賃並、新幹線運賃並に引き下げ 〇老朽船舶更新のための旅客運賃引上げを 抑制 交付率 5.5/10

期待される効果

特定有人国境離島地域の

- 人口減を抑制します。
- ・新規雇用者数が増加します。・観光客等交流人口が増加します。



(6) 海陸連結型の交通システムの構築

バス、タクシー、乗用車等の車両がフェリーで運ばれる際には、安全の観点から、 乗客は一旦車両から降りて船内の客室に移動することが必要であるが、2015 年 4 月より、高齢者や身体に障害のある方の負担を軽減する仕組を導入している。これは、車両甲板における救命胴衣の備付数量や車両からの排気の換気等について一定の要件を満たすフェリーは、乗客が車両から降りなくても運航出来ることとするもので、バスフロート船と呼ばれている。2015 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画において、海陸連結型の交通システムとして位置付けられ、2017 年 4 月現在、全国で 15 事業者が運航中である。バスフロート船は、オンデマンドのタクシーとフェリーなどと組み合わせて、例えば、自宅と病院の間を乗り降りせずに公共交通機関で結ぶことが可能であり、高齢者や身体に障害のある方の負担軽減のため、普及促進が期待される。







バスに乗ったまま下船

第3章 将来に向けた内航輸送のサービス維持・確保

第3節 海運へのモーダルシフト推進等の環境整備

(1) モーダルシフトにおける海運の役割

船舶は、大量輸送が可能であり、また、同じ重さの貨物を運ぶ際に排出する CO 2 量がトラックの 1/5 であるなど、輸送効率が良く、環境に優しい輸送モードであり、モーダルシフト貨物量の 63% (2015 年度) を担っている。近年、トラックドライバー不足等を背景に更なる海運の利用促進の機運が高まっている。

また、「交通政策基本計画」(2015年2月13日閣議決定)では、2020年度までに海運によるモーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(2012年度比10%増)とする目標が定められており、モーダルシフトを更に推進することが求められている。

(2) 海運へのモーダルシフトの推進のための取組

①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づく総合効率化計画の活用

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率法)」が2016年10月に改正施行され、二以上の者が連携した輸送の効率化等に関する幅広い取組について同法に基づく総合効率化計画の認定を受けることが可能となった。これまで海運へのモーダルシフト関係では、運送事業者間の連携によりフェリーにおけるトラックの無人航送を行う事業など、5件(2017年6月時点)が認定されている。

(主な支援内容)

○モーダルシフト等推進事業【2017年度予算:4,000万円】

総合効率化計画を策定するための経費及び同計画に基づいて実施するモーダルシフト等の事業に要する運行経費の一部を補助する。

②モーダルシフトに資する船舶情報検索システムの構築【2017年度予算:2,100万円】

フェリー、RORO 船等のモーダルシフトに資する船舶の運航航路やダイヤ、空きスペース等の情報は十分に提供されておらず、荷主にとって海運を利用しにくい状態となっている。この状態を改善するため、フェリー、RORO 船等の船種共通で運航ダイヤ・空きスペース等の利用情報をわかりやすく提供するシステムを構築するための実証実験を行う。

図表 I - 3 - 9 情報検索システムのイメージ

特定の少数の荷主等に固定化(1対1)





船会社全体と運送会社・荷主全体での 合理的なマッチングへ 海運業界 連送業界・荷主等 新規荷主等

50

第