

九州離島航路経営改善ガイド

～離島航路の活性化・再生に向けて～

平成30年 3 月

 国土交通省 九州運輸局

はじめに

我が国には300を超える有人の離島¹⁾があり、これらの離島では約62万人の人々が生活しています。このうち、九州には全国の約1/3にあたる102の有人離島があり、全国の離島人口の半数にあたる約31万人もの人々が暮らしています。こうした離島に住んでいる人々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、離島住民の移動や生活物資の輸送などを行う生活航路として、また、地域経済の振興・発展に欠くことができない公共交通機関として重要な社会的使命を有しています。しかしながら、離島においては本土より急速な少子高齢化・人口減少の進展、公共事業を含む経済活動の縮小といった深刻な問題を抱え、これに伴って航路の輸送需要は減少、加えて、燃料油価格の高騰による経費増大などを要因として、離島航路の経営は非常に厳しい状況が続いてきました。この厳しい経営環境において、運航事業者の経営努力だけでは航路を維持していくことは難しく、地方自治体、地域住民などが主体的・継続的に連携し、離島航路を地域全体で支え、将来にわたって持続可能な形へ経営改善を図ることが求められます。

こうした中、国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域の関係者からなる協議会の合意形成を経て計画・実施される航路の安定的な経営に向けた事業について支援を行うこととしております。

これらの背景を踏まえ、九州運輸局では、離島航路の維持に関わる関係者の皆様を対象に、離島航路の経営改善を図るための取組みをサポートするための経営改善ガイドを作成することとしました。この「九州離島航路経営改善ガイド」は、離島航路を取り巻く現状から、海事関連法や支援制度、離島航路の経営改善に取り組む際のポイントを整理したものです。離島航路を計画する際の調査方法や計画策定のプロセス、離島航路の活性化・再生に取り組んでいる全国的な事例なども紹介しておりますので、離島航路の維持に日々取り組まれている関係者の皆様に、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、本書の作成にあたり、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30年3月

九州運輸局海事振興部旅客課

補注

1) 平成29年4月現在、離島振興法、小笠原法、奄振法、沖縄振興法により指定された有人の離島数

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 離島航路の運航実態	3
第3節 離島航路の経営	6
■ 第2章 離島航路の関連法令と支援制度	
第1節 海事関連法令の構成とポイント	9
第2節 離島航路の維持に係る支援制度	16
■ 第3章 離島航路の経営改善を進める上での考え方	
第1節 経営改善を考えるにあたって	26
第2節 航路改善検討の進め方	30
第3節 経営改善方策の考え方	38
■ 第4章 経営航路の活性化・再生に取り組む事例	
第1節 取組み事例の体系	40
第2節 増客・増収対策	42
1 利用向上に向けた旅客運賃割引の拡充	43
2 輸送原価などを考慮した運賃体系の適正化	43
3 利用者の視点に立った航路・ダイヤの改善	44
4 快適に過ごせる船内のサービス・設備等の充実	45
5 船内バリアフリー化による快適な利用環境の提供	45
6 船員のマナー・資質の向上による高付加価値化	47
7 情報発信の強化	47
8 顧客拡大に向けた航路利用による新商品などの造成	48
9 航路の活性化・再生を目指した地域関係者との連携	50
10 自動車航送の利用促進による収益性の向上	52
11 現有船舶の有効活用による収益向上策	52
第3節 コスト削減対策	53
1 省エネ対応の設備導入による燃料消費量の抑制	54
2 省エネ運航の励行による燃料消費量の抑制	54
3 需要にあわせた航路（ダイヤ）の適正化	55
4 地域の実情に合わせた寄港地の見直し	56
5 人員配置・給与等の適正化による経営コスト削減	57
6 日常的な点検・保守による修繕費用の抑制	58
7 保険料などの固定費削減の余地を模索	58
8 公設民営方式による航路経営の効率化	59
9 他社との連携・経営統合等（共通予備船の導入など）	60
■ 参考資料	
1 離島航路詳細図	61
2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱抜粋	66
3 離島航路事業の主要関係法令条文（抜粋）	72

第1章

離島航路を取り巻く環境

Section .1 社会情勢の変化

- 1 人口動態
- 2 年齢別人口
- 3 原油価格

Section .2 離島航路の運航実態

- 1 九州の離島航路と航路事業者
- 2 離島航路の利用状況

Section .3 離島航路の経営

- 1 国庫補助金による支援額
 - 2 標準的な費用構造
 - 3 使用燃料
-

1 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なかで、全国及び九州の離島¹⁾は人口減少が進み、平成27年現在の離島人口は約31.1万人と、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。

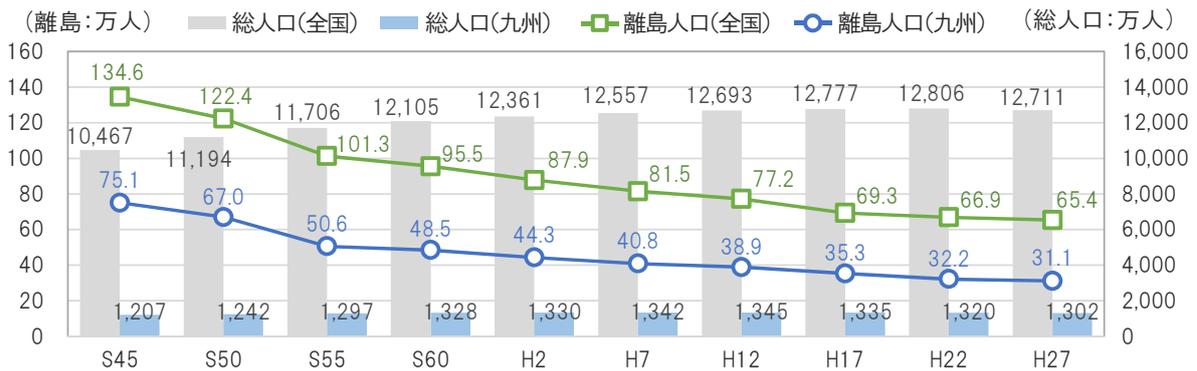


図 総人口と離島人口の推移 (全国・九州)²⁾ 資料)国勢調査・離島統計年報

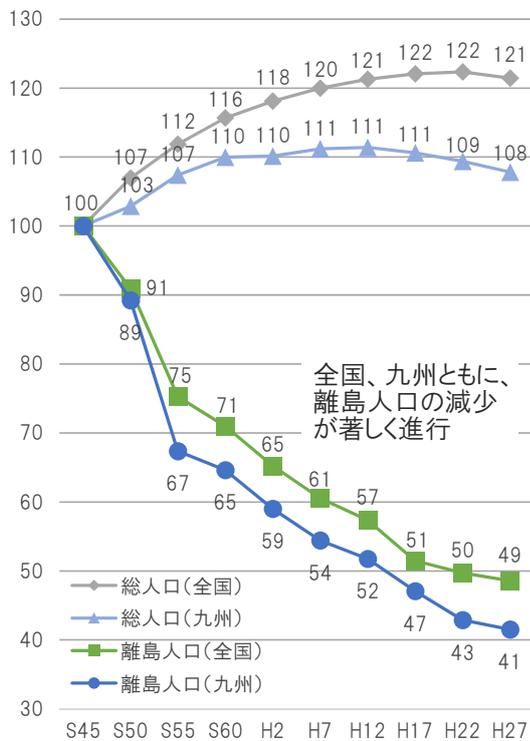


図 人口増減率の推移 (S45年を100とした場合)

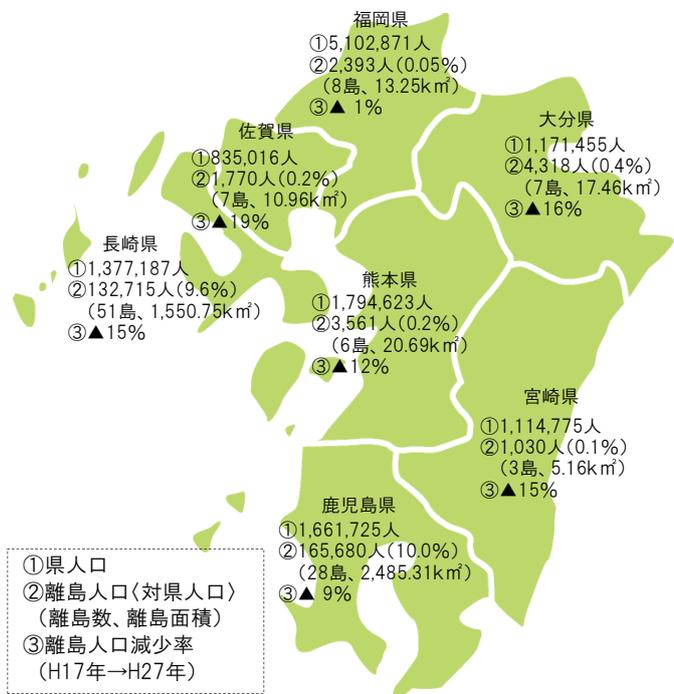


図 九州各県の総人口・離島人口 (H27)

資料)国勢調査・離島統計年報

補注

- 1) 本頁の離島とは離島振興法、小笠原法、奄振法、沖縄振興法関連の離島を指し、人口集計にあたっては沖縄振興法関連の離島は全国離島に含めた
- 2) 離島統計年報の人口等は関連法律の指定状況により異なる場合があり、上記の値は以下の年報を参照している
 S45→S47年報 / S50→S52年報 / S55→S57年報 / S60→S61年報 / H2 → H4年報 / H2 → H4年報 / H7 → H8年報 / H12→H13年報 / H17→H21年報 / H22→H27年報 / H27→H27年報 (S45・S50・S55年報は、小笠原、沖縄、奄美が未掲載のため、関係自治体の人口を国勢調査より掲載)

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¹⁾では本土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。

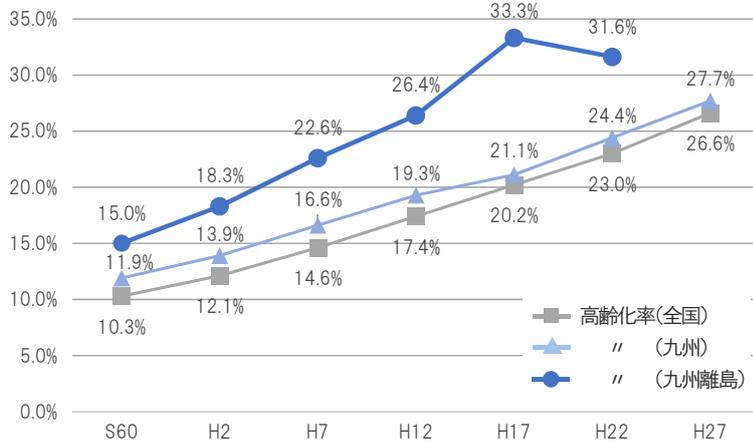


図 高齢化率の推移 (全国・九州)

