

地域全体で考える
**海上交通サービス
活性化のススメ**

四国版



令和4年3月

 **四国運輸局**

～目 次～

はじめに	1
1. 四国管内の海上交通の現状・課題	2
2. 管内の海上交通関係者へのアンケート結果	7
3. 管内の海上交通利用者等へのアンケート結果..	12
4. 他地域の取り組み紹介	15
5. 航路の維持・活性化にかかるヒント集	17
[資料1] 海上交通の活性化方策の紹介	20
[資料2] 本書に関連する主な法律	26



はじめに

我が国には離島振興法により指定された 254 (令和3年4月1日現在) の有人島があり、これらの島で約 38 万人の人々が生活しています。そのうち、四国管内には全体の約 23%にあたる 59 の有人島があり、人口に至っては 13%にあたる約 5 万人もの人々が暮らしています。

四国に関連する旅客定期航路は、78 航路が存在しており、半数以上が管内の離島部と四国本土をつなぐ離島航路です。離島の生活や経済を支えているのが離島航路であり、離島住民の移動手段や生活物資の輸送等、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。

また、海上交通サービスは、必ずしも利便性が高い状態にあるとは言えない状況にあります。

航路利用者アンケートからは、運行頻度はもとより、陸上交通と海上交通の接続が必ずしも十分に配慮されたダイヤ設定となっていない、待合施設がない、航路を検索するのに十分な情報提供がなされていない等の指摘がありました。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により、海上交通においても減便や収入の減少などの大きな影響が生じています。

国土交通省では、地域において海上交通を活性化・再生することが出来るよう、地域公共交通計画の策定段階や事業実施段階のそれぞれの段階において、効率化方策や利便性向上方策を検討・実施することを推奨しています。

本パンフレットは、四国運輸局管区内の海上交通サービスの現況、全国の海上交通活性化・再生事例や四国運輸局管区内の地域での取組や管内の自治体・交通事業者の意識や意向等を把握し、地域全体で海上交通サービスを活性化することを目的に作成しました。

令和4年3月

国土交通省 四国運輸局交通企画課

I. 四国管内の海上交通の現状・課題

- ◆ 国勢調査によると、四国管内の人口は30年間で約12%減少しています。

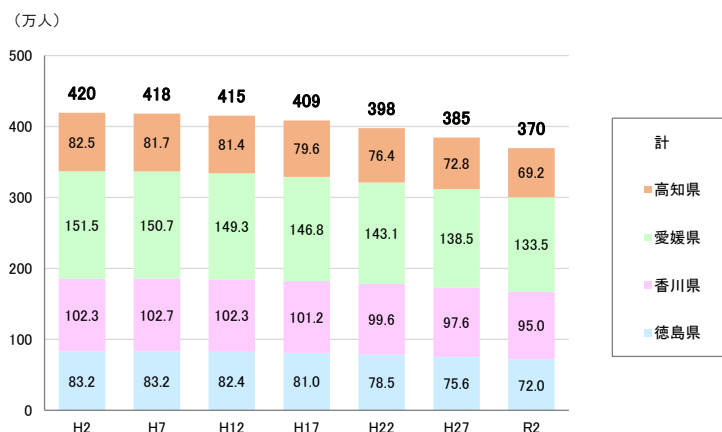


図 管内の人口推移

- ◆ 四国管内の観光客は令和元年までは1,300万人以上で推移しており、外国人観光客が占める割合も平成28年以降着実に増えていました。そのような中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和2年は前年の約5割まで落ち込みをみせ、外国人の割合もほぼ皆無の状況となっています。

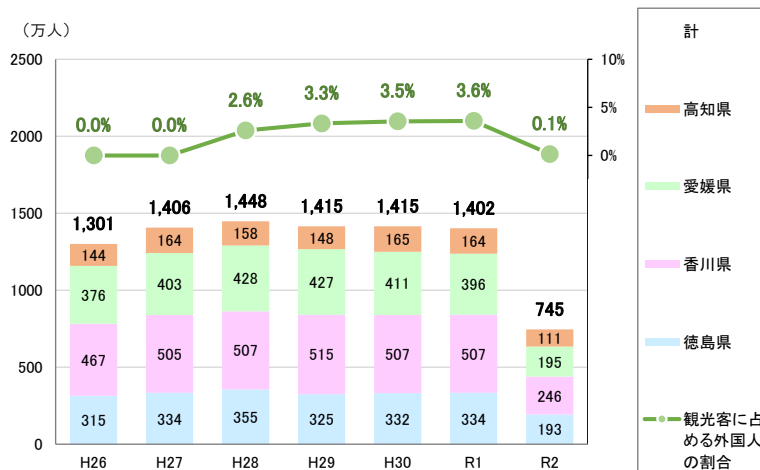


図 観光客数等の推移

- ◆ 四国管内の緩やかな人口減少がありつつも、宿泊客や観光客等の増加等も影響し、航路利用者は令和元年は増加していましたが、令和2年度は前年の約6割まで大きく利用が減少しています。
- ◆ 航路事業者は各航路の利用者特性を踏まえつつ、必要に応じて、航路の減便等を進めている状況にあります。

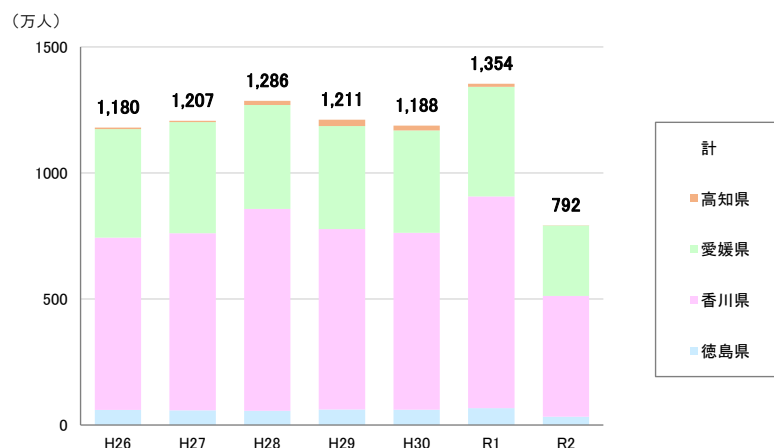
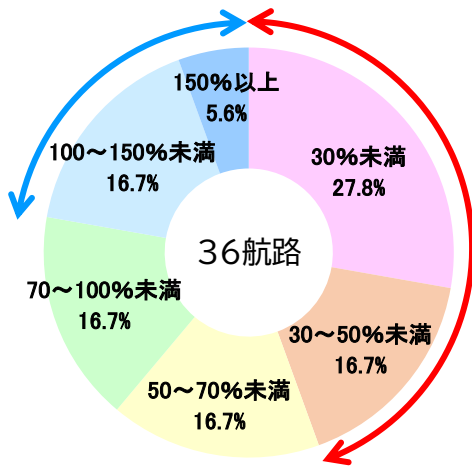


図 管内の航路利用者数

- ◆ 海上交通事業者の資料によると、平成 30 年度では管内の離島航路等 36 航路のうち、収支率 100%以上は約 22%、50%未満は約 45%となっていますが、令和 2 年度では、収支率 100%以上は全体の約 6%、50%未満は約 53%となっています。
- ◆ コロナウイルス感染症の拡大による不要不急の外出等の影響で営業収支率が悪化したことが推察されます。

<平成 30 年度：コロナ前>



<令和 2 年度：コロナ禍>

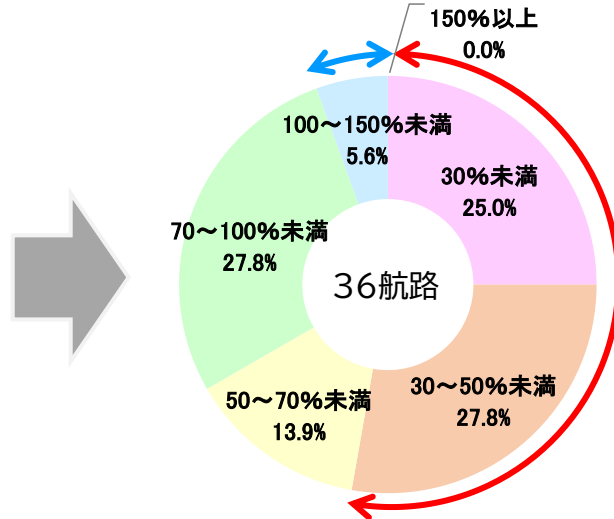


図 管内の離島航路等の営業収支率の変化

- ◆ 航路に対する行政からの財政支援状況をみると、当該 36 航路のうち 3 割が「財政負担なし」の状況となっています。そのような海上交通事業者の半数以上は「航路事業のみ」の経営状況となっており、資本関係にある会社がいる状況にあります。
- ◆ 赤字補填は関係企業からの融資等で成り立っている状況にあり、内部補填構造にあることが分かります。

