

第2節 内航旅客輸送政策

1. 海上運送法の改正

(1) 改正に至った背景・経緯

運輸省は、我が国における交通運輸市場が成熟段階に達しつつあること、行政改革・経済構造改革が焦眉の急であること等に鑑み、平成8年12月、競争の促進により交通運輸の分野における経済活動の一層の効率化、活性化を図るため、従来の運輸行政の転換を行い、需給調整規制を原則として廃止することとした。

これを受け、国内旅客船事業については、平成9年5月に運輸政策審議会に海上交通部会を設置し、旅客船事業の需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等を検討するため、生活航路の維持方策、安全確保・利用者保護のために必要な措置、運賃制度のあり方等を審議した。

その結果、同委員会は、国内旅客船事業への参入にあたっては輸送施設の安全性など必要最小限の審査を行うべきこと、運賃制度については認可制から事前届出制に変更した上で利用者の利益を阻害する場合には行政が変更を指示できることとすること、現在国内旅客船事業を運営するにあたって課されている安全規制（運航管理規程の届出義務等）は今後とも必要であること、利用者保護については運送約款について行政があらかじめ審査する制度は必要であること、生活航路については参入時のクリームスキミング防止策や退出時の協議・調整等のために必要な期間を経て退出すること等の措置を講じることが適当であること、等を内容とする答申を平成10年6月に取りまとめた。

運輸省は、この答申を踏まえて、国内旅客船行政の制度改革について検討した結果、需給調整規制の廃止とこれに伴い必要となる環境整備のための措置を講じることが目的として海上運送法が本年6月に改正された。

同法は平成12年10月より施行（指定区間の定義規定については公布即施行）されることとなっている。

(2) 改正の概要

「海上運送法の一部を改正する法律」の主な改正点は以下のとおりである。

需給調整規制の廃止

- (i) 一般旅客定期航路事業に係る需給調整規制を廃止し、免許制から許可制へ改める。
- (ii) 運賃について、認可制から届出制へ、事業の休廃止について、許可制から届出制（30日前まで）へ改める。
- (iii) ダイヤの変更について、認可制から届出制へ変更する。

環境整備のための措置

需給調整規制の廃止に併せて、以下のような措置を講じる。

(i) 生活航路の維持

運輸大臣が、関係都道府県知事の意見を聴いて指定する区間（「指定区間」）について以下の措置を講じる。

- ・船舶運航計画（ダイヤ等）について「離島その他の地域の住民が日常生活・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」であるか否かを許可時に審査する。
- ・運賃について、高騰防止の観点から上限の額について認可を受けるとする。
- ・事業の休廃止について、6ヶ月前までの事前届出制とする。

(ii) 安全規制・利用者保護規制の適用範囲の拡大

現行法では、安全規制・利用者保護規制が適用されていない旅客定員12人以下の船舶による旅客運送や外航旅客運送についても、最低限の安全規制・利用者保護規制（運航管理規程の届出、運賃・料金・運送約款の公示、保険契約締結命令等）を適用する。

(iii) 事業類型の明確化による類似行為の防止

旅客不定期航路事業について、需給調整規制を廃止するとともに、一般旅客定期航路事業との機能分担を明確化するため、乗合旅客の運送を原則禁止する。ただし、通船、遊覧船については例外とする。

(iv) その他

- ・需給調整規制の廃止に伴い自動車航送貨物定期航路事業（貨物フェリー）の事業類型を廃止する。
- ・罰則を強化する。

2. 離島航路対策

(1) 航路の維持・整備のための公的補助

離島航路は、離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているが、これら航路の経営は、過疎化等の進行から一段と厳しい状況にある。

このため、離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対して、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、航路の維持・整備を図っている。平成10年度には、103事業者・107航路に対し、約40億8,300万円の欠損補助が行われた（図表3-3-12参照）（平成9年度と比較して、航路の廃止により、2事業者、2航路減少した。）。

(2) 船舶の近代化

一方、欠損補助制度とは別に、平成6年度より、離島航路に就航する船舶の近代化を支援するため、離島航路船舶近代化建造費補助制度*が設けられ、平成10年度は1億2,800万円の補助金を交付した。

(3) 今後に向けて

離島航路においては、離島航路事業者が、これら補助制度を活用することによって航路の維持・整備に努めるとともに、航路の利便性の向上等を図ることが期待されている。現下のような厳しい経営状況の中にあっても、離島航路事業者は、現行航路の問題点、運航形態のあり方等について不断に検討し、今般の法改正によってより自由な事業活動が可能となったことを活用し、サービスを改善して、より一層の経営基盤の強化に努めることが重要である。また、離島航路の維持については、運営主体である離島航路事業者に加え、関係地方公共団体等関係者が一体となり、各地域の離島振興策に沿った観光客誘致等の需要拡大施策を講ずることの必要性も高まっている。

* 離島航路船舶近代化建造費補助制度

離島航路に就航する船舶の高速化、大型化、フェリー化のうち一定の要件を満たすものに係る建造費用の1割を補助する制度。

(参考)

離島航路補助制度

離島航路の維持・整備を図るため、離島航路整備法に基づき離島航路事業者に対しその欠損の一部を補助する制度。平成6年度に定率補助方式から標準的な賃率や経費単価に基づき算定する標準化した欠損額を補助する方式に改めた。平成8年度には、実績収支率が標準収支率に満たない航路については、実績収支率と標準収支率との差に相当する率分の補助金を削減する経営改善制度を導入した。

図表3-3-12 離島航路国庫補助金交付実績等

(単位：千円)