※九州離島はH27統計なし(H29.12時点)

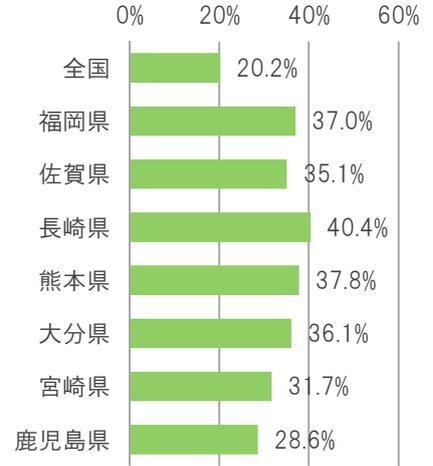


図 九州離島部の高齢化率 (H22)

資料)国勢調査・離島統計年報

③ 原油価格

原油価格は最安値時の約4倍、今後の先行きも不透明な部分が多くなっています

- 原油価格は、平成10年以降は上昇傾向、平成23年の98.61USドル/バレルを最高値として、平成25年まで高値安定的に推移していました。リーマンショックなどの経済的ショックや、OPEC非加盟国の原油増産等による一時的な原油価格の下落はあるものの、早期に上昇に転じるとの見通しがあり (H27エネルギー白書)、今後の先行きも不透明な状況となっています。
- H28年の原油価格は底値の約4.6倍、為替レートを考慮²⁾すると約4倍の価格差です。燃料費が総コストの2~3割程度を占める航路事業において、同じ距離・速度での運航でも約4倍の燃料費が必要となり、原油価格の高騰は経営を圧迫する大きな要因のひとつになっています。

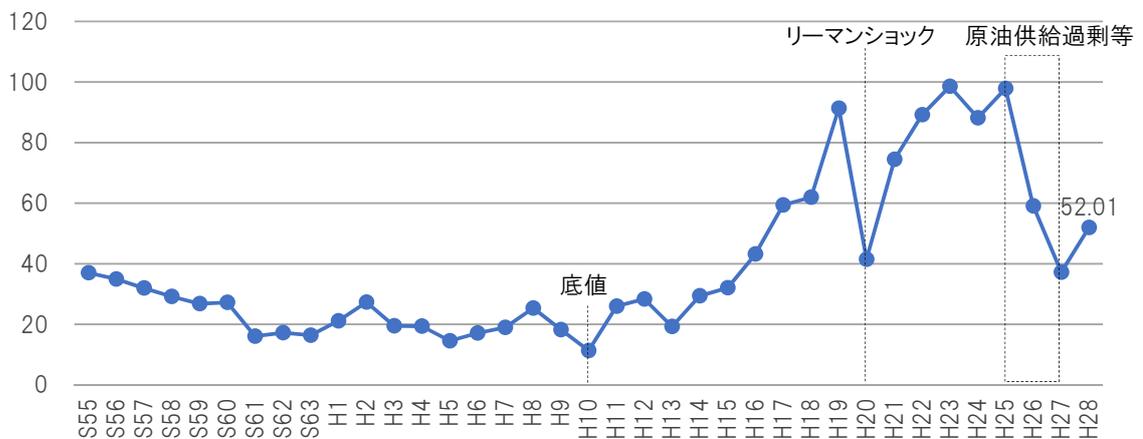


図 原油価格WTI³⁾の推移 (USドル/バレル)

資料)IMF - Primary Commodity Pricesより作成

補注

- 1) 本頁の離島とは本頁の離島とは離島振興法、奄振法関連の離島を指す。
- 2) 仮に、現在を1ドル115円、H10年130円と仮定した。
- 3) WTI(ウエスト・テキサス・インターメディアート)は、原油価格の3大指標の一つ。アメリカ合衆国のテキサス州西部とニューメキシコ州南東部で産出される高品質な原油 (1バレルは約159リットル)

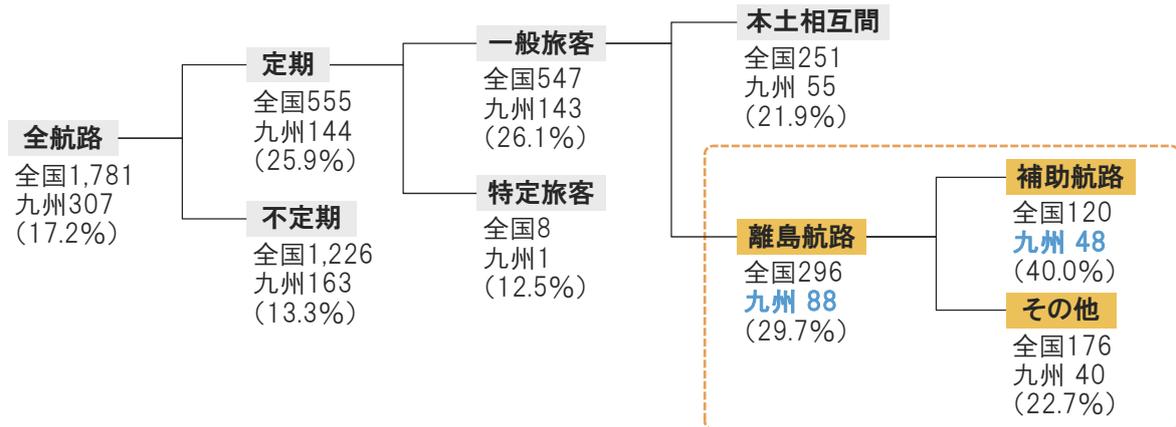
2 離島航路の運航実態

① 九州の離島航路と航路事業者

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

- 全国1,781航路（H29.4.1現在）のうち、九州はその17.2%の307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88航路で、その半数にあたる48航路が離島航路整備法に基づく補助航路として運航が維持されています。

〈旅客航路の分類別航路数（H29.4.1現在）〉



〈九州内の主要離島航路（H29.4.1現在）〉

離島名	航路名	事業者名	航路距離 (km)	所要時間 (時:分)	航海数 (往復)
壱岐島 対馬島	①博多～比田勝	九州郵船(株)	146.3	フ 5:50	1往復/日
	②博多～壱岐～対馬	九州郵船(株)	壱岐	フ 2:10	3往復/日
			対馬(厳原)	J 1:05	4往復/日
	③印通寺～唐津	九州郵船(株)	135.3	フ 4:35	2往復/日
五島 列島			41.9	J 2:15	2往復/日
	④佐世保～上五島	九州商船(株)	107.6	フ 1:40	5往復/日
	⑤長崎～五島	九州商船(株)		フ 2:30	4往復/日
				高 1:20	3往復/日
	⑥長崎～有川	九州商船(株)	96.5	フ 3:10	3往復/日
	⑦福江～青方～博多	野母商船(株)	85.7	J 1:25	4往復/日
⑧鯛之浦～長崎	(株)五島産業汽船		225.6	高 1:40	2往復/日
			80.0	フ 7:40	1往復/日
⑨有川～佐世保	(株)五島産業汽船		67.3	高 1:40	3往復/日
			フ 2:30	2往復/日	
甑島	⑩串木野・川内～甑島	甑島商船(株)	フ 65.6	フ 1:15	2往復/日
			高 53.1	高 0:50	2往復/日
種子島 屋久島	⑪鹿児島～種子島	コスモライン(株)	117.8	フ 3:30	1往復/日
	⑫鹿児島～種子島・屋久島	種子屋久高速船(株)	(種)115.0	J 1:35	5往復/日
			(屋)135.0	J 1:50	6往復/日
	⑬鹿児島～種子島・屋久島	岩崎産業(株)	(種)115.0	フ 3:40	1往復/日
(屋)170.0			フ 6:30	1往復/日	
⑭鹿児島～屋久島	折田汽船(株)	135.0	フ 4:00	1往復/日	
奄美 大島	⑮鹿児島～那覇	マリックスライン(株)	735.0	フ 25:00	15往復/月
	⑯鹿児島～那覇	マルエーフェリー(株)	735.0	フ 25:00	15往復/月
	⑰鹿児島～喜界～知名	奄美海運(株)	659.0	フ 19:15	5往復/週
合計		12社	17航路		

補注

1) 主要離島航路の一覧表中「J」はジェットfoil、「フ」はフェリー、「高」は高速船を指す。

② 離島航路の利用状況

九州の離島航路ならびに国庫補助航路は、利用者数が年々減少傾向にあります

●管内の旅客輸送実績では利用者の減少がみられ、全体値では平成10年度に比べて平成28年度は約37%の減少です。一方、車両については、全体値で減少がみられますが、国庫補助航路のみをみると平成24年度から増加傾向となっています。

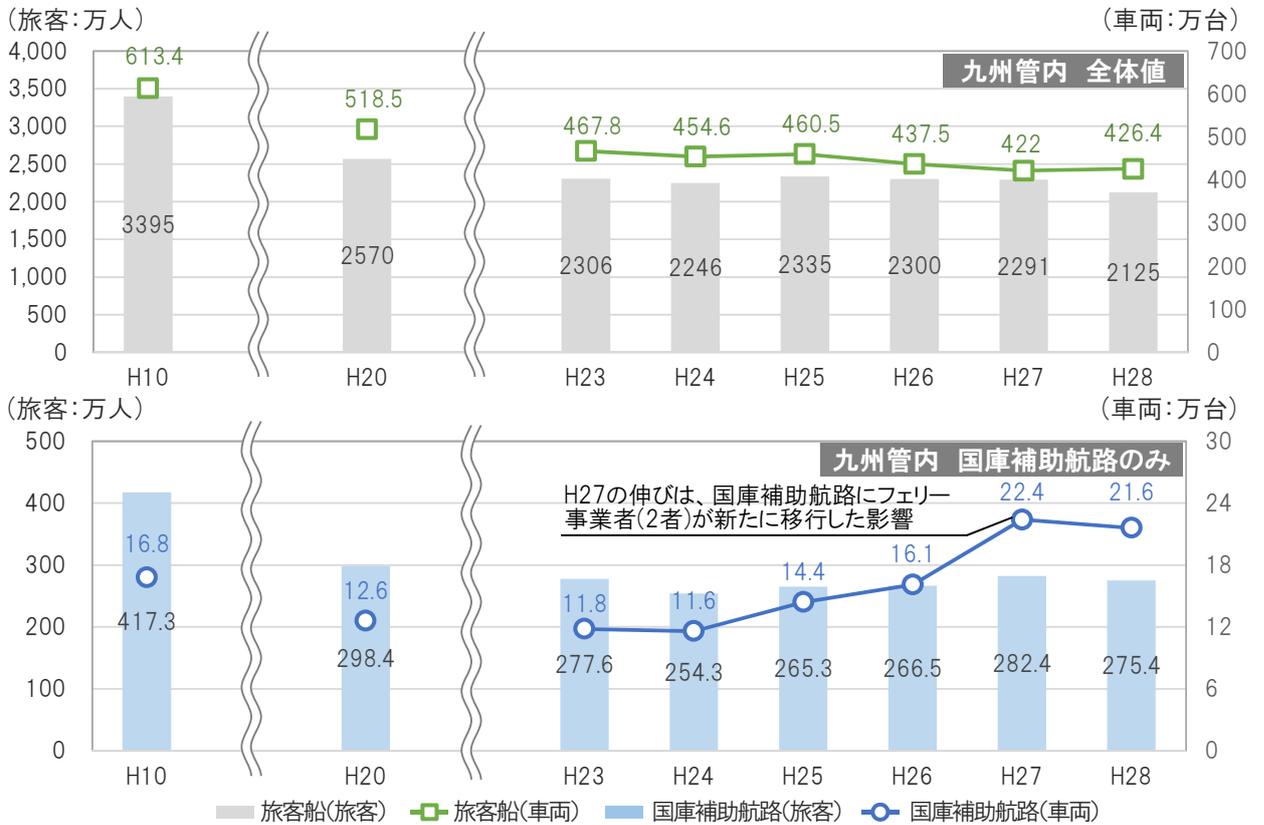


図 九州内の旅客船航路(上)・国庫補助航路(下)の輸送実績

資料)九州運輸要覧(平成29年度版)