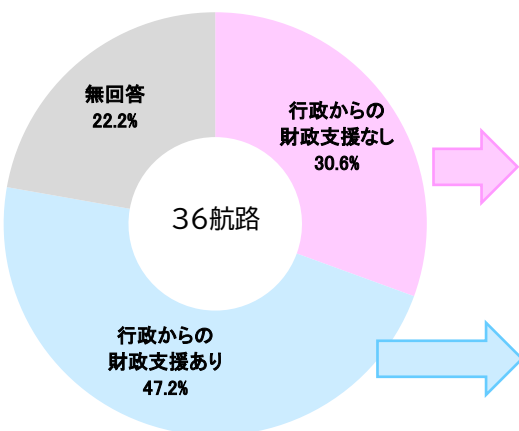


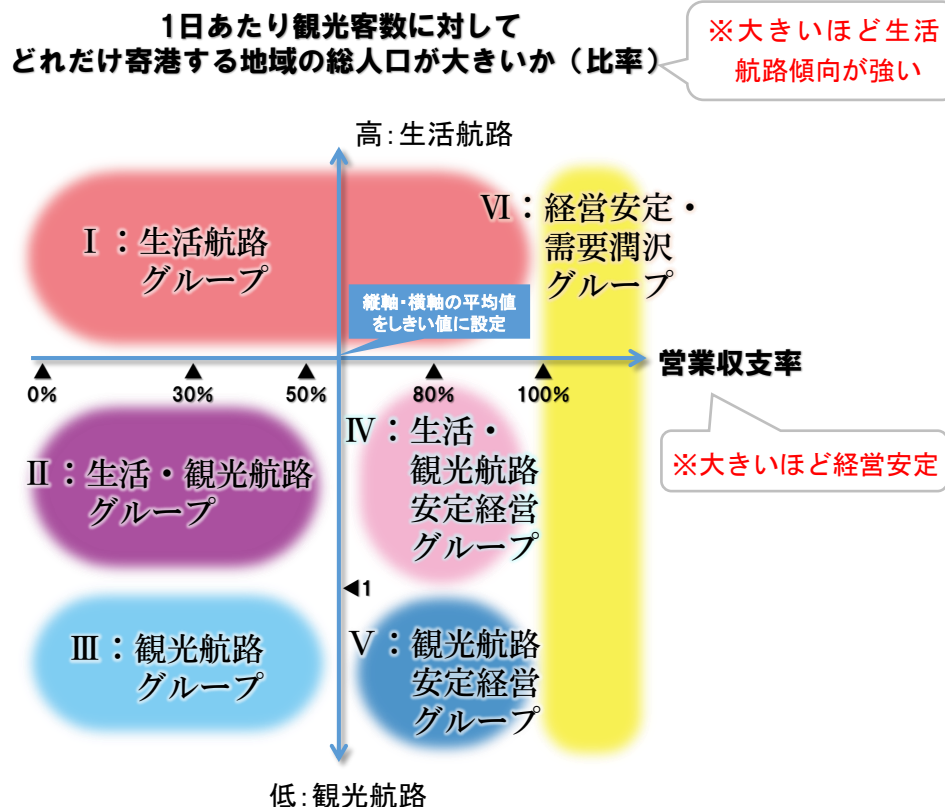
図 航路に対する財政支援状況

<表 海上交通事業者の他事業の経営状況>

行政からの財政支援	企業の経営状況	資本関係のある会社
行政からの財政支援なし 11社	航路事業のみ 8社	なし 1社
	他事業も経営 2社	あり 7社
	無回答 1社	なし 1社
行政からの財政支援あり 17社	航路事業のみ 14社	なし 10社
	他事業も経営 3社	あり 4社
		なし 1社

- ◆ 四国管内の航路は、寄港地の都市の特性（特に、人口集積や医療施設・学校等の集積状況、観光資源の分布状況等）によって様々です。
- ◆ そのため、それぞれの管内の航路の特性をグループ化し、それぞれの海上交通事業者と陸上交通事業者とにヒアリングを実施し、事業者の抱えている課題や対応の方向（事業者意向等）を整理しました。

＜航路のグループ分け＞



分類	分類における定義づけ	航路数
Ⅰ：生活航路グループ	営業収支率(H30)が100%未満であり、1日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が平均値以上	11 航路
Ⅱ：生活・観光航路グループ	営業収支率(H30)が平均値未満であり、1日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1以上だが、平均値未満	9 航路
Ⅲ：観光航路グループ	営業収支率(H30)が平均値未満であり、1日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1未満	2 航路
Ⅳ：生活・観光航路安定経営グループ	営業収支率(H30)が100%未満だが、平均値以上であり、1日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が平均値未満	4 航路
Ⅴ：観光航路安定経営グループ	営業収支率(H30)が100%未満だが、平均値以上であり、1日あたり観光客数に対する寄港する離島の総人口の比率が1未満	1 航路
Ⅵ：経営安定・需要潤沢グループ	営業収支率(H30)が100%以上	6 航路
その他	離島振興法対象の島しょを含まないため、データが欠損し、分類困難(架橋された島々等をつなぐ航路)	18 航路

◆ 管内の交通事業者の生の声の一例を以下に紹介します。

I：生活航路グループ



海上交通事業者

- 航路事業の儲けは出ていません。補助金をもらっています。
- 事業のほぼ100%が航路事業で成り立っています。
- 島民が利用しています。生活航路の為、コロナウイルス感染症の影響は少ないですが、島外からの利用は皆無の状況です。
- 陸上交通事業者とは連携が取れています。
- 補助金を申請する際の手続きの効率化を検討して欲しいですね。

- フェリー・高速船の発着便に全てバスのダイヤを合わせています。送りも受けも両方です。
- コロナウイルス感染症の影響について、生活利用は、さほど影響がありませんが、海水浴客や帰省客の利用は見られません。

※陸上交通事業者



II：生活・観光航路グループ



海上交通事業者

- 航路事業の儲けは出ていません。補助金をもらっています。
- 航路事業以外は経営していません。
- コロナウイルス感染症の影響はほとんどないです。コロナ禍においても生活利用に加え、釣り客の利用が見られています。
- 利用拡大方策が出来ていません。情報発信の強化をしたいのですが、自前では難しいです。行政の財政支援があれば、業者に委託できるのですが。
- 行政・陸上交通事業者との関わりはありません。
- コロナ前に大幅な島内のバス便削減や路線統廃合がありましたが、弊社には何ら情報共有がなされなかったです。
- 現状は公共交通を語る場がないものの、必要性は感じており、参加意欲はあります。特に陸上交通との接続連携に関する情報共有を求めています。

- 航路との接続を考慮してダイヤ設定していません。バス乗降データをもっても、当該港最寄りバス停での乗降は皆無です。
- 当該航路に対して、船からのバス乗継需要は極端に小さいと感じており、そもそもの乗継ダイヤの設定の必要性を感じていません。
- コロナウイルス感染症の影響について、営業路線全般で影響はありましたが、当該航路に係る影響は皆無です。

※陸上交通事業者



III：観光グループ



海上交通事業者

- 航路事業の儲けは出ていません。補助金をもらっています。
- 航路事業以外は経営していません。
- コロナウイルス感染症の影響は相当程度受けました。観光客・帰省客の減少や住民の外出自粛による利用者減により、運賃収入が3~4割程度減りました。
- 冬季ダイヤを導入し、最終便の減便をしたいのですが、利用者の反対と通学定期利用者の利用があることから実施できていません。情報発信の強化も未対応です。
- 行政・陸上交通事業者との関わりはないです。ダイヤやバス停など相談できるだけのバス利用者も現状では望めないと思います。
- 現状は公共交通を議論できる場がない状況にあります。

- 港にバスが乗り入れていません。船からのバス乗継需要が極端に小さいと感じており、乗継ダイヤの設定の必要性を感じていません。
- 需要が大きく、売り上げに貢献できる路線運営を目指しており、その視点に立った場合、当該航路について港乗り入れやダイヤ接続を依頼されても対応困難です。

※陸上交通事業者



Ⅳ：生活・観光航路安定経営グループ



海上交通事業者

- 航路事業の儲けは出ていません。補助金をもらっています。
- 航路事業以外は経営していません。
- コロナウイルス感染症の影響は相当程度受けました。観光客・帰省客の大幅減少、住民の外出自粛による利用者減等により、運賃収入が6割減りました。
- 増便したいですがコロナ禍で未対応です。情報発信を強化したいですが、手が回りません。
- 既に公共交通を議論する場はあります。行政・陸上交通事業者との関わりはないです。

- 航路との接続を考慮したダイヤ設定はしていません。必要性も感じていません。当該航路に対しては島民が船からのバス乗継需要が極端に小さいと感じています。
- 公共交通協議会等の開催にあたって、当該路線において海上交通事業者と連携することはないと考えています。

※陸上交通事業者



Ⅴ：観光航路安定経営グループ



海上交通事業者

- 航路事業の儲けは出ていません。補助金をもらっています。大型のイベントが離島で開催される年度では黒字化する場合があります。
- 航路事業以外は経営していません。
- コロナウイルス感染症の影響は相当程度受け、利用者が約2割減少しました。車両航送の増加により、運賃収入全体ではコロナ前と同程度です。
- 既に公共交通を議論する場はあります。運輸局・県・市とも連携を図りながら、接続可能な航路の在り方について検討しています。

- 船の発着便にバスダイヤを合わせています。
- コロナウイルス感染症の影響は相当程度受けました。観光客は大幅に減少し、運賃収入は8~9割まで減少しました。

※陸上交通事業者



Ⅵ：経営安定・需要潤沢グループ



海上交通事業者

- 補助航路ではありません。
- コロナウイルス感染症の影響は相当程度受け、利用者が減少しました。
- 航路のダイヤにあわせてバスを運行してもらっています。
- 陸地側の受け入れ態勢（港湾施設）が必要だと思います。
- 国の海上交通協議会のようなものには参加していましたが、自治体の協議会は開催されていないはずです。
- 島の人口減少は航路維持に直結するので常に危惧しています。

- 船の発着便にバスダイヤを合わせています。
- コロナウイルス感染症の影響はある程度受けました。観光客は大幅に減少しましたが、島民の生活利用上の需要は変わらず、みられます。
- 公共交通を議論する場について現状ではそのような場がない状況です。必要性を感じていますし、海上交通事業者にも参加してもらいたいです。

※陸上交通事業者



2. 管内の海上交通関係者へのアンケート結果

- ◆ 管内の海上交通事業者へのアンケート結果によると、実施していることとしては、経費削減方策では「保険料等の諸経費の見直し」、「エンジン出力抑制による燃費削減」、「省エネ設備の導入」、「船員・事務職員の配置、給与等の適正化」が比較的多い状況にあります。
- ◆ 利用拡大方策では「船員のマナー向上」、「船内のバリアフリー化」、「船内のサービス・設備等の更新」、「団体・個人客の誘致強化」が比較的多い状況にあります。
- ◆ また、「実施予定はないが、実施したい」と考えているのは、経費削減方策では6社が「適正規模船舶へのリプレイス」と回答しており、利用拡大方策では6社が「パックツアーの造成」、5社が「利用者視点に立ったダイヤ・便数の見直し」と回答しています。