年 度	事 業 者	航 路 数	補助金交付金額
5	117	123	4,184,439
6	105	110	4,220,873
	(103)	(108)	(4,146,271)
	(2)	(2)	(74,602)
7	107	111	4,258,478
	(103)	(107)	(4,141,118)
	(4)	(4)	(117,360)
8	104	108	4,212,367
	(99)	(103)	(4,084,561)
	(5)	(5)	(127,806)
9	110	114	4,222,607
	(105)	(109)	(4,084,576)
	(5)	(5)	(138,031)
10	106	110	4,211,588
	(103)	(107)	(4,083,254)
	(3)	(3)	(128,334)
11	—	—	4,199,980
			(4,073,980)
			(126,000)

運輸省海上交通局調べ。

(注)1. 平成5年度以前は、離島航路補助のみ。

2. 平成6年度以降は、()は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路船舶近代化建造費補助。

3. 平成11年度は予算額。

3. 本四対策

(1) 本四特措法に基づく諸対策

本州四国連絡橋の供用は本州と四国間の物流と人流を大きく変革するが、その反面、旅客船事業者が航路の再編成を余儀なくされるなど相当の影響を受けるため、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」（本四特措法）に基づき、一般旅客定期航路の再編成をはじめとして、旅客船事業者に対する助成及び離職者の再就職の促進等の措置を講じることとしている。

これまでに供用された大鳴門橋、明石海峡大橋（神戸・鳴門ルート）、因島大橋、伯方・大島大橋、生口橋（尾道・今治ルート）及び下津井瀬戸大橋等（児島・坂出ルート）については、これに係る規模縮小等航路*につき本四特措法に基づく指定を行い、一般旅客定期航路の再編成、事業者に対する助成、離職者の再就職の促進等の措置が講じられ、一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減が図られてきた。

* 規模縮小等航路

本州四国連絡橋の供用に伴い事業の縮小又は廃止を余儀なくされるおそれがあるとして運輸大臣が指定する航路。当該航路における事業規模の縮小等の実施計画について運輸大臣の認定を受けると、実施に伴い必要となる費用に相当する交付金の交付、離職者に対する再就職先の斡旋等の措置が講じられる。

(2) しまなみ海道の供用開始の影響

本年5月1日には新たに新尾道大橋・多々羅大橋・来島大橋の供用が開始され、尾道・今治ルートが全通したが、本四特措法に基づき供用開始日までに、廃止10航路（9事業者）、減船減便等による事業規模の縮小10航路（10事業者）について、指定規模縮小等航路の実施計画の認定を行った（図表3-3-13参照）。これによれば、離職者は、約340人（うち船員約230人）になるものと見込まれている。

(3) 今後に向けて

今後は、明石海峡大橋及び新尾道大橋等について、供用開始後における航路の再編成を引き続き推進するとともに、関係省庁及び関係地方公共団体等と協力して、事業者の転業や、船員に対する離職前職業訓練等円滑な離職者の転職のための対策を講じていくこととしている。

この一環として、平成10年度には、新たな転業のための支援策として本

四特措法の実施計画の認定を受けた事業者が合併、共同出資により新会社を設立し、新分野への進出を図る場合に中小企業事業団の高度化融資事業の対象とし、特別土地保有税を非課税とする措置が講じられた。

図表3-3-13 本州四国連絡橋の供用に伴う航路再編成状況

(平成11年4月現在)

区分 架橋	供用開始	航路の廃止		航路規模の縮小	
		航路数	事業者数	航路数	事業者数
因島大橋	58年12月	5	5	3	3
大鳴門橋	60年6月	1	1	4	3
伯方・大島大橋	63年1月	7	4	—	—
児島・坂出ルート	63年4月	8	7	9	9
生口橋	3年12月	2	2	2	2
明石海峡大橋	10年4月	16	11	7	7
新尾道大橋等	11年5月	10	9	10	10

運輸省海上交通局調べ。



来島海峡大橋

4．人にやさしい旅客船

(1) 背景

我が国の急激な高齢化及び身体障害者の自立と社会活動への参加への要請の高まりに伴い、そのモビリティの確保は重要な課題となっている。

近年、公共施設、鉄道や公共バス等においては、バリアフリーに資するさまざまな施設の整備・拡大が図られているが、旅客船の分野においても大型化及び高速化等の利便性の高い旅客船の推進のみならず、今後は、さらに高齢者、障害者及び子供を連れた乗客等の移動制約者に配慮した「人にやさしい」構造の旅客船についても整備を推進していくことが必要となっている。

(2) 誰にも利用されやすい旅客船をめざして

このため、本年度より、離島に就航する船舶のうち、移動制約者の利便性向上に資するものであること等の要件を満たすものについて、固定資産税の軽減措置が新たに講じられることとなった。

また、高齢者や障害者等の移動制約者が旅客船を利用し易くするためには、陸上交通機関からターミナル、乗下船口、乗降設備までの各行程での設備及び船内設備等を総合的に整備する必要がある。これらのうち、ターミナルまでの移動・確認等については、運航事業者の努力のみに期待することは困難なものもあり、今後、国やターミナル運営者等の関係者が協力しながら解決していくことが必要である。

5．旅客船事業における離職者・離職船員への支援

旅客船事業（法令上は沿海旅客海運業）は、道路の延伸等によって代替的な交通手段が整備されつつあることや、離島地域の過疎化によって、利用者が減少しているため、平成9年から「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」及び「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づく支援を受けている。今後こうした事情は変わらず相当の事業規模の縮小等が見込まれることから、平成13年6月末までの間引き続き、同法の支援を継続することとした。