公共交通機関別の利用者数の推移

昭和50年度から、自動車保有台数が約3倍まで増加している反面、航路利用(旅客)やバス利用等は約半数まで減少しています(全国に比べ、九州は自動車航送台数を維持)。

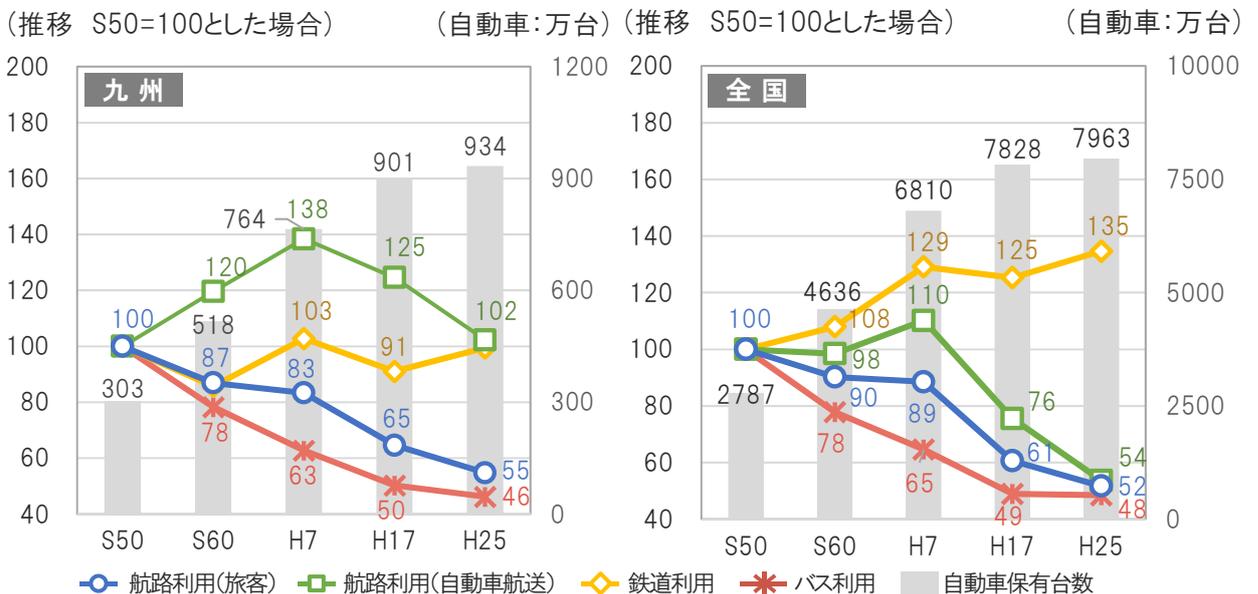


図 公共交通機関別の利用者数の伸び率 (S50年度を100%)

資料)九州運輸要覧(各年)、数字で見る鉄道2016、数字で見る自動車2016

3 離島航路の経営

① 国庫補助金による支援額

九州の離島航路は、半数以上が国庫補助航路

- 平成29年4月現在の国庫補助航路は48航路と、九州の離島航路（88航路）の約55%を占め、航路維持のために国や地方公共団体による支援が行われています。
- 過去10年間では、国庫補助金交付額は22億～34億程度、収支率は54%～65%程度を推移しています。
- 国庫補助航路の収支率は、乗合バスや鉄道、一般旅客定期航路事業と比べて特に低い値を示しており、補助対象となっている航路の経営の厳しさが伺えます。

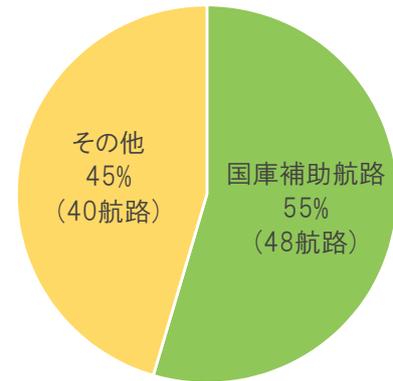


図 九州内の離島航路に占める国庫補助航路の割合（平成29年度）
資料)九州運輸局資料

〈国庫補助金交付額と収支率〉

国庫補助金交付額は年々増減を繰り返し、平成24年度以降は収支率の上昇がみられます。

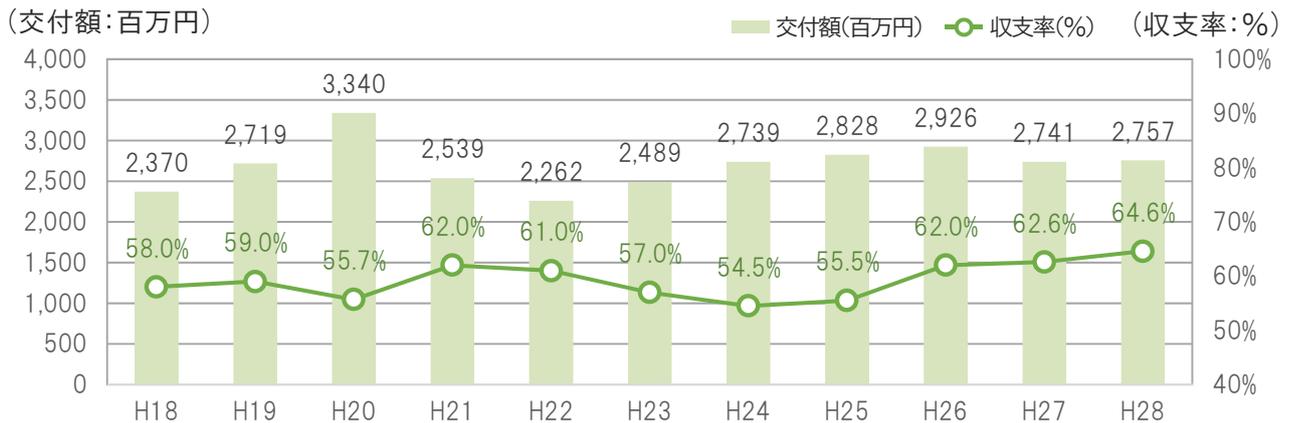


図 国庫補助金交付額と収支率の推移（九州運輸局管轄分）

資料)九州運輸要覧(平成29年度版)

〈収支率に関する乗合バス・鉄軌道と航路との比較〉

一般旅客定期航路事業は乗合バスと同等程度ですが、国庫補助航路は他に比べて著しく低くなっています。

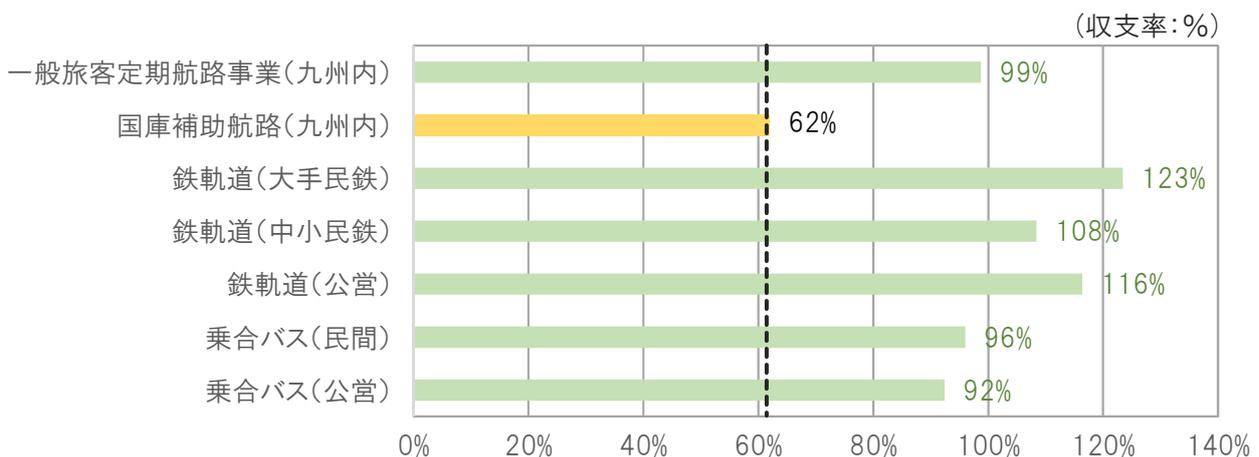


図 乗合バス・鉄軌道の収支率との比較（H26）

資料)九州運輸要覧(平成29年度版)、数字で見る自動車2016、数字で見る鉄道2016

② 標準的な費用構造

コストの約半数は船員費と燃料費が占めています

- 離島航路の費用内訳では、船員費が29%で最も多く、燃料費等が20%、旅客費・貨物費などの運航経費が14%、一般管理費を含む店費が10%、修繕費・物品費が10%、減価償却費などを含むその他が17%を占めています。

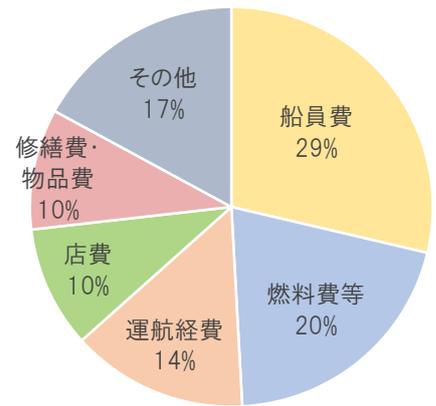


図 費用構造（九州の国庫補助航路）

資料）九州運輸局資料（H28）

〈航路特性別の費用構造〉

「主要離島～本土」「離島～本土」「その他（港内連絡等）」は、船員費が全体の30%以上と割合が多くなっており、次いで、燃料費が20%前後の割合を占めています（その他（港内連絡等）は28%）。