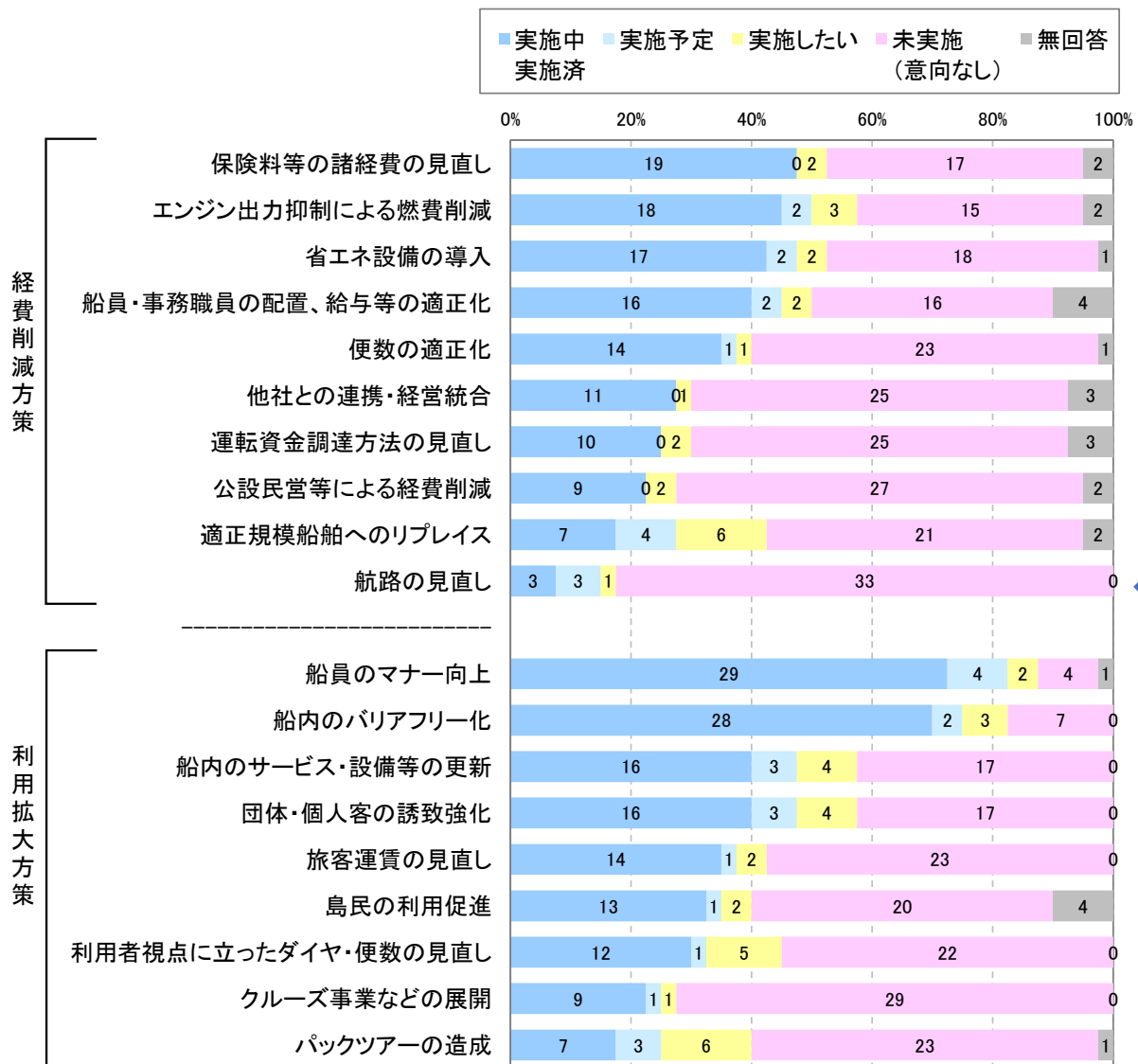


図 事業者の実施方策

- ◆ 市町村アンケート結果をみると、海上交通事業者と自治体の意識に「差（ギャップ）」があるようにうかがえます。海上交通事業者と自治体の意識ギャップを埋める必要があります。



海上交通事業者が「実施している」各種活性化方策のうち

市町村が「実施状況が分からない」と回答した割合：26.1%

海上交通事業者が「実施意向がない」各種活性化方策のうち

市町村が実施することが「必要」と回答した割合：17.5%

注）市町村の回答を事業者別に再集計して比較。

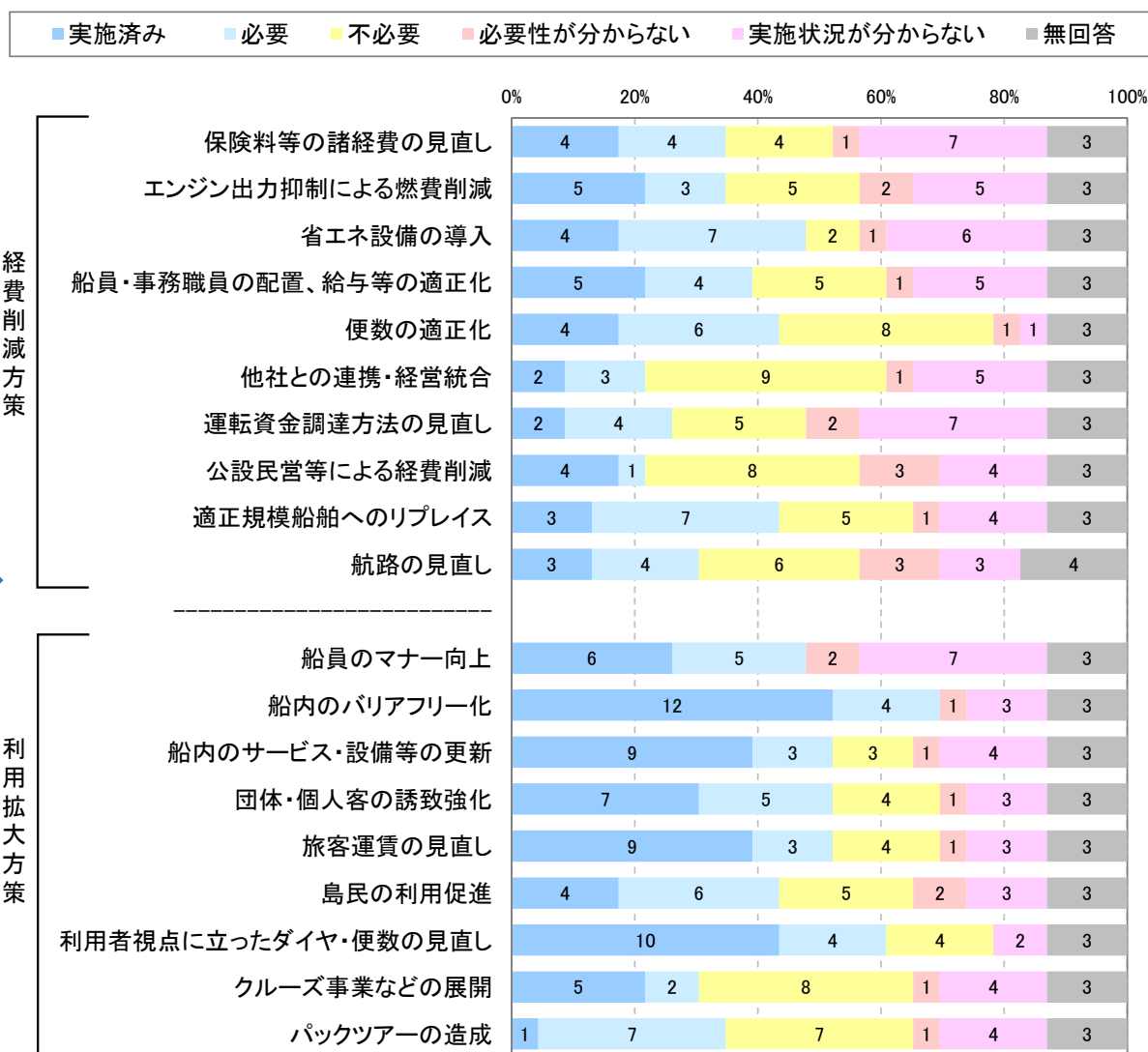


図 海上交通活性化方策に関する管内市町村の意識（認知度・必要度）

- ◆ 海上交通事業者からみた陸上交通とのダイヤ接続評価について、海上交通事業者の約45%が「陸上交通と海上交通がダイヤ接続できていない」と指摘しています。
- ◆ また、「行政がダイヤ接続の調整役を担っている」事例も若干あるものの、「行政がダイヤの接続状況を知らない」事例が過半数みられます。
- ◆ さらに、情報発信状況としては、海上交通は自社ホームページ、陸上交通は公的機関のホームページでの情報発信が多く、1つの情報発信サイトで陸上交通と海上交通がどちらも情報発信できている事例は全体の2割にとどまっており、5大CPにおいては全体の約8%となっており、ほぼ皆無の状況にあります。