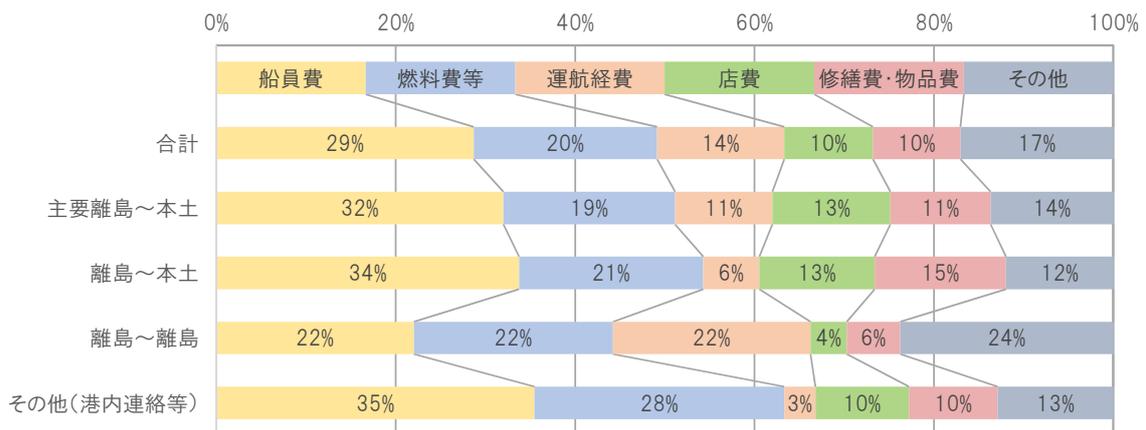


図 費用構造（特性別）

資料）九州運輸局資料（H28）

〈航路距離別の費用構造〉

上記と同様、30km未満などの距離が短い航路では、船員費が占める割合が多い傾向がみられます。距離が長い航路になると、燃料費や運航経費（旅客費・貨物費等）が多くなる傾向がみられます。

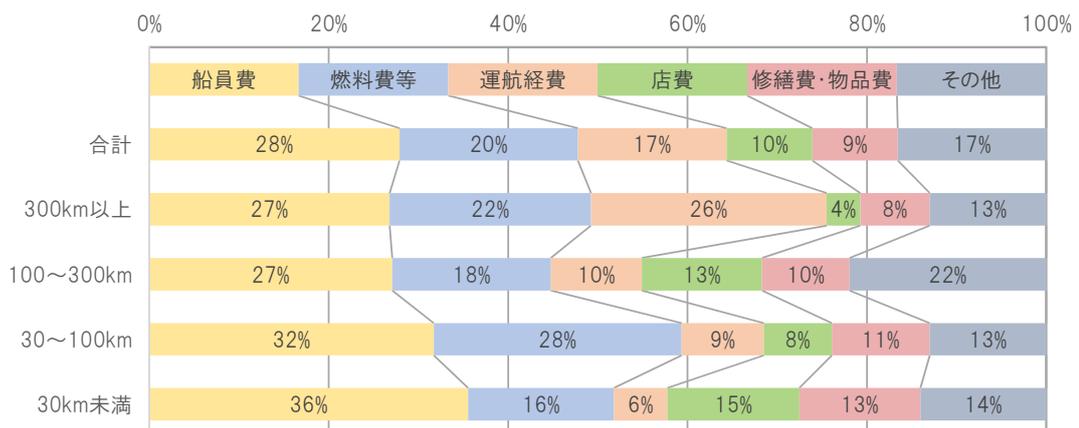


図 費用構造（距離別）

資料）九州運輸局資料（H28）

〈船舶規模別の費用構造〉

船舶が小さいほど、船員費が占める割合が多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、燃料費が少なくなり、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。

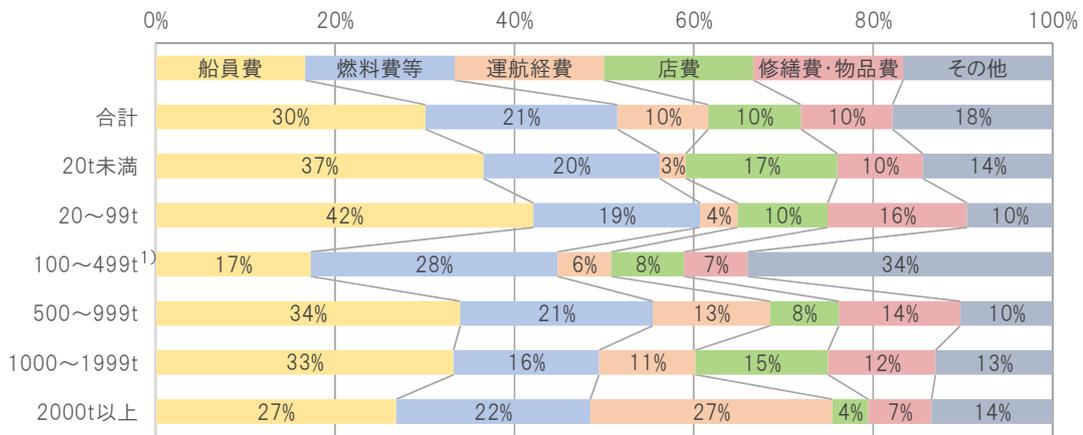


図 航路規模別費用構造

資料)九州運輸局資料(H28)

③ 使用燃料

船舶の5割がA重油、4割が軽油を使用しています

- 使用燃料の種別をみると、A重油が50%、軽油が42%と、この2種類で全体の92%を占めています。
- 航路特性格でみると、300kmまではA重油・軽油を利用する割合が多い傾向がみられ、300km以上の長距離になると価格が安いC重油を利用する割合が90%近くとなり、非常に多い割合を示しています。

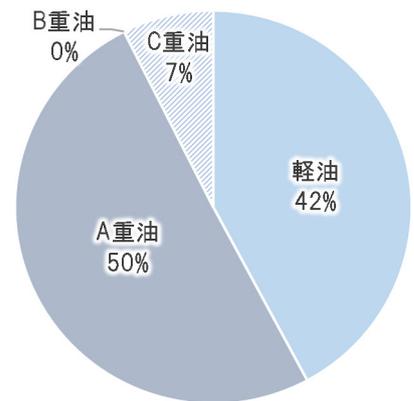


図 船舶別の使用燃料

資料)九州運輸局資料(H28)

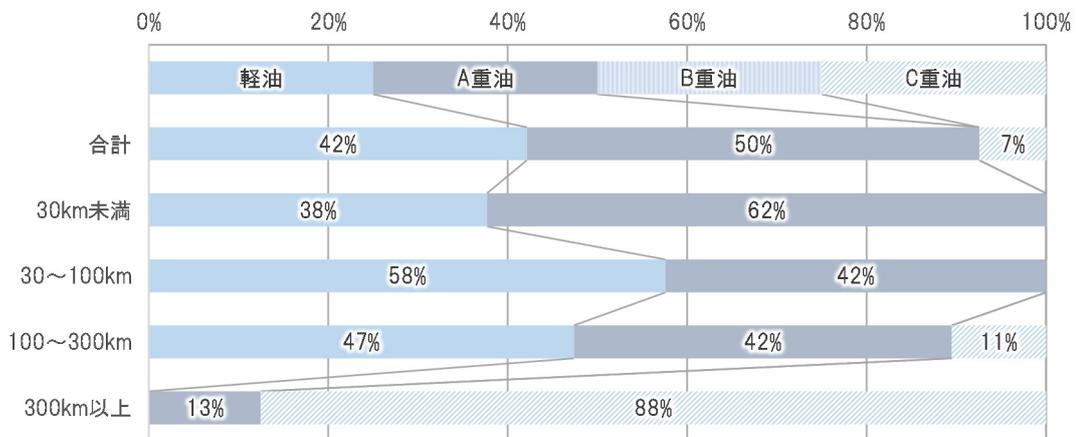


図 使用燃料種別 (航路距離別)

資料)九州運輸局資料(H28)

補注

1) 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。

第2章 離島航路の関連法令と支援制度

Section .1 海事関連法令の構成とポイント

- 1 運航に関するルール
- 2 船舶に関するルール（旅客船）
- 3 船員に関するルール

Section .2 離島航路の維持に係る支援制度

- 1 国庫補助制度の概要
 - 2 地域公共交通確保維持事業（離島航路）
 - 3 船舶共有建造方式の支援制度
 - 4 海上交通バリアフリー施設整備助成
-

1 海事関連法令の構成とポイント

- 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、海上運送法などの「運航」に関するルール、船舶法などの「船舶」に関するルール、船員法などの「船員」に関するルールの3つの柱から構成されます。本項では関連する法律の概要を紹介します。

『運航』に関するルール

- ① 海上運送法
- ② 離島航路整備法
- ③ 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）

『船舶』に関するルール

- ① 船舶法
- ② 船舶のトン数の測度に関する法律
- ③ 小型船舶の登録等に関する法律
- ④ 船舶安全法
- ⑤ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律
- ⑥ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

『船員』に関するルール

- ① 船員法
- ② 船舶職員及び小型船舶操縦者法
- ③ 船員職業安定法
- ④ 賃金の支払の確保等に関する法律
- ⑤ 船員保険法
- ⑥ 船員災害防止活動の促進に関する法律
- ⑦ 船員の雇用の促進に関する特別措置法
- ⑧ 最低賃金法

① 運航に関するルール

離島航路の代表的な事業は「一般旅客定期航路事業」

- 離島航路の代表的な事業として「一般旅客定期航路事業¹⁾」があり、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。新規に参入する場合には、国土交通省令の定め²⁾に従って作成された申請書を国土交通大臣³⁾に提出し、許可を受けることが必要です（海上運送法第3条）。

航路事業に参入する際の主な“許可基準”

- 通常、「一般旅客定期航路事業」に参入するには、「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」などの許可基準を満たす必要があります。（海上運送法第4条第1号～第5号）。
- ただし、法令で設けられた「指定区間」へ参入する場合には、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）。

「指定区間」とは

- 「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）。

「サービス基準」とは

- 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）
○運航毎の最低輸送能力	旅客：100人 / 自動車：20台

補注

- 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」以外の場合は休止・廃止する日の30日前まで、経営する航路が「指定区間」を含む場合は6ヶ月前までに届出をしなければなりません（海上運送法第15条）。

運賃・料金制度の設定方法について

- 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・自動車航送運賃は、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けただうえで、その上限額を超えない範囲で事前に届出をしなければなりません（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、船舶内に備え置くとともに、営業所や切符などの販売窓口で運賃・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」に係る責務（安全管理体制・運航管理）について

- 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・解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”の実施について

- 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、運航労務監理官が随時運航管理監査を行っています（海上運送法第25条）。