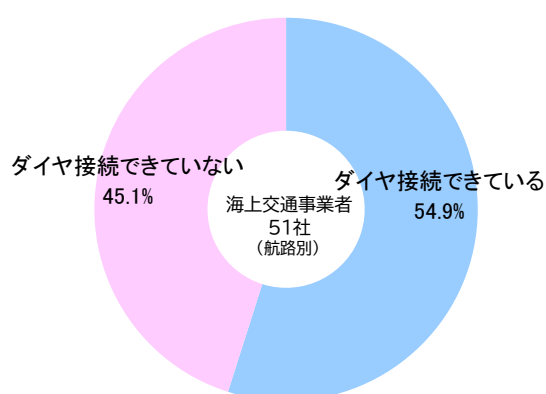


図 海上交通事業者からみた陸上交通とのダイヤ接続評価

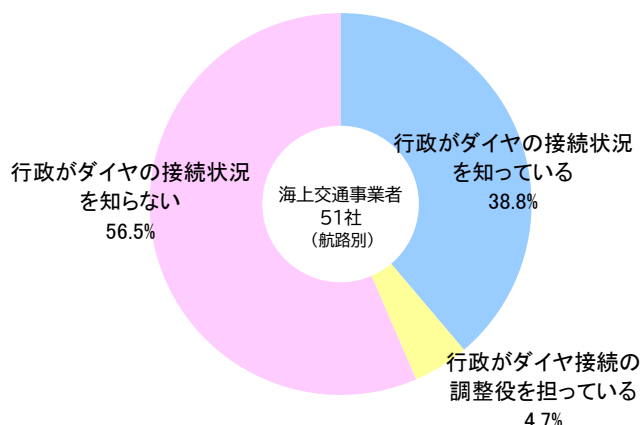


図 ダイヤ接続に関する行政の対応実態分析

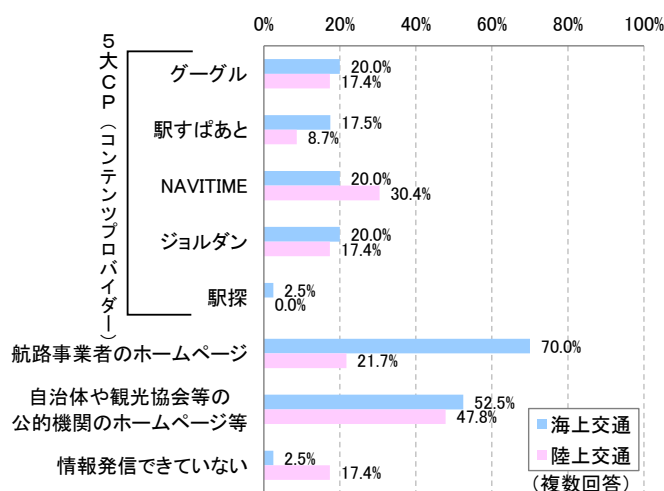


図 海上交通と陸上交通の情報発信状況

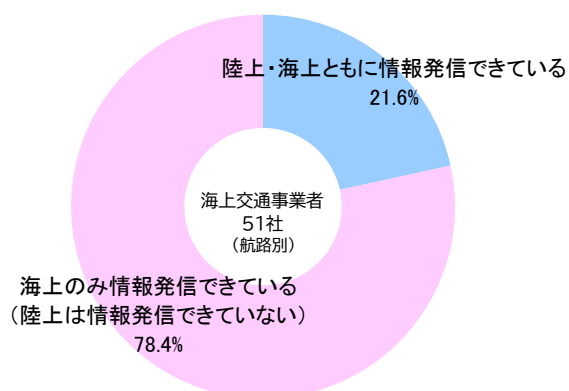


図 陸上交通と海上交通の双方の情報発信状況

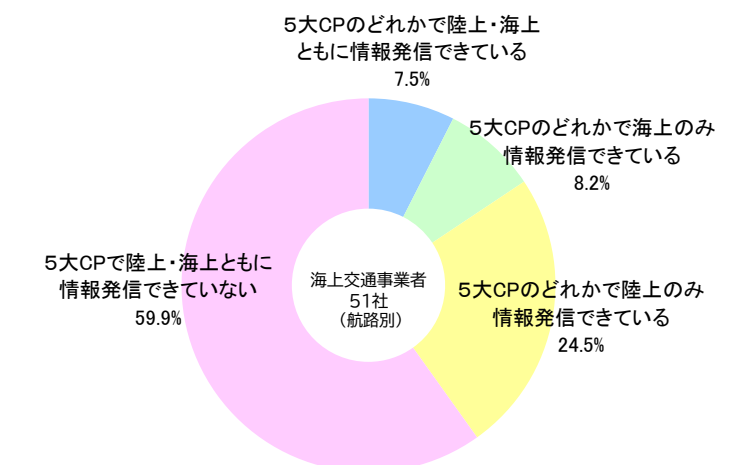


図 陸上交通と海上交通の双方の5大CPでの情報発信状況

- ◆ 航路活性化に向けた関係機関との連携活動が実施されていない実態があります。
- ◆ 地域公共交通計画の策定も“これから”という状況の中で、既に計画を策定した自治体の中には「海上交通にかかる取組」が記載されていないケースもみられます。
- ◆ 利便増進実施計画の策定事例はさらに少ない状況です。厳しい航路事業の運営状況の中で、地域公共交通計画に基づく地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るためのアクションが求められます。

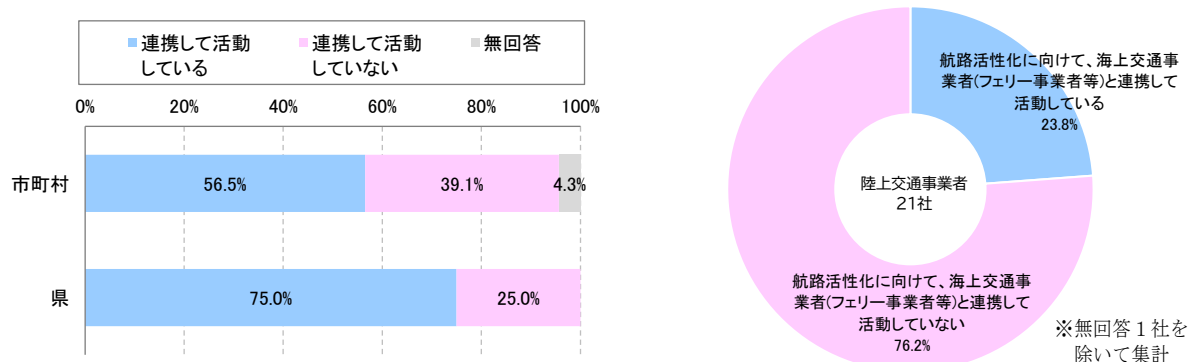


図 航路活性化に向けた関係機関との連携した活動の実施状況

注) 関係機関：海上交通事業者や陸上交通事業者、関係自治体を指す

<地域公共交通計画の策定状況>

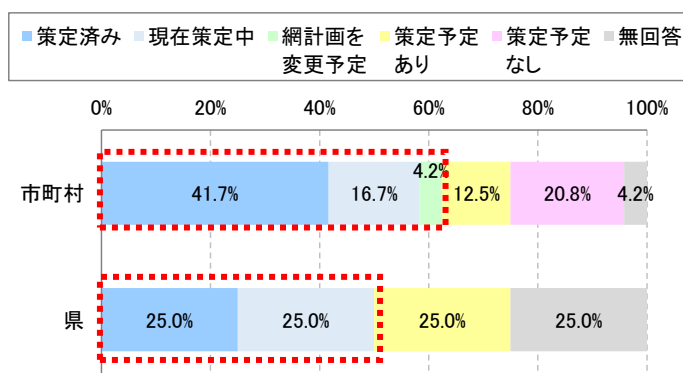


図 市町村と県の地域公共交通計画の策定状況



地域公共交通計画について
「策定済み」「策定中」「網計画を変更予定」と回答した自治体の状況

<海上交通にかかる取組の記載状況>

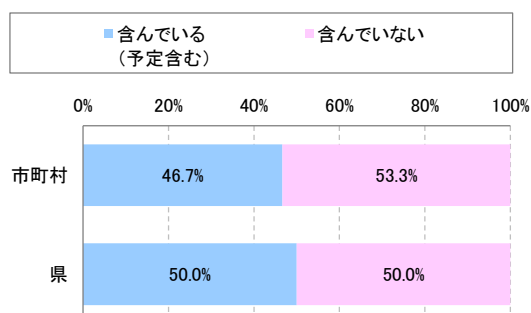


図 海上交通にかかる取組の記載状況

<市町村と県の利便増進実施計画の状況>

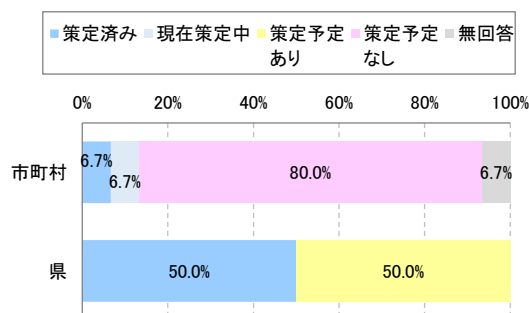
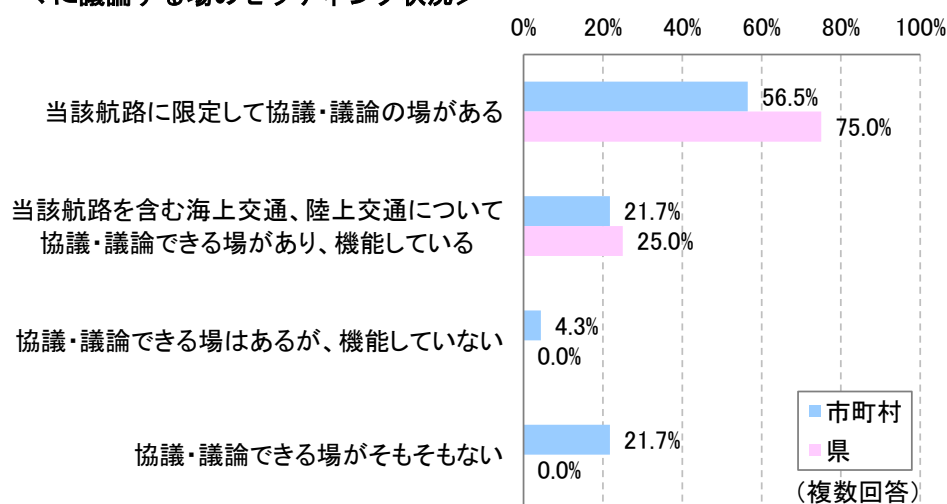


図 市町村と県の利便増進実施計画の状況

- ◆ 実際に行動を起こす際には、様々な調整や協議等が必要となります。
- ◆ 県と市町村へのアンケート結果をみると、「航路をテーマに議論する場のセッティング状況」について、管内全県と市町村の8割は「議論する場がある・場があり機能している」と回答しており、管内市町村の2割は「議論する場がない・場はあるが機能していない」と回答しています。
- ◆ 「航路をテーマに議論する場」への航路事業者の参画に対する意向については、県・市町村ともに航路事業者からの情報発信・情報共有等の意向をもっているようです。
- ◆ 自治体との意識ギャップを埋め、共通認識を得るためにも、県・市町村が「航路をテーマに議論する場のセッティングをすること」が必要です。
- ◆ 加えて、海上交通事業者が主体的・積極的に「航路事業の状況や今後の方向」等について関係機関に対して航路事業の実情や今後の方向等についての話題提供や、そもそも論として、きちんと「協議・議論する場に参加すること」が重要です。

<航路をテーマに議論する場のセッティング状況>



<航路をテーマに議論する場への航路事業者の参画に対する自治体の意向>

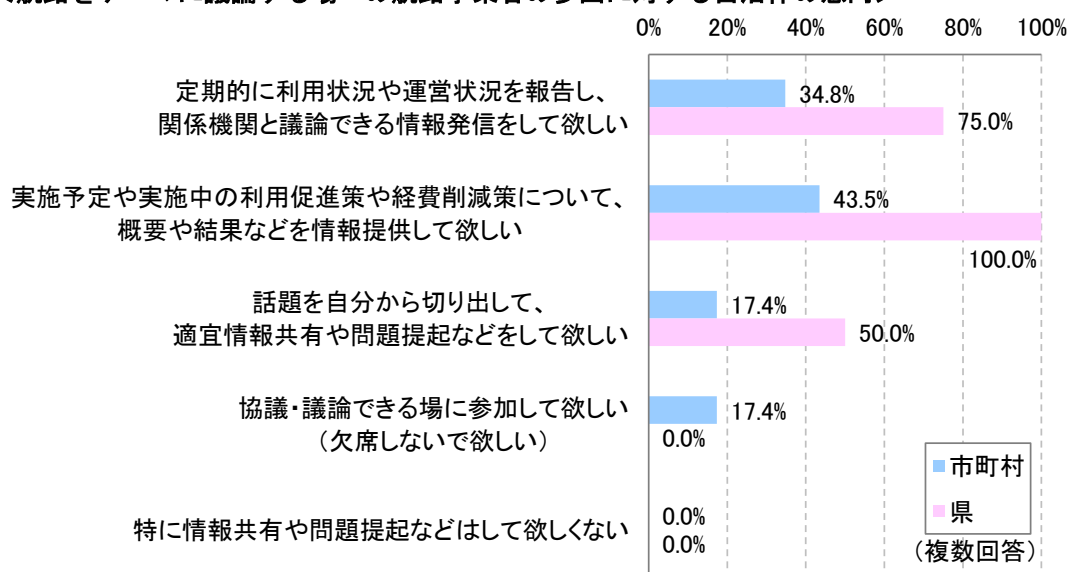


図 市町村と県の意識

3. 管内の海上交通利用者等へのアンケート結果

- ◆ 管内の海上交通事業者の窓口において、利用者及び非利用者に対してアンケートを実施しました。
- ◆ 回答者の日頃の外出頻度をみると、「週に1日以上」が約70%を占めており、海上交通の利用頻度は、「週に5日以上」が約30%、「週に1日以上」が約54%と高く、高頻度の利用がみられます。
- ◆ 回答者のほとんどが、運転免許や自家用車を保有していることもあり、普段の外出での移動手段の多くは「自家用車」（約72%）となっており、公共交通は約12%と少ない状況です。この傾向は海上交通を利用する外出をする場合でも類似しており、「自家用車」が最も多く、公共交通の利用は1割に満たない状況にあります。

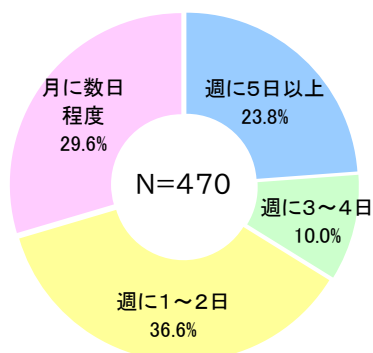


図 外出頻度

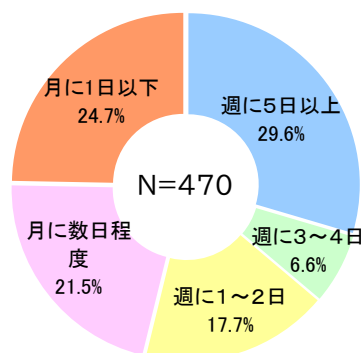


図 海上交通の利用頻度

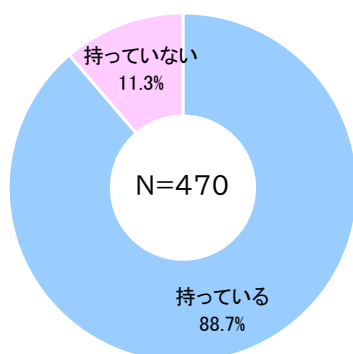


図 運転免許の有無

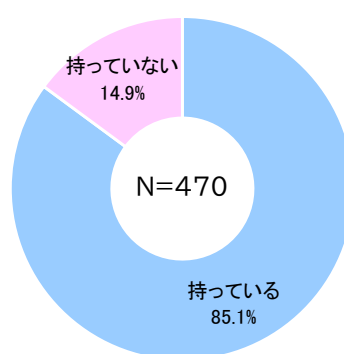


図 自家用車の有無

表 外出時の移動手段

	普段の外出時 (N=470)	海上交通を利用した外出時 (N=425)	
		自宅から港へ	港から目的地へ
路線バス	8.5%	2.4%	4.5%
コミュニティバス	1.3%	0.9%	0.5%
タクシー	2.1%	0.5%	2.6%
自家用車(自身の運転)	71.5%	53.2%	32.2%
自家用車(家族等の送迎)	15.1%	8.5%	6.4%
バイク	8.7%	12.7%	8.5%
自転車	16.0%	10.4%	8.0%
徒歩	10.2%	20.9%	39.5%
施設による送迎		0.2%	0.7%
その他	4.9%	4.2%	9.2%

注)複数回答

- ◆ 管内の海上交通の不満点を利用者と非利用者が指摘した結果が下図です。
- ◆ 総合評価をみると、利用者・非利用者ともに「満足+概ね満足」が「不満+やや不満」を上回って、総合的には「概ね良好」の状況にあるようです。
- ◆ 項目別にみると、「乗降のしやすさ」や「乗船時間」、「職員・船員の対応」は不満度が比較的低く、利用者にとって「良好」な状況にあるようです。
- ◆ 一方で、「ダイヤ」と「料金」、「運行便数」は不満度が比較的高い状況にあります。

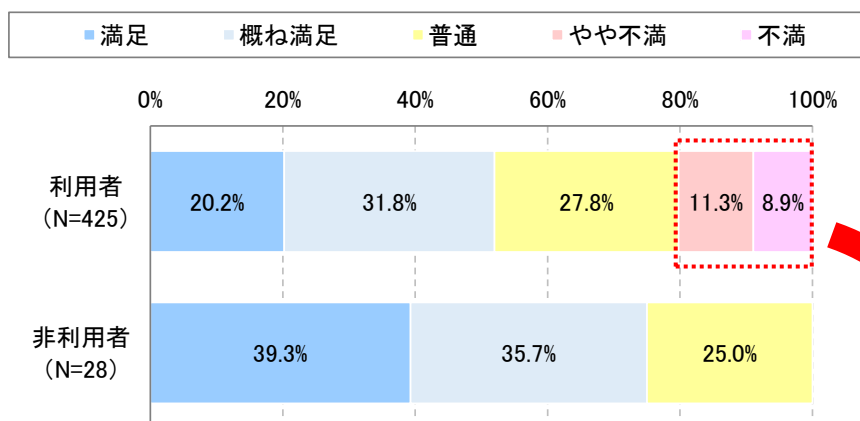


図 航路の総合評価

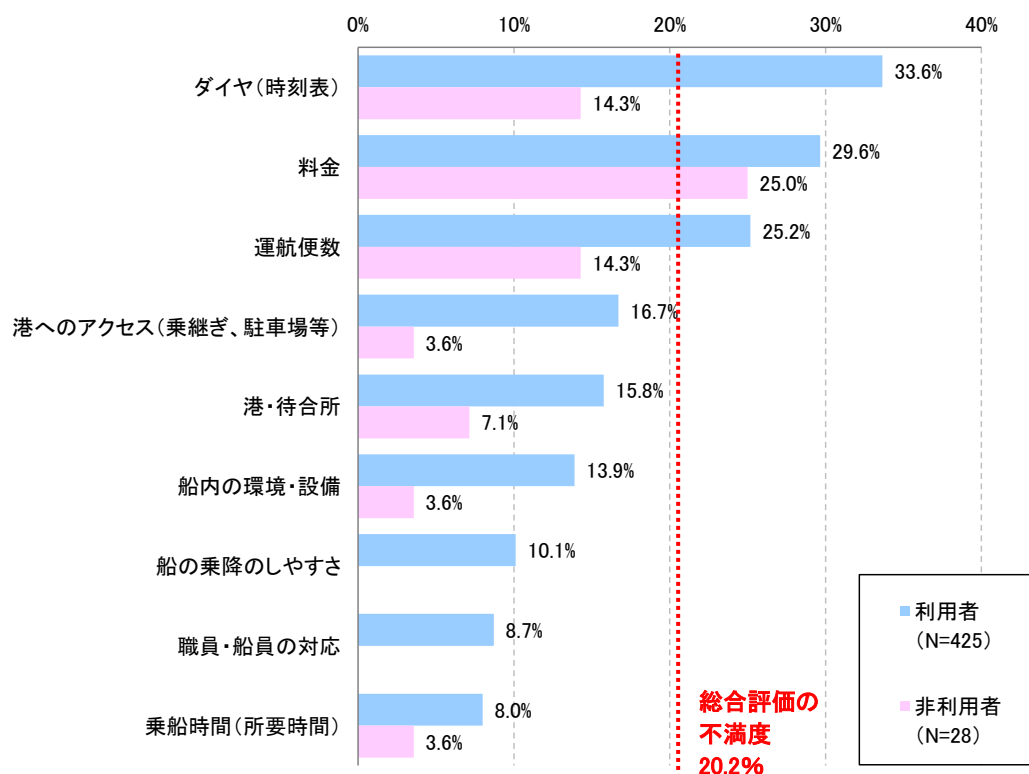


図 航路の不満足度(「不満」と「やや不満」の回答割合)

- ◆ そのため、利用者・非利用者が特に改善して欲しい点として挙げた上位3項目をみると、「便数を増やして欲しい」、「料金を安くして欲しい」、「ダイヤを見直して欲しい」が挙げられています。
- ◆ 海上交通の経営改善にあたり、事業者の経営努力以外で利用者が必要と考える“経費削減方策”について調査した結果が下図です。
- ◆ 全般的に「必要」との回答に対して「必要ではない」が高い結果です。
- ◆ その中でも、「減便」と「料金の値上げ」、「燃料代を減らすために速度を落とす（所要時間の増加）」については、回答者（利用者）の約8割が「必要はない」との指摘をしています。
- ◆ コロナ禍の中、必要に迫られて実施せざるを得ない経費削減方策を実行するにあたっては、利用者・地域住民の理解・協力が必要であり、それを促進するためには、現状の海上交通の経営状況を適切に情報発信していくことが望まれます。