補注

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

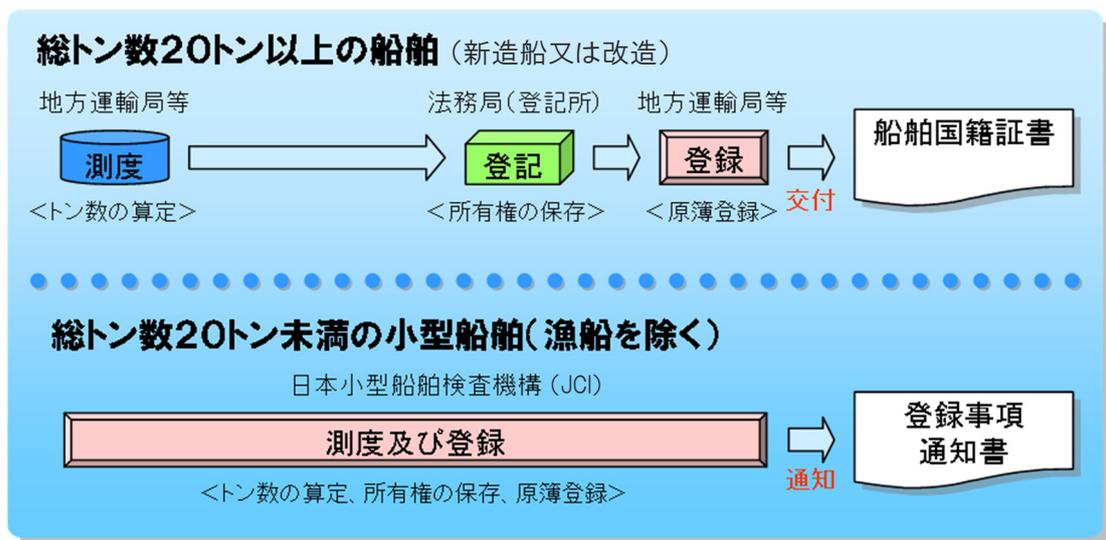
6) 必須規定事項（海上運送法第10条の3第2項、海上運送法施行規則第7条の2）

- ・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及び解任に関する事項
- ・運航管理者の選任及び解任に関する事項

② 船舶に関するルール（旅客船）

船舶には「登記・登録」と「測度」が必要です

- 船舶は高価な財産であるため、不動産同様所有権など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などを確保するための規制を効果的に行うため、その船舶が“どこの国”の“誰のもの”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。船舶の所有権等の状態を示すための登記制度、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、日本に船籍港を定め、国の測度¹⁾を受けて総トン数等を確定したのち、登記と登録を行うことが義務付けられています。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としてだけでなく、船舶の安全・環境に関する構造・設備、乗組員の資格、課税・係船料の算定など、海事に関する諸制度における基準値として広く用いられます。算定（測度）にあたっては、船舶構造を調査して寸法を計測し、その容積を計算したうえで算定されます。



出典)国土交通省『船舶の登録測度の適切な実施』を一部加筆

「安全航行」と「人命の安全確保」のための船舶への要求事項

- 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出来るように、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出来るように、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）。

補注

- 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（特殊なものを除く）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)が満了する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(旅客船は、毎年、決まった期間 ⁴⁾)に行われる検査
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」のための検査の実施

- 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トン以上の旅客船の船舶所有者は、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、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。

旅客船による「危険物の輸送」について

- 灯油やガソリン、LPG、酸素、ペイントなどの危険物を旅客船で運送するには、船舶所有者は運送する船舶に対して、危険物運送船適合証(総トン数20トン未満の船舶を除く)を受有する必要があります。
- ガソリン、LPGについては、別途、特例許可が必要となります。なお、船長は、運送する危険物の内容を把握し、定められた積付場所に危険物(車両を含む)を格納・車両を停車させる必要があります(詳細は危険物船舶運送及び貯蔵規則を参照)。

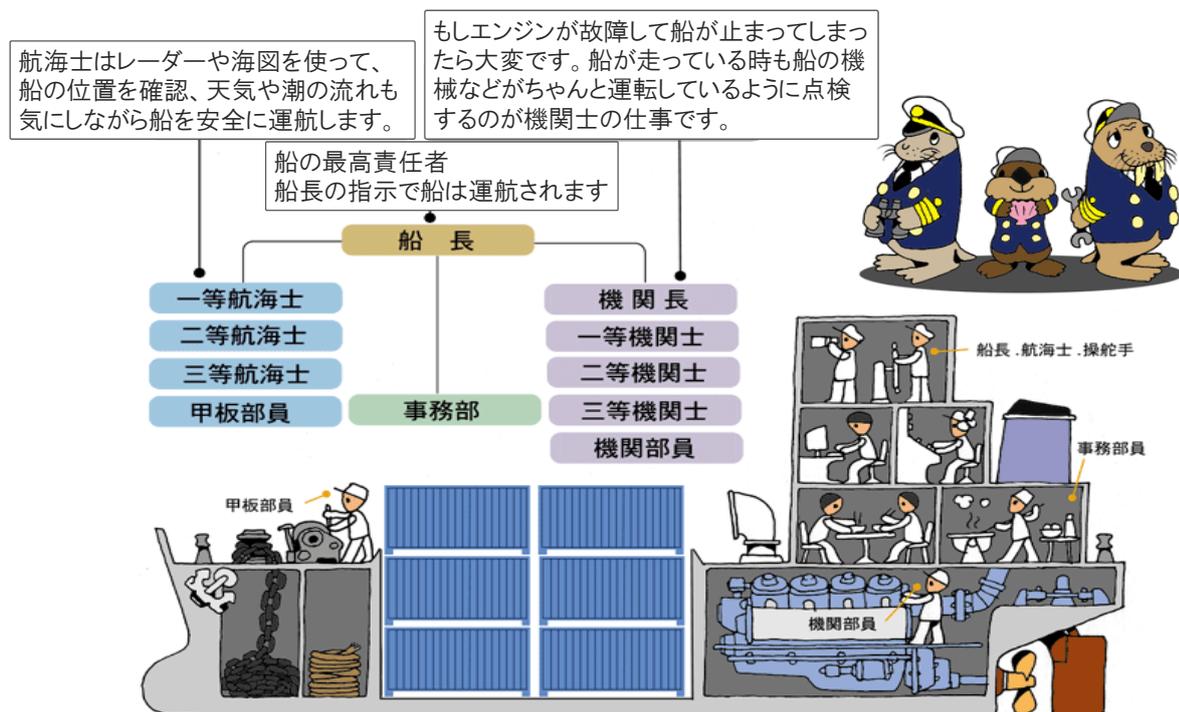
補注

- 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(船舶安全法施行規則第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、NO_x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)

③ 船員に関するルール

船員の確保は「船員配乗」規定への適合が必要です

- 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（総トン数）、エンジンの出力、就航する海域、備えている設備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、第69条、第70条）。



(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名の乗組み船舶も多数あります)

出典) (公財) 日本海事広報協会『海ふねKids〈船員の仕事〉』より

船舶の操縦に係る資格要件について

- 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）。

補注

- 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「〇級海技士（航海）」といい、機関部は「〇級海技士（機関）」といいます。

「船員の雇用主（＝船舶所有者）」の役割について

- 船舶を所有する者を船舶所有者といますが、海事関係者間では、船員の雇用主のことも船舶所有者といます。10人以上の船員を雇用する船舶所有者は、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（船員法第60条） ・定期的な短距離の航路の船舶で、国土交通大臣の指定を受ければ、労働時間を特例の定めに行うことができる（船員法第72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15日程度が一般的（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ないが、また、定められた賃金は最低賃金 ³⁾ を下回ることはできない（船員法第52条、最低賃金法第4条）
雇用契約	雇入契約締結に際しては、あらかじめ給与や労働時間などの労働条件が記載された書面を交付して説明しなければなりません。また、雇入契約が成立した際も遅滞なく船員に書面を交付しなければなりません。（船員法第32条、第36条）

「海上労働」の特殊な規定・職務権限について

- 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、安全航海を成就するために多数の職務上の義務があり、一方で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らない（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、多数の規定が定められています（船員法第2章、第3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、船舶では働く事はできない（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つては、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らない（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、以下のような制度が所管・運営されています。

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
職務上の疾病・年金	【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
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
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

補注

- 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で受診しなければなりません。
- 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。

2 離島航路の維持に係る支援制度

1 国庫補助制度の概要

地域公共交通確保維持改善事業の構成

- 国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域の多様な関係者が協働した地域公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援しています。
- 航路関係では、運航費や代替建造費などの補助のほか、ターミナル・船舶のバリアフリー化や、地域全体の一体的な調査・計画、利用促進事業などの支援策が活用可能です。

〈支援策の内容〉

①地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）

バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援しています。

○幹線バス交通の運行

地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援

○地域内交通の運行

過疎地域等で、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援

○離島航路・航空路の運航

離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

航路
関係

②快適で安全な公共交通の構築（地域公共交通バリア解消促進等事業）

鉄道駅や旅客船ターミナル等のバリアフリー化、待合・乗継施設整備、LRTやBRT等による公共交通の利用環境改善、地域鉄道の安全性向上などを支援しています。

ターミナル・船舶のバリアフリー化等

○バリアフリー化設備等整備事業

鉄道駅や旅客船ターミナル、車両・船舶などについて、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援

○利用環境改善促進等事業

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT・BRTの導入等による利用環境改善を支援

○鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性向上に資する設備整備等を支援

③地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し（地域公共交通調査等事業）

地方公共団体が中心となり、地域関係者と連携しながら取り組む地域公共交通網形成計画等の策定、地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画に基づく利用促進・事業評価を支援しています。

○地域公共交通調査事業（計画策定事業）・地域公共交通再編推進事業（再編計画策定事業）

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画等の策定に要する経費を支援

バスや離島航路を含む地域全体の調査・計画

○地域公共交通調査事業（計画推進事業）・地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）

地域公共交通網形成計画又は国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価（協議会運営・フォローアップ等）に要する経費を支援

利用促進策など

④東日本大震災被災地への支援

復旧・復興状況に応じた柔軟な対応により被災地のバス交通や乗合タクシー等の確保・維持を支援しています。

② 地域公共交通確保維持事業（離島航路）

離島航路に関する2種類の国庫補助金

- 離島航路の維持に係る代表的な補助制度として「地域公共交通確保維持事業（離島航路）」があります。事業内容に応じて補助金の種類が異なっており、主に以下のような支援策が設けられています。

①離島航路運営費等補助金	運航費の欠損額の一部、離島住民への運賃割引の差額の一部を補助する。
②離島航路構造改革補助金	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。

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第2章第2節、第3節）

補助対象となる航路

- 近年、人口減少等を要因とする利用者の減少で航路の存続が困難となっているものの、離島住民の生活移動、また、生活物資の輸送手段として不可欠な役割を担っている航路の維持を目的として、規定の基準を満たすものは「補助航路」となり、国が補助金を交付して航路の維持を図っています。