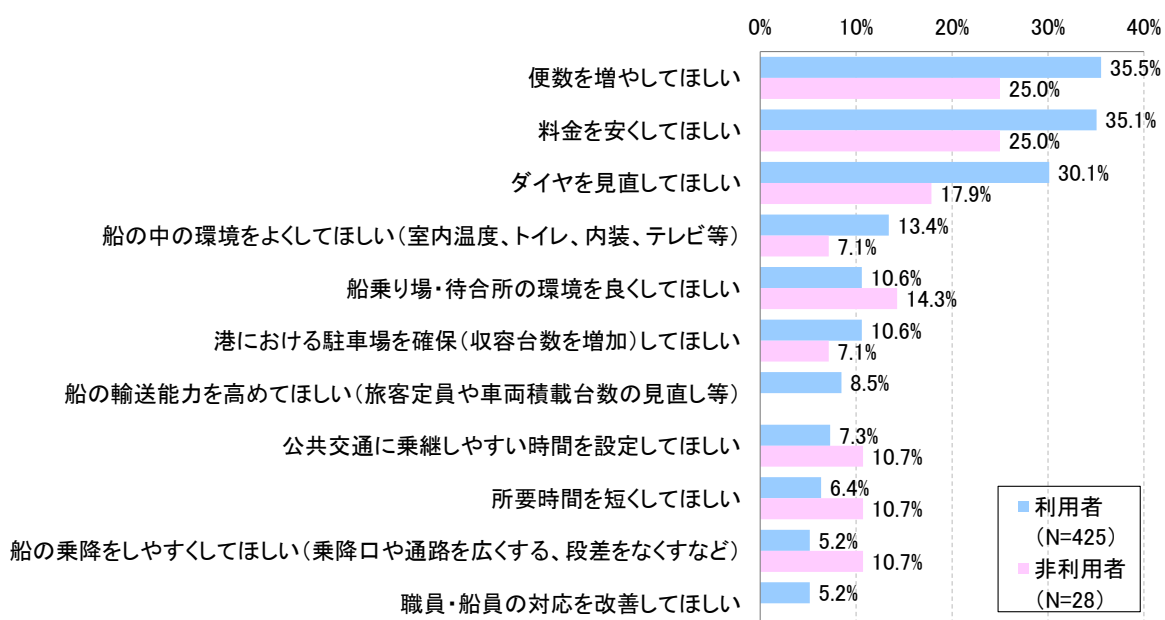


図 特に改善してほしい点

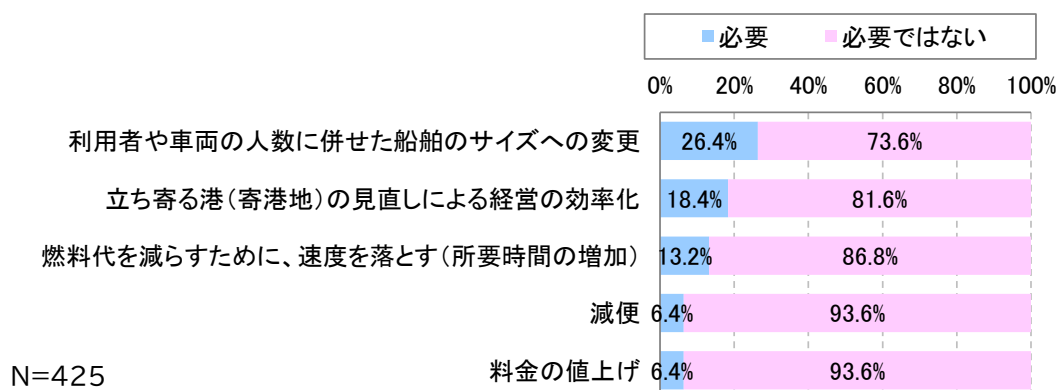


図 経費削減方策における利用者の許容度(必要性指摘割合)

4. 他地域の取り組み紹介

- ◆ ここでは、「海上交通事業者を協議会と分科会に参画してもらい官民連携して公共交通計画づくりを行った事例」（大分県大分市）と「国庫補助の有効活用事例」（長崎県五島市）を紹介します。

【大分県大分市】地域公共交通計画の作成における関係者を参集した分科会の開催

法定協議会等における航路事業者の参画状況とその経緯	○参画時期 ・平成 28 年度から、航路事業者は大分市地域公共交通協議会（法定協議会）に委員として参画しています。 ・航路事業者をはじめとする関係者により、本市の地域公共交通のマスタープランとなる1期目の「大分市地域公共交通網形成計画（H29）」や2期目の「大分市地域公共交通計画（R4）」を策定しています。 ・また、航路事業者は、大分市地域公共交通協議会の下部組織となる「分科会」にも参画しています。 ○分科会の開催・設立目的やきっかけ ・令和3年度に協議会の会則を改正し、新たに分科会を設置しました。 ・分科会メンバーとしては航路事業者、バス事業者、タクシー事業者、鉄道（JR）、学識者、国（支局）、県、市です。 ・分科会の設置背景としては、利用者の減少や交通事業者の運転手不足など、公共交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増している中で、引き続き、切れ目なく、各種取組を進めるとともに、既存事業の見直しや改善、新たな事業等、踏まえつつ、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた調査・検討を行うためです。 ○航路事業者が参画することの評価・効果 ・鉄道・バス・タクシー・フェリーの現状や各種取組の情報共有はもとより、路線バスとフェリーの接続に係る意見交換など、地域公共交通ネットワークの議論の幅が広がりました。 ・また、航路事業者の旅客人員や自動車搬送台数を計画に掲載することで、市民の理解が図れました。
地域公共交通計画における航路の記載状況	○公共交通のネットワークにおける航路や港の位置づけ・機能 ・公共交通のネットワークの中で「公共交通幹線軸」として、航路を位置付けており、機能分類として「複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民・交流者の都市活動を支える。需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。」としています。 ・西大分港と佐賀関港はそれぞれ「大分都心拠点」、「地区拠点・交通結節点」に位置付けられています。 ○航路の目標や事業・取組（計画に明記したもの） ・航路の目標設定は掲載していません。 ・航路に関する取組として、計画に陸上交通との接続や情報発信等を掲載しました。 ・今後は、公共交通の連携可能性調査（利便増進事業の検討）において、フェリーとバスの接続など、調査・検討を行う予定です。

航路事業者の独自の取組についての法定協議会での共有状況	○法定協議会や分科会における海上交通事業者の発信状況(積極度合い)と評価 ・他の交通事業者と同様に航路事業者も協議会や分科会に参画し、現況の説明など情報共有はしているものの、行政と航路事業者が連携した取組や事業は少ない状況です。 ・今後は、市としても事業者間連携について、可能な範囲で調整をしていきたいと思っており、フェリー事業者から具体的な取組等の提案があれば、より取組が進んでいくものと考えています。 ○公共交通の情報発信の取組(例:グーグルやナビタイム等での最新ダイヤの発信)についての行政の関与実態 ・GTFS 関係は交通事業者主体となって実施しています。 ○海上交通の情報発信が後手になっている場合等における貴市のスタンスや考え方 ・交通事業者と行政が連携し、情報発信を行います。
------------------------------------	--

【長崎県五島市】奈留島～前島航路「地域公共交通利便増進実施計画等の活用」

奈留島～前島航路の概況	○航路の概況 ・奈留島と同島の南 1.6km に位置する前島との間を結ぶ「奈留島～前島航路」では、昭和 37 年から奈留町営交通船が、平成 16 年の市町村合併後は五島市営交通船が運航を行っていました。前島の人口減少に伴う航路利用者数の低迷を踏まえ、需要に応じつつ、利用者の利便性を損なわない運航形態を検討する必要がありました。 ○航路を取り巻く現状や問題・課題 など ・五島市は上記の問題・課題を踏まえ、誰もが利用しやすく、かつ、持続可能な公共交通サービスを提供していくことを目指し、平成 27 年度に「五島市地域公共交通網形成計画」を作成し、平成 28 年 7 月に「五島市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。
再編実施計画の概要	○計画概要 ・市内の路線バス・コミュニティバス・航路を一体的に見直し、奈留島～前島航路は定期航路から民間の船舶を用船した予約制運航(デマンド運航)に切り替え、運行経費の削減を行いました。 ・また、最大搭載人員 50 名の旅客船(一般旅客定期航路事業)から 12 人以下の船舶(人の運送をする内航貨物定期航路事業)に転換しました。 ・結果的に、再編実施計画による特例措置を受け、補助対象要件が緩和され、不定期航路事業が国庫補助対象化されました。 ○成果(KPI の達成状況や定性的評価) ・成果としては、大幅な赤字解消、利用者数の需要に応じた 1 便当たりの適正な乗船者数及び効率的な運航が可能になりました。 ・航路の利用者数について、数値目標の設定をしており、現況値(H27 年度)4,212 人、目標値(R2 年度)3,334 人としていましたが、H30 年度から R2 年度まで利用目標値(3,334 人)を達成し、かつ事業実施前(H27)を上回る結果となりました。
その後の市の取組	○再編実施計画策定後の検討経過 ・令和 3 年 9 月に「五島市奈留地区地域公共交通利便増進実施計画」を策定、令和 4 年 3 月末に「五島市奈留地区地域公共交通利便増進実施計画」を改訂することとなっています。

5. 航路の維持・活性化にかかるヒント集

- ◆ 海上交通は、人口減少や少子高齢化が進む地域では、利用者が非常に少ない状況で運航している実態がみられます。
- ◆ このような海上交通に対しては何かしらの取組みが必要となりますが、自治体・海上交通事業者への調査を行った結果、海上交通の維持・活性化に向けて、意識のギャップ（認識の違い）があるようです。
- ◆ 関係機関が連携して海上交通の維持・活性化に取り組むことが重要です。

海上交通事業者、地方公共団体、利用者、地域の方々が

「主体的に」「共創」し海上交通に取り組むこと

- ◆ 海上交通への取組みは、海上交通事業者、地方公共団体、利用者や住民によって様々ですが、各々が海上交通の現状を理解して「主体的」に取り組むことが必要です。そして、地域で目指す海上交通へ各々が協力して、共に作り上げていくことが求められます。
- ◆ 海上交通事業者は、地域と連携した取組みを意識して向き合うべきです。
- ◆ 地域公共交通活性化再生法では、交通事業者は「自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。」となっています。維持活性化に向け、海上交通事業者が地域をはじめとして誰かの協力を必要とした場合には、海上交通事業者としては門戸をあけていくべきです。