〈補助航路に係る主な基準〉

- 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。

申請に必要となる「離島航路確保維持計画（生活交通確保維持改善計画）」の策定

- 国の補助金を受けようとするときは、関係自治体や関係交通事業者、地域住民等を構成員とする地域協議会での協議を経て「離島航路確保維持計画」を策定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）
- 上記と併せ、航路収益見込計算書、その他関係書類を添えて国土交通大臣へ申請する必要があります。陸上交通や離島航空路などの他の事業を併用する場合は、各事業をとりまとめ「生活交通確保維持改善計画」に置き換えて提出を行います。

離島航路運営費等補助金の内容について

地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 121航路109事業者(H28年度)

補助対象航路の主な基準

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

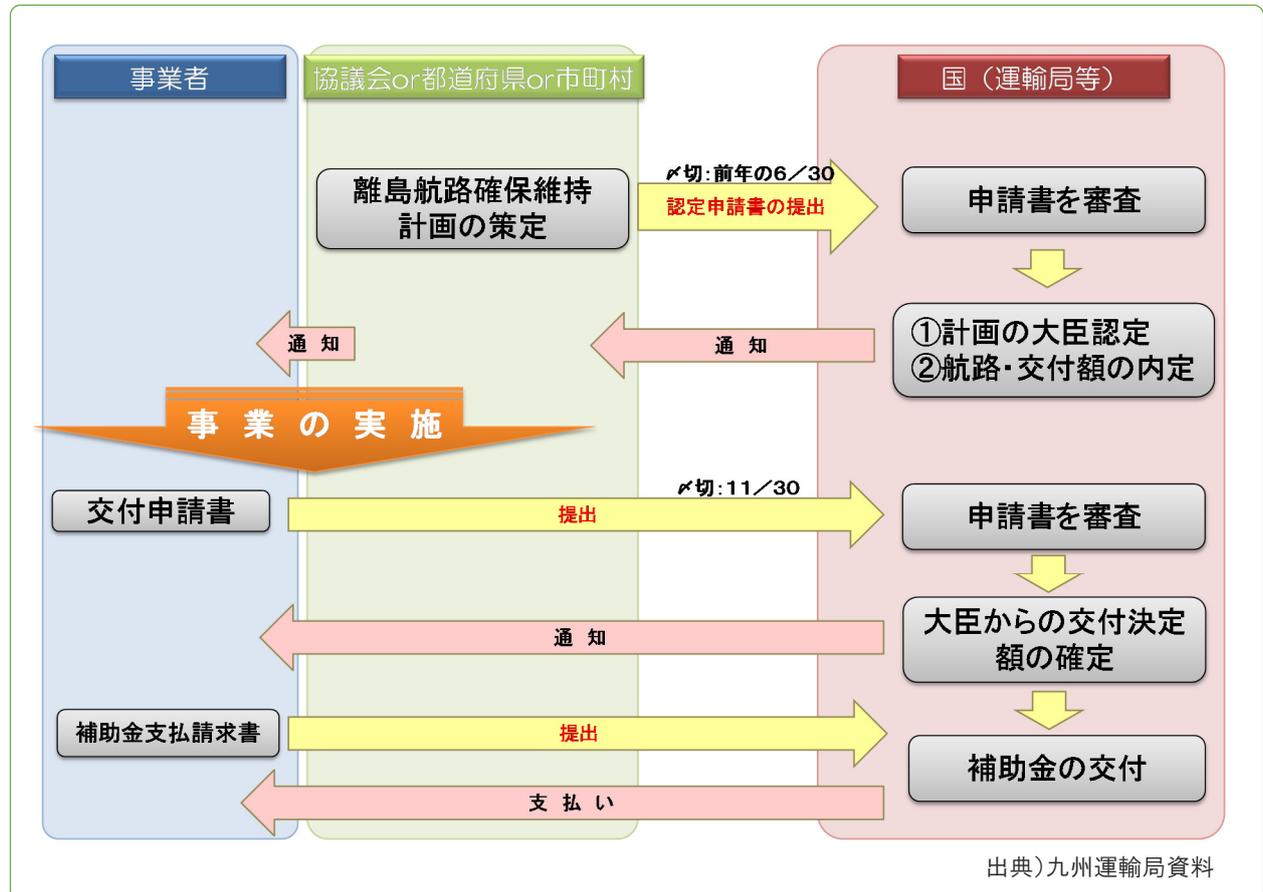
離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域(自治体等)による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・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を含め、国が補助

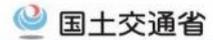
出典)国土交通省ホームページ(地域公共交通確保維持改善事業)参照

離島航路運営費等補助金の手続きのながれ



離島航路構造改革補助金の内容について

地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）



離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

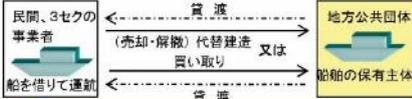
構造改革補助のスキーム



① 船舶の公設民営化

制度概要

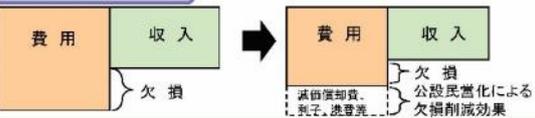
民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



補助 70%

30% 過疎債/辺地債を活用・充当可能
地方交付税70~80%

欠損削減への効果



② 効率化船舶の建造

制度概要

省エネルギー設備機器を要す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



補助 90%
10% 船舶共有建造 (鉄道・運輸機構の持分)

効率化船舶の要件

(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
 - ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
 - ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶
- ※ 省エネルギー設備機器：ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスパウキャップ、燃料改質器

出典)国土交通省ホームページ(地域公共交通確保維持改善事業)参照

離島航路構造改革補助金の手続きのながれ



出典)九州運輸局資料

本制度活用時の支援スキームとポイントについて

- 本事業を活用する場合の支援スキームとポイントは次の通りです。

〈支援スキーム・ポイント〉

①生活交通確保維持改善計画（離島航路確保維持計画）の策定

地域協議会において、離島の生活に必要な航路の確保維持の内容について議論し、生活交通確保維持改善計画を策定し、収支見込みを含めた書類を国(運輸局)に認定申請

※離島航路のみを対象とする場合は、離島航路確保維持計画として作成・提出することが可能

②補助対象経費の算定

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の見込額に効率化係数を乗じて算出

③国（本省）による認定通知

国(本省)は当該計画に基づき、補助対象期間の開始以前に、運輸局を通じて協議会に認定を通知

④事業実施・補助金の交付

事業終了後、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(検査)した後、国から事業者に対して補助金を交付

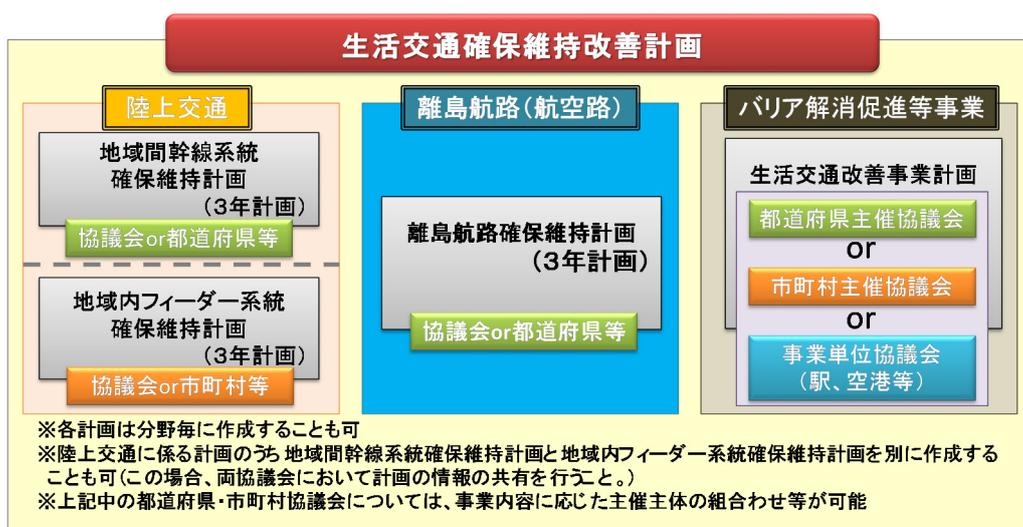
ポイント1 事業実施の前提として、「地域協議会での議論・検討」は必須条件となります。

ポイント2 島民を対象とした割引運賃を設定する場合、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事を認めることで、運賃引き下げも加味した支援をする。

ポイント3 欠損抑制に資する構造改革への支援は、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、補助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)を求めることで、運賃引き下げの実施を支援する。