コミュニケーションを大事にし、お互いの信頼関係を構築すること

- ◆ 調査の結果、現状で地域と海上交通事業者のコミュニケーションは不足していることがわかりました。

【再掲】

海上交通事業者が「実施している」各種活性化方策のうち

✚ 市町村が「実施状況が分からない」と回答した割合：26.1%

海上交通事業者が「実施意向がない」各種活性化方策のうち

✚ 市町村が実施することが「必要」と回答した割合：17.5%



注）市町村の回答を事業者別に再集計して比較。

- ◆ 今後は両者の意識を知るということを大事にし、コミュニケーションを続けることでお互いの信頼関係を構築することが求められます。
- ◆ 積極的に市町村が行う法定協議会に参画し、会議の中で海上交通の現状や問題、現在事業者が取り組んでいる内容などを情報提供し、明るいニュースから困っていることまで、会議の参加者に海上交通の現状を知ってもらうとともに、現在の状況について地域と意識共有しておくべきです。
- ◆ その時に、特に地域と向き合う姿勢として、海上交通事業者からの会議への出席者は、地域と海上交通の問題を把握しており、議論の場で受ける提案に対してある程度判断できる必要があります。
- ◆ また、法定協議会以外にも、様々な場面を活用し、地域とのコミュニケーションを積極的に行う必要があります。

海上交通の状況を積極的に情報発信し、

海上交通事業者自らが地域と積極的にコミュニケーションをとっていくこと

- ◆ 海上交通利用に関する様々なデータは、海上交通の利便性向上や利用促進策の検討などに重要なものであり、海上交通事業者と地域で共有することは重要です。
- ◆ また、データは共有するだけでなく、需要の把握や潜在需要の分析などを行い、海上交通事業者の運行や経営の改善、行政の地域活性化などの政策などに役立てることも必要です。
- ◆ しかし、海上交通事業者が有するすべてのデータを公開することは、企業として困難なケースもあるため、自治体は分科会などを設立し、双方が相談・協議しやすい環境づくりを行うことが必要です。また、データとして必要となる理由、内容などを説明したうえで求める必要があります。求めるデータを絞ることで、海上交通事業者としても協力できる可能性があります。
- ◆ なお、必要なデータを海上交通事業者が有しているとは限りません。その場合は、必要なデータの種類や性質に応じ、事業者・地方公共団体自ら、又は双方が協力してデータを収集する必要があります（収集する主体が誰でなければならないということはない、他人事にせず自ら動くことが必要）。
- ◆ このように海上交通の維持・活性化には、海上交通利用状況をしっかりと確認し、海上交通事業者と地域とが一緒に考えるべきです。

都市計画や交通計画において、海上交通の特徴を意識して作成すべき

- ◆ 地方公共団体が策定する計画では、海上交通に対して単なる地域間の移動手段や「地域の移動の軸」という位置づけで「海上交通があって当たり前」という意識のもと策定しているケースが多くみられます。
- ◆ 地域公共交通活性化再生法に基づき、自治体は地域公共交通計画を策定していますが、海上交通に対して十分な課題検討はできていません。
- ◆ 地域公共交通活性化再生法における役割として、市町村は、「公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に取り組む」こととなっています。また、県も市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされています。
- ◆ 海上交通がある地方公共団体はその優位性を認識し、その特徴を意識しつつ海上交通が地域づくりに活用できる手段のひとつとして計画策定をすべきです。

活性化協議会をフル活用し、

地域公共交通計画の策定に海上交通を巻き込むべき

- ◆ 地方公共団体は、海上交通の問題点や特徴を十分把握するためには、海上交通事業者と積極的にコミュニケーションを行うべきです。
- ◆ そのためには、市町村は法定協議会に海上交通事業者を招請し、例えば「地域の港の利用者が減少している」など海上交通に関する問題意識を示してもらい、その問題の重要性や対策の緊急性などを議論することが必要です。
- ◆ また、コミュニケーションを通して海上交通の強み・弱みなどの特徴について認識し、海上交通の特徴を活かして海上交通の維持・活性化へのアイデアを検討すべきです。
- ◆ そのようにして海上交通事業者との信頼関係を構築し、地域公共交通計画に海上交通との取組みを盛り込んでいくべきです。

複数県に跨る航路等において、県は広域的観点から調整役をすべき

- ◆ 県は、地域公共交通活性化再生法において、複数市町村に対して広域的な見地から助言や援助を行うとともに、市町村と密接な関係を図りつつ、主体的に取り組むこととされています。
- ◆ 海上交通は複数の県・市町村を跨いで運行するケースが多いという特徴を考えると、海上交通の維持・活性化に対して単独市町村では取り組みにくい状況が多々あります。
- ◆ そのようなときに、広域的視点で県から複数の沿線市町村の調整役を行い、地域と海上交通の関係構築をすべきです。

【資料Ⅰ】海上交通の活性化方策の紹介

- ◆ 四国管内の海上交通事業者へのアンケート結果によると、海上交通の活性化に向けて「経費削減」や「利用拡大」の観点から様々な方策を実施しています。
- ◆ 以下にその一部を紹介します。

【経費削減方策の例】

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
1	省エネ設備の導入	・旅客船エンジンに省エネルギー設計のものを採用。 ・船舶の電気のLED化を実施。 ・LED照明の設置を採用。 ・省エネプロペラを採用。 ・省エネ対応エンジン、低摩擦型船底塗料使用により、従来の既存船より年間800万円の燃料削減に成功。 ・フレンドフィンを設置。 ・船の新造にあたり塗料等を見直し省エネにつながる塗装をした結果、使用燃料が減った。 ・船舶の主機関省エネ化。 ・低摩擦型選定塗料の採用（防汚効果向上）、舵フィン、バウキャップの取付を実施。
2	適正規模船舶へのリプレイス	・2018年と2020年にリプレイスが終わった。予備の小型船のリプレイスを検討中。 ・古い船は修理に費用がかかり、結果的にコスト増につながっていた。これからの経営を考えると新造船を導入する最後のチャンスだったかもしれない。 ・2021年に新造船を導入したが、3航海増便したので、燃料及び船員増員でのコストアップ、今後集客を図り売り上げ増を目指す。
3	航路の見直し（寄港地再編）	・A港に寄港する便を4回から2回に変更した。 ・海上交通事業者としては、できる限りの改善を長年しており、最近でも寄港地を抜港した。
4	便数の適正化	・冬季（12月～2月末）はB島への最終便を減便。 ・利用客の利用頻度に合わせて、便数を調整している。 ・離島航路協議会で議論している。 ・他航路との合併により増便となり、利用客の利便性を維持している。 ・他社とのバランスを見てダイヤを検討している。 ・利用人数に応じて平成20年度、平成23年度に運航回数を減便した。 ・夏季は多くの利用が見込めるため延長営業を実施している。 ・コロナの影響により利用の少ない便を休航にした。
5	エンジン出力抑制による燃費削減（エコドライブ）	・運航前の始動、主機、補機の時間差をおいている。 ・海域によって、速力を調整し、燃料を抑えるように努力している。燃油の高騰は非常に厳しい。 ・エンジンは必要最低限しか使用していない。 ・航海時間がかかって運航時間に影響が出ないよう、配慮しながら出力抑制を実施している。

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
		・使用船舶の運航の定時性をある一定確保しながら、潮流等の影響を利用し、時間的に余裕のある時には、主機関の回転数を落として燃料消費に努めている。 ・出入港時のスロー運航を実施。 ・主機関の回転数を調整し消費量を削減している。 ・速力を調整し燃費を抑えている。 ・停泊中の客室空調稼働時間を削減。 ・時間にゆとりが発生した時は減速（出力抑制）している。 ・潮流状況によって速力を調整し、燃料を抑えている。 ・航海時間に影響ない程度で出力を抑制している。 ・必要以外の機関使用は避けている。運航時、安全を確保できる最低限の機関回転数で抑えている。
6	公設民営等による経費削減	・令和3年10月から、観音寺市より航路事業を譲受し、運航している。 ・町営から中島汽船株式会社になった。 ・上島町より1隻建造してもらった。 ・運航管理業務を民間委託している。 ・平成15年度以降現在に至るまで民間委託している。 ・平成26年度から公営航路を民間事業者へ委託している。 ・平成16年から渡船運航業務をアウトソーシングにより民間事業者へ委託している。
7	船員・事務職員の配置、給与等の適正化	・フェリーの乗組員数を6名から5名へ。 ・定期昇給は2分の1にしている。 ・人員削減、報酬・給与削減、シルバー人材センター活用等の出来る限りの対応をしている。 ・船員3名事務員1名と最小限の人数で経営している。 ・人員を確保し全員がきちんと有休消化できるよう余裕を持たせている。給与も手当等をつけて不満が出ないよう適正な金額を支払っている。 ・限られた人員（正社員・パート）で運営しており、船員は全員海員組合員である。 ・役員報酬12%のカット及び陸上員マルチタスク化による人件費の削減。 ・嘱託職員の採用（人件費抑制）。 ・運航要員の最小化の見直し、事務部門、サービス要員を別会社化している。 ・船員・事務職員及び給与は、安全運航確保ができる最低限の人数・金額で実施している。
8	他社との連携・経営統合等（共通予備船の導入など）	・同業者との連携はないが、異業種との連携を進め、売上を伸ばすように努めている。 ・朝の通勤通学時のみ他社に委託運航している。 ・グループ会社として経営に参加している。 ・観光面に力を入れているので、寄港している島内の飲食店や行政と協力し島のPRを積極的に行っている。 ・〇〇フェリー（株）一部業務の委託している。 ・〇〇株式会社のグループ間の連携（例：グループ内のフェリー会社との連絡切符の販売等）を進めている。 ・船内と陸上の売店業務をグループ内で委託運営している。

No.	経費削減方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
		・別航路の予備船として貸船している。 ・〇〇汽船と共同運航を行っている。 ・他社船舶を緊急用として使用船登録している。 ・グループ会社にサービス要員を委託している。
9	保険料等の諸経費の見直し	・軽微な修繕は自己負担にしている。 ・燃料油のグループ共同仕入れによる価格の低廉化や一番効果が高い保険料掛け金の一括前納を行っている。 ・入渠先の選定および船具の購入等については、事前に見積をとるなど、価格の調査を行い決定している。 ・障害保険の補償ランクについて、船舶新造の際に見直しを行った。 ・船価に合わせて保険料を見直している。 ・グループ会社で契約することで、コスト低減している。 ・各種経費は毎年見直しを実施しているほか、岸壁使用料等の減免を申し入れている。また、燃料油のグループ共同仕入れによる価格の安定化を行っている。 ・保険料に関しては、複数社の見積りをとっている。 ・従業員の日々のメンテナンスを、しっかり実施することにより、修繕費の削減に繋げている。 ・修繕費（ドック費用）の複数業者への見積り依頼の実施。 ・従来から市の規則に基づいて修繕費や燃料費等の入札を実施している。修繕費については安全性とのバランスを考慮しながら必要最低限の修繕にとどめ、経費の削減に努めている。 ・岸壁使用料等の減免申し入れ。 ・コロナ対策として岸壁使用料等の減免を申し入れ。
10	運転資金調達方法の見直し（無利子・低利子借り換え等）	・コロナ対策の融資など、金利の低いものを使用した。日本政策金融公庫の融資を受ける際に経営力向上計画を提出し、金利が下がった。 ・今回コロナによる無利子貸し付けを利用した。 ・コロナ対策法で銀行融資を受けている。 ・昨年はコロナ融資を受け、低利子借入を実施中。 ・民間に借入の申し込み。 ・コロナの影響により売り上げが大きく落ち込み、県・市より無利子の融資を受けている。
11	その他	○船用品、消耗品等の購入単価の見直し。 ○必要のない駐車場や新聞等の契約を解除したり、消耗品等購入する際は、職長の承認を受け不要な消耗品の購入を抑える等、細々とした経費の使い方を見直し実施している。 ○免税軽油申請をしている。

【利用拡大方策の例】

No.	利用拡大方策	管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
1	旅客運賃の見直し	・ 島民割引を実施。 ・ 往復割引を実施。 ・ ICカードの導入により 5%の割引。 ・ 消費税が増税されたときに消費税分を値上げした。 ・ 定期便車輛の後払い精算による割引実施。今後は燃料高騰の状況を踏まえ燃料サーチャージも視野に考えていかないとはいえない。 ・ 回数券等の販売の実施。 ・ 年間パスや高齢者・小児割引などを実施している。 ・ 旅客運賃の値上げ及び各種割引の廃止。
2	利用者視点にたったダイヤ・便数の見直し	・ 季節時間の設定。 ・ 夏ダイヤ（8/1～8/20）の設定。 ・ 夏季は利用者が多いため延長営業を実施している。 ・ 繁忙期の旅客定員の増加（ゴールデンウィーク）。 ・ お盆等多客時には、臨時便を運航している。臨時便は予備船をもっていることでそれに対応。 ・ 各自治体の了解を取って運航時刻を作成している。 ・ 航路の集約に伴い、通勤・通学・通院の利便性向上のために増便。 ・ 行政の意向を踏まえ、高速船の最終便の時間を遅らせたが、反響は半々の状況。 ・ 需要の多い通勤・通学の時間帯には、便数を多く設定している。 ・ 利用人数に応じて平成 20 年度、平成 23 年度に運航回数を減便。
3	船内のバリアフリー化	・ エレベーター、バリアフリースイッチ、車いすスペースの確保。 ・ バリアフリー化船舶にリプレイスした。 ・ トイレや客室等、バリアフリー対応船として建造している。 ・ 車いすでの乗下船が可能となっている。 ・ エレベーターの増設。 ・ 多目的トイレの設置、車いすスペースの設置、一階に客船の設置。 ・ 車いすスペースの確保、客室出入口のバリアフリー化を実施。 ・ 車いすスペース、トイレ、手すり等。 ・ バリアフリールームの設置。 ・ 介護が必要な乗客への誘導を実施。 ・ 現時点でバリアフリー化は実施済みだが、さらなる利便性を図るべく、エレベーターを前後に一基ずつ配置。 ・ 標識・点字・トイレ・エレベーター・客席・通路等。 ・ 車椅子昇降装置及びエレベーターの搭載、ルールに沿った船内設備の対応（手すりの高さ、通路の幅、段差、席等一式）。
4	船内のサービス・設備等の更新	・ 外国語対応、Wi-Fi の設置。 ・ 乗船客の大半が島民であり高齢者が多いため積極的に乗下船の際に歩行介助等を行っている。 ・ 抗菌、抗ウイルス対応の空調設備を設置。 ・ 新型コロナウイルス感染症対策のため、客席のベンチシートの背面に飛沫防止用のアクリル板を設置。 ・ 地上デジタル化対応のテレビ導入。客室内においてコロナ対策として強制換気システムの導入。通勤時間帯のみ優先座席の設置。充電用コンセントの増設により、携帯電話及びパソコン利用による利便

No.	利用拡大方策		管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
			性向上。女性用トイレにパウダールームの設置。客室各区画ごとの温度調整が可能。立ち席なしの定員 500 名分の座席を配置。 ・コロナ前は多言語対応に力を入れていた。 ・地上デジタル化対応のテレビを導入。 ・新造船時に全室を個室化した。 ・女性専用席及び車いす席の設置、船体横揺れ防止のためフィンスタブライザーの採用。 ・船舶運航時間に関し、日本語以外に 4 ヶ国語（英語・中国・韓国・台湾）の時間表を設置している。また、渡船ホームページにも時刻表の掲載及び渡船関係資料や欠航情報等も掲載し利便性を図っている。
5	船員マナーの向上		・ミーティングで教育指導を実施。 ・研修時に指導している。 ・長年できる限り船員会議等を通じて向上を図っている。 ・ニュースや実際の事例等を入手し、2 か月に一回実施している定例会や、回覧で周知している。 ・月例のミーティングを行い、指導および協議。 ・マナー講習会等の参加。 ・船員会やミーティングでの教育指導実施。船員の意識向上を指導。船長出席の研修。 ・お客様からクレーム等入ったら、担当職員が趣き、説明、今後の対応をしっかりと協議している。 ・乗組員研修を行っている。 ・毎月の安全教育・非常救難訓練・救命胴衣着用・テロ対策訓練・膨張式救命浮器作動状況確認等の訓練を実施及びヒヤリハット資料を収集等を実施し海難事故を未然に防ぐ体制作りを構築している。接客に対してもコミュニケーションを重視している。
6	交流人口の取り込み強化	バックツアーの造成	・夏場にバーベキューツアーの商品を開発。船とバス、バーベキューを含めて 2,000 円代に。市や県の補助で低価格化を実現。 ・町の協力により港を利用するサイクリストの自転車代金の無料化（代金は町より頂いている）。 ・自社が旗振りしている訳ではないが、島の観光ツアーがあれば発案者と共にプランを練り PR 等している。 ・旅行業の免許を有するグループ会社と合同でセットにした企画を商品化。オンラインツアーの実施。県内エージェントとタイアップした商品販売。 ・観光施設やホテルと提携したバックツアーを造成している。 ・フェリーと観光施設をセットにしたバック商品を実施。
		団体・個人客の誘致強化	・島内にテナントの誘致（飲食店、キャンプ場など）。 ・県外の修学旅行生の誘致。収益の向上を狙って市とも連携し、旅行業の資格を有している〇〇汽船の協力を得ながらすすめている。 ・観光遊覧切符の販売、地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。 ・旅行会社と連携し、ツアー団体客を誘致。 ・島で行われるイベント等の発案者や企業と協力し合い積極的に PR。 ・自社による営業活動の実施。 ・グループ会社と共同で島内イベントを開催し誘致を強化。 ・予備船を使って、団体等の貸切等を実施。

No.	利用拡大方策		管内航路の取組事例・改善効果等（一部を紹介）
			・自社で企画したものを旅行業者と商品化し誘客。SNS 発信による個人客の誘客。期間限定の企画切符の造成。島内の観光地とセットプランの造成。 ・「船旅ぶらす」というサイトを運営し誘致につなげている。 ・行政からの提案や弊社からの提案を含めて実施している。 ・遍路団体客等の乗船予定の連絡が入った場合、乗船を快く受け入れている。
		クルーズ事業などの展開	・貸切船。 ・花火観光貸切船。 ・花火の船上観覧などを実施。 ・周遊船を運航。 ・地元観光物産協会・商工会議所等との連携によるイベント企画。 ・「おさんぼクルージング」という定期船を利用した島への上陸をしない周遊きっぷを通常の定期船往復料金より安く提供している。他にも不定期航路のクルージングも受け付けている。
		島民の利用促進	・島内の空き家を改修し、島に住んでくれる住民を募集している。 ・ＩＣカードの導入。 ・欠航のお知らせ等はメール登録者へ一斉メールで確認してもらうことが多い。島内においては防災無線も利用している。 ・乗り心地が良いように船内を常に綺麗にしている。接客も丁寧に行い「乗りたくない」と思われないようにしている。 ・回数券の販売。 ・島民割引の実施。 ・あくまでも島民の足という点から、繁忙期等、観光利用者が多い時期には、島民の優先乗船を実施している。 ・通勤・通学のための定期券発行。 ・地元の中学生の職場体験を受け入れている。 ・定期券や回数券の販売による島民が利用しやすい料金設定。
7	情報発信の強化		・コロナ補助金を活用し宣伝広告を強化した。 ・県の指導もあり情報提供を始めた。 ・市が島しょ部の地域活性化の一環として宿泊施設を整備したので、そのアクセス手段として海上交通のPRに努めている。 ・HP やSNS を利用し情報発信している。 ・民間の乗継案内サイトの情報を随時チェックして、間違っていれば逐一運営会社に連絡し是正している。 ・独自のアプリを立ち上げ情報発信している。 ・外国人向けフェリー予約サイトとの連携。

〔資料2〕本書に関連する主な法律

【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

○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、もっ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、もっ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

○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。

(3) 船舶に関する法律

○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する。

○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、もっ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。

○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する。

○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、もっ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する。

○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。

【地域の公共交通を活性化するにあたって関係する主な法律】

○交通政策基本法

この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

四国版

地域全体で考える 海上交通サービス活性化のススメ

令和4年3月



【発行】国土交通省 四国運輸局 交通政策部 交通企画課

【問合せ先】〒760-0019 香川県高松市サンポート3番33号 高松サンポート合同庁舎南館4F

TEL : 087-802-6725 FAX : 087-802-6723 URL : <http://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/>