生活交通確保維持改善計画と個別計画の関係性

- 「生活交通確保維持改善計画」と、離島航路などの個別計画との関係は次の通りです。



○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。

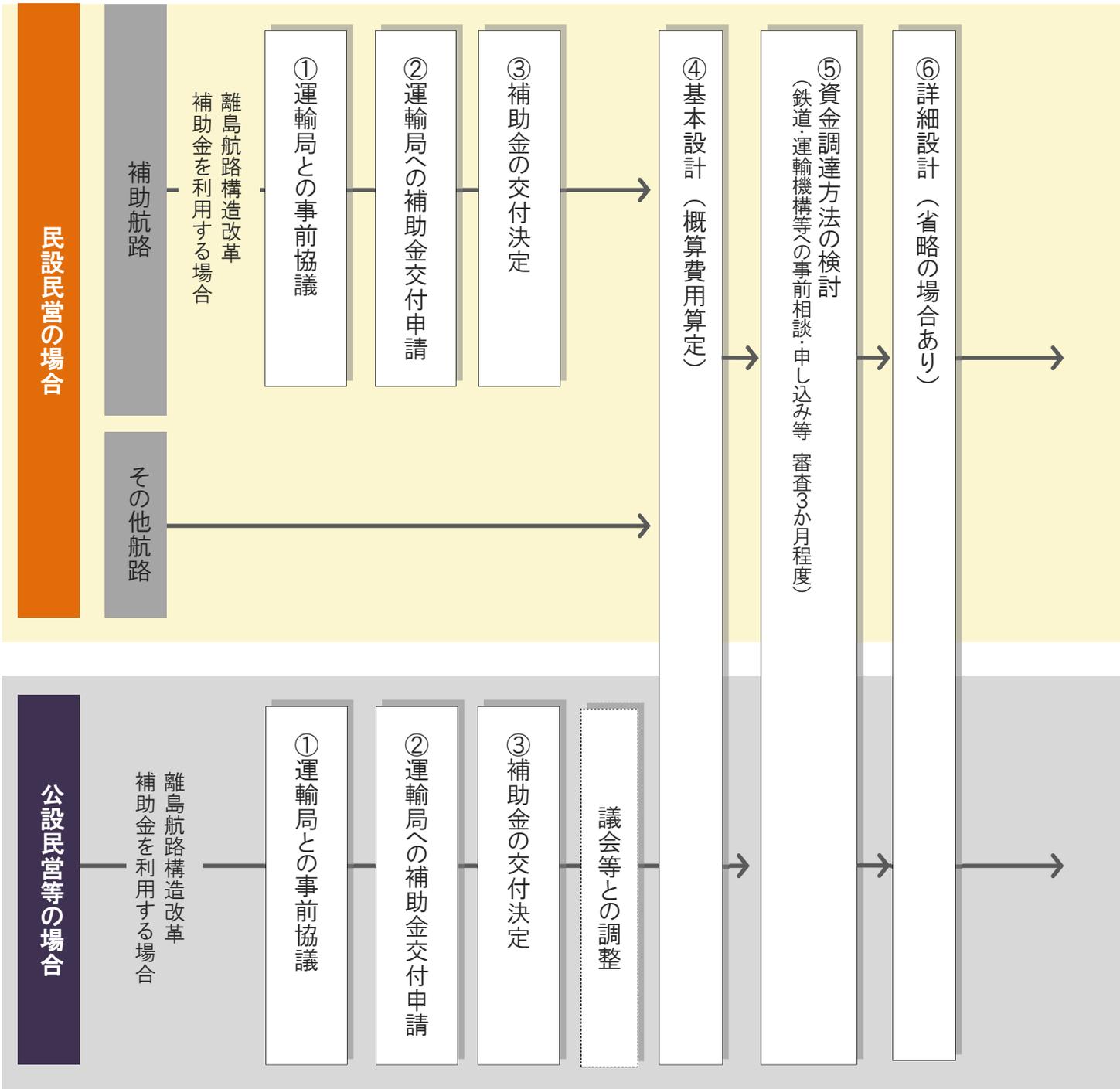
出典)九州運輸局資料

船舶建造から就航までの流れ（イメージ）

●各種申請から、設計・事業費調達、建造、就航準備・就航までのながれは次の通りです。公設民営方式等を活用する場合は、別途、議会調整や運航事業者公募など、十分な期間を見込みましょう。

計画編

（設計・概算費用算定～金融機関との事前相談段階）



建造編

(造船所の決定～建造～就航までの段階)

STEP③
造船所決定～建造
(6か月～1年程度)

STEP④
各種手続き
(1か月程度)

STEP⑤
就航準備
・就航

⑦造船所との契約
(鉄道・運輸機構の共有船制度活用の場合には三者契約)

⑧建造 (約6か月～1年)

⑨各種検査 (設備など)

⑩海上公試運転

⑪船舶の登記(法務局)・登録(運輸局)

⑫竣工・引渡し
(船舶国籍証書、船舶検査証書の交付)

⑬就航準備(試運転)・就航

議会等との調整

運航事業者の公募・選定など

議会等との調整指定管理者の
決定(船舶貸与など)

③ 船舶共有建造方式の支援制度

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）による船舶共有建造

- 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構）は、平成15年10月、特殊法人である日本鉄道建設公団と、運輸施設整備事業団を統合して新たに設立された独立行政法人です。
- 国の運輸政策に応じて、鉄道の建設や、鉄道事業者、海上運送事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を行うことを通じて、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立などを図ることを目的としています。

〈鉄道・運輸機構の実施事業〉

- ①鉄道の建設 鉄道ネットワークの整備を推進するため、国土交通軸を形成する新幹線や都市圏における都市鉄道等の建設、鉄道整備に関する各種調査等を行っています。
 - 整備新幹線の建設
 - フリーゲージトレイン
 - 民鉄線工事
 - 都市鉄道利便性増進事業
 - プロジェクト調査
 - ほか
- ②鉄道の助成 国からの補助金等やJR本州から収受する既設新幹線譲渡収入を活用した鉄道施設の整備等の助成、旧国鉄の長期債務の償還・利払い等を行っています。
- ③船舶共有建造 国内旅客船及び内航貨物船の建造にあたり、共有建造業務を通じて低利・長期の資金を安定供給するとともに、建造に関する技術支援を行っています。
 - 船舶関係の支援
 - 船舶建造（共同発注）
 - 技術支援（計画段階、仕様、工事、メンテナンス）
- ④地域公共交通出資 地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた事業（持続的な地域公共交通ネットワークの再構築を図るもの）について、中長期的な収益性が見込まれる等の場合に、産投出資を原資として出資等を行います（下記は事業イメージ）。
 - LRT・BRTの整備、運行
 - バス路線網の再編
 - 上下分離による地方鉄道の再生
 - これらと一体的なICカード・情報案内システム導入
- ⑤国鉄清算事業 国鉄長期債務等の償還のため、旧日本国有鉄道から旧日本国有鉄道清算事業団・旧日本鉄道建設公団が継承してきた土地やJR株式の処分などの業務を鉄道・運輸機構が引き継いで行っています。

船舶共有建造制度の仕組み

- 鉄道・運輸機構では、国内旅客船又は国内貨物船の建造について、共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援を行っています。
- 船舶の建造を行う際に、海上運送事業者が本制度の申し込みを行い、事業者と鉄道・運輸機構が費用を分担して造船所に共同発注、完成までの間の工事監督や検査も共同で行います。

〈旅客船に関する制度の対象者と対象船舶〉

〈対象者〉

- 一般旅客定期航路事業者
- 旅客不定期航路事業者
- 旅客船舶貸渡事業者

〈対象船舶〉

- 一般旅客定期航路事業者もしくは旅客不定期航路事業の許可を受けた航路に使用する船舶
- 鉄道・運輸機構が定める政策要件に合致している船舶

※遊覧専用船は対象外

船舶共有建造方式の利用条件（旅客船関係）

〈支援確約書（離島航路に就航する旅客船）〉

離島航路に就航する旅客船を建造する場合は、地方公共団体から共有期間全体の支援確約書の提出が必要になります。

〈担保及び保証人〉

原則として、担保は不要ですが保証人が必要となります。

船舶共有建造方式の利用のながれ

●船舶共有建造方式を利用する場合の流れ・事業スキームは次の通りです。

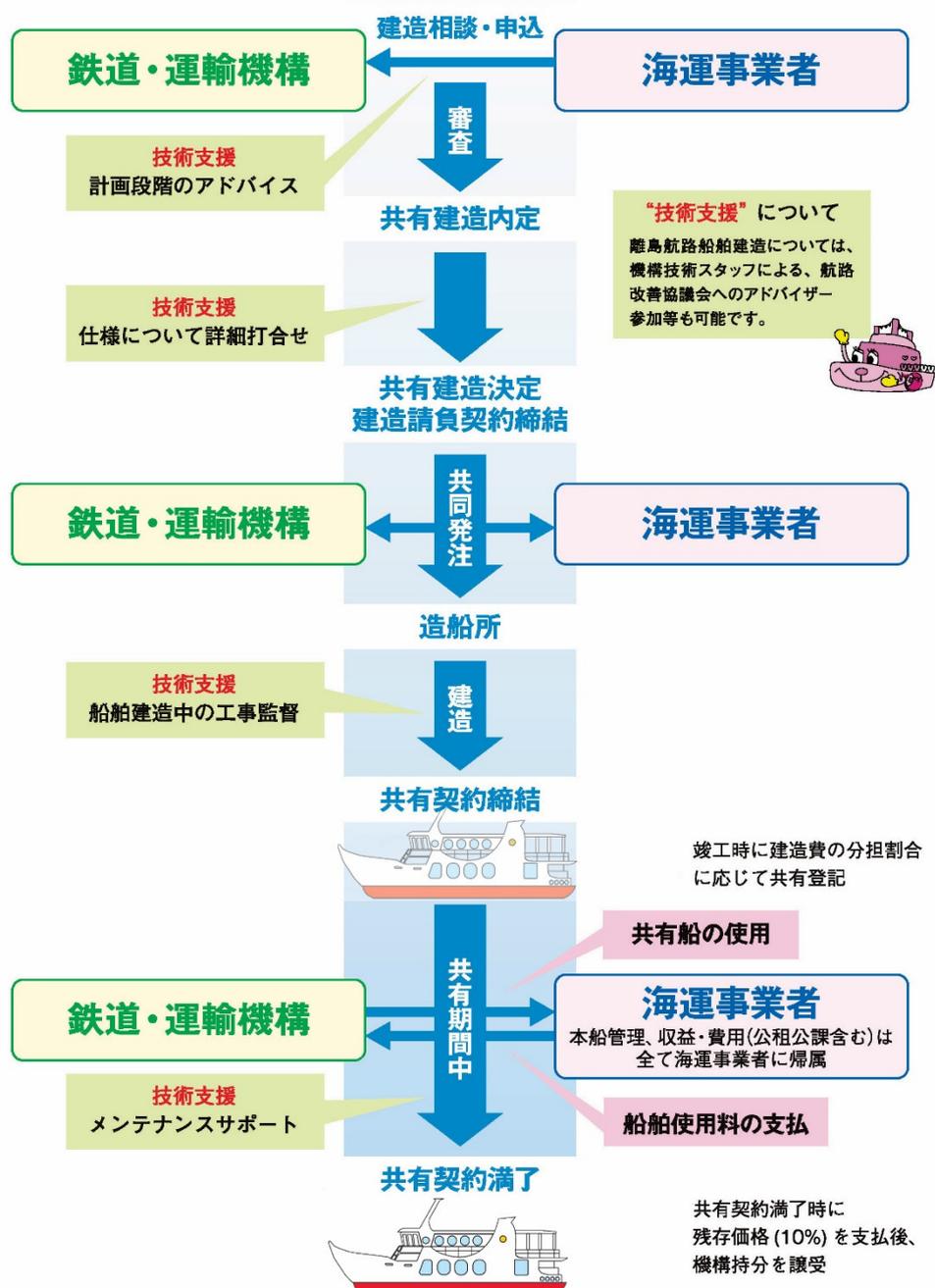


図 船舶共有建造のスキーム

出典) 鉄道・運輸機構ホームページ・パンフレットを一部修正

④ 海上交通バリアフリー施設整備助成

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による助成制度

- 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（以下、エコモ財団）では、日本財団からの助成を受けて、海上交通におけるバリアフリー化を推進するため、旅客船（改造・新造）並びに旅客船ターミナルのバリアフリー施設・設備の整備に対して助成を行っています。

〈助成制度の対象〉

助成の対象は、当該年度に着工し竣工する旅客船並びに旅客船ターミナルのバリアフリー施設・設備の整備です。ただし、国からのバリアフリー施設・設備にかかる補助、交付金を受けるものを除きます。

- | | | | |
|---------|--------------|---------------|-----------|
| ○エレベーター | ○段差解消装置 | ○視覚障害者誘導用ブロック | ○バリアフリー客席 |
| ○スロープ | ○バリアフリー便所(※) | ○運航情報提供表示装置 | ○触知案内図 |
| ○音声誘導装置 | ○バリアフリータラップ | ○可動式コーミング解消装置 | など |

助成制度の内容

- 助成に際してエコモ財団が重視する項目、助成制度の内容等は次の通りです。

〈助成に際してエコモ財団が重視・優先する項目〉

- ①離島航路に就航している旅客船をバリアフリー化するための改造並びに離島航路に就航する旅客船の新造（特に小型船舶等）
- ②自然災害により被災した旅客船および旅客船ターミナルの新造・新築及び改造・改築
- ③「旅客船バリアフリーガイドライン」若しくは「バリアフリー整備ガイドライン」の推奨基準を満たしている施設・設備
- ④国土交通省環境行動計画に基づく環境貢献型経営（グリーン経営）の認証を取得（見込みを含む）した者、または高齢者・障害者等の利用が多く一般社団法人日本旅客船協会が必要と認める航路

〈申請方法・申請期間〉

申請期間内に交付申請書（所定の様式）を作成し、郵送または持参により提出します。申請期間について毎年異なりますので、詳しい内容はエコモ財団までお問合せください。

〈担当〉バリアフリー推進部 〈連絡先〉TEL：03-3221-6673 FAX：03-3221-6674

〈助成対象経費〉

(1)購入費	助成対象施設等の購入費
(2)工事費	助成対象施設等の整備に係る設置工事、外装仕上げ工事、電気設備工事、関連付帯工事等の工事費
(3)設計費	助成対象施設等の整備に直接要する設計図面の作成費で、エコモ財団が認めるもの

〈助成率・助成限度額〉

区分	助成率		助成限度額	
	改造・改築	新造・新築	改造・改築	新造・新築
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		8百万円	

ただし、エコモ財団が認める場合はこの限りではない

（助成率に関する注意）

注1：助成率の（ ）内は「バリアフリーガイドライン」に示す推奨する内容を概ね満たす場合の助成率です。また、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一般社団法人日本旅客船協会が必要と認める航路の場合には、上記の助成率を10%嵩上げします。

注2：当財団が認めるバリアフリータラップについては、助成率を70%(80%)以内、限度額を10百万円とします。

第3章 離島航路の経営改善を 進める上での考え方

Section .1 経営改善を考えるにあたって

- 1 地域全体で運航を支える
- 2 地域協議会の活用
- 3 地域全体としての支援の形

Section .2 航路改善検討の進め方

- 1 航路改善計画の検討
- 2 航路改善協議会の運営
- 3 地域の現状や航路実態の把握
- 4 住民等の生活行動・ニーズの把握
- 5 航路診断
- 6 経営診断

Section .3 経営改善方策の考え方

- 1 収益とコストの関係
 - 2 経営改善方策の検討
-

1 経営改善を考えるにあたって

① 地域全体で運航を支える

将来にわたりサービスを維持するために“地域全体”で公共交通を考える

- 離島航路に限らず、現在の公共交通サービスは利用者の運賃収入だけで賄うことができるのは一部の都市部に限られるのが現実です。公共交通事業の収支悪化に合わせ、事業者は深刻な経営状況に陥っており、支援を行う行政の財政状況も悪化の一途をたどっています。行政による財政負担も限界に近づいている中で、事業者・行政が全て抱え込んでしまっただけでは地域公共交通サービスの縮小は避けられません。
- このような状況の中で、地域公共交通全般の確保・維持・改善には、事業者や行政だけでなく、住民や関係団体などを含む“地域全体”で公共交通を支えていく必要があります。住民や関係団体・企業などが検討に関わり必要な交通を確保するなど、関係者が力を合わせて地域の共有財産である公共交通の維持に取り組んでいくことが重要です。

離島住民の生活や離島の経済を支える使命を果たす

- 離島航路は、離島と本土または離島相互間を結ぶ唯一の交通手段である場合が多く、離島住民の安定した生活環境や離島の経済を支える重要な社会的使命を担っています。離島航路にとって、離島住民の生活を守ることが最も重要であり、単に運航効率化を図ることが経営改善ではありません。
- 経営改善を進めるうえで、離島住民の生活需要に応じた運航サービスを提供することが前提となります。離島住民との対話を繰り返していきながら、地域にとって本当に必要な運航サービスを見極め、将来にわたって持続可能な運航の形を考えていきましょう。

地域戦略やまちづくりとの連携・相乗効果などを考える

- 離島航路の増客・増収を図る際には、本土などとの行き来をする離島住民だけでなく、他の地域から離島にやって来る“来訪者”の需要開拓も大事なポイントになります。
- これは航路事業者単独での実現は難しく、離島観光の活性化などの取組が併せて必要です。島を訪れる目的がなければ観光客などの来訪者が航路を利用する機会はなく、行政や観光協会、関係企業などと連携しながら、他の地域から訪れたい島の魅力づくり（磨き上げ）
 - ・ 情報発信に取り組む必要があります。
- 必ずしも“観光化すること”が島の目指す将来像とは限らないため、上位計画やまちづくり方針・地域戦略などの内容と照らし合わせて取組の方向性を考えましょう。

地域公共交通の組み合わせ・つながりを考える

- 地域には、離島航路のほか、航空路、鉄道、路線バス・コミュニティバス、タクシーなど、さまざまな公共交通機関が存在し、公共交通機関が相互に連携することが重要です。
- 「離島航路を使って本土に買い物に来たが、港から商業施設まで移動できる手段がない」など、公共交通相互の乗り継ぎが考慮されていないと、一体的な公共交通ネットワークとしての効果が十分に発揮できません。
- 地域公共交通の全体像に目を向けたうえで、一体的なネットワークのなかで航路が果たすべき役割を認識し、本土側の二次交通や島内交通との接続などが考慮された運航サービスを確保しましょう。

② 地域協議会の活用

公共交通を維持するために“地域”で支えていくための仕組みです

- 様々な関係者と一緒になって地域公共交通の検討・取組を進める場の一つに「地域協議会」があります。公共交通が抱える問題はそこで暮らしているみんなの問題であり、都道府県や市区町村、交通事業者、交通施設の管理者、地域住民等が問題解決に向けたアイデアを出し合い、それぞれの役割を担いながら進めていくことが基本になります。

地域協議会の種類と法定計画の活用

- 離島航路の場合、補助金交付要綱に基づく航路改善協議会が一般的であるほか、“地域公共交通の活性化及び再生に関する法律”に基づく法定協議会（全モード対象）は、「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」などを検討・策定するための場として機能しています。
- 法定計画の策定後は、補助事業上の特例措置や利用促進などの補助制度を活用可能となります。

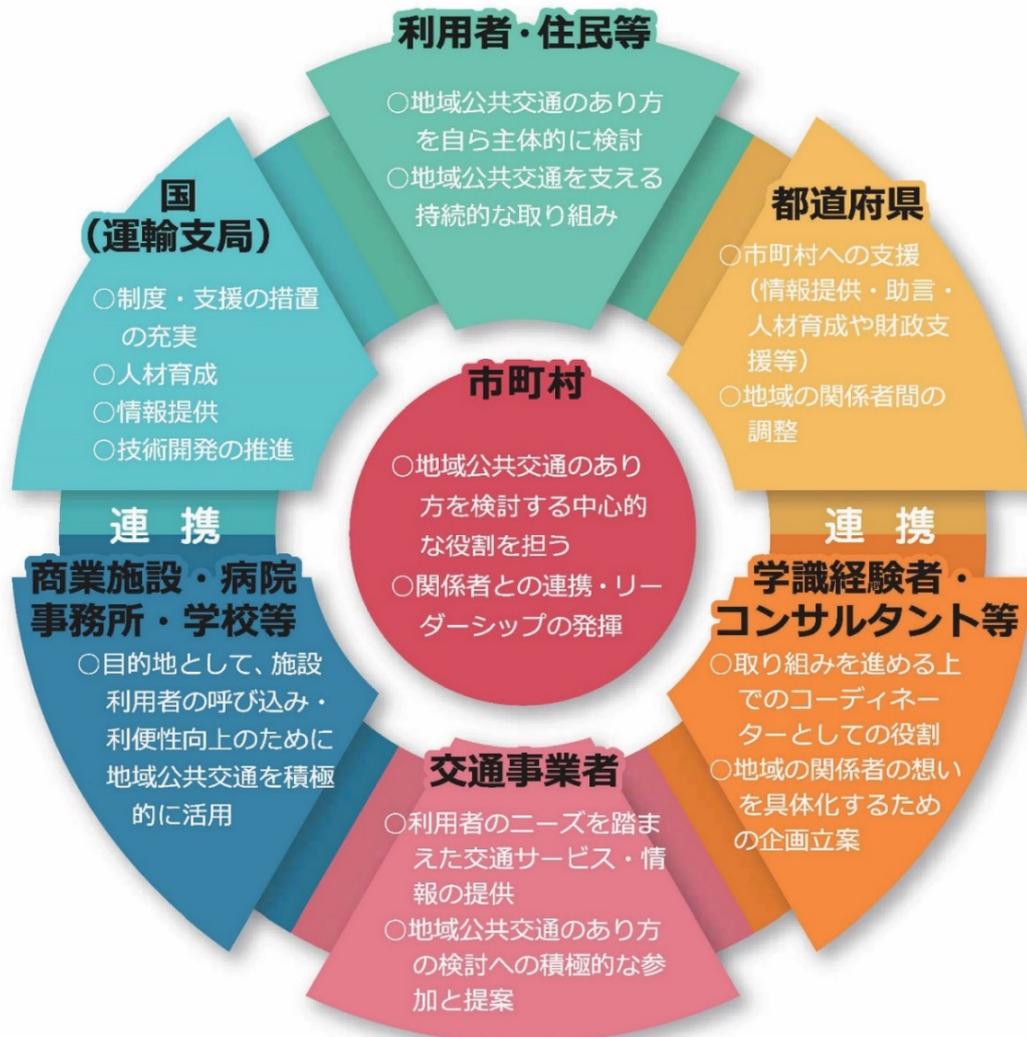


図 地域公共交通の検討・取組を進める体制（イメージ）

資料)なるほど!!公共交通の勘どころ 地域公共交通を創り・守り・育てるために(H28.3九州運輸局)

次のページに「法定計画の策定」事例を紹介▶▶▶

長崎県五島市における『地域公共交通再編実施計画』の策定

再編実施計画の特例を活用し、既存航路を需要に応じた予約運航（補助対象）に転換

概要

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、市内の路線バスやコミュニティバス、航路など、地域公共交通ネットワークを一体的に見直した。市内定期航路のうち、特に老朽化が進んでいた市営交通船2航路は、民間の船舶を用船した予約制運航（デマンド運航）に変更し、運航経費の削減を目指す。



津和丸(旧船)



喜代丸(新船)

図 航路転換の例
(前島航路)

実施内容

- 地域の現状、公共交通の実態、市民の生活行動やニーズ、まちづくり方針などを整理したうえで、持続可能な地域公共交通網の形成に向けた課題と再編方針を策定
- 実態に応じた予約制運航とし、最大搭載人員50人の旅客船〈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（補助対象）

取組みのポイント・工夫点

- 島内の全体像を見据えながら、路線バスや航路などの各モードの連携、利用促進を含む地域の方針を策定
- 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、不定期航路事業が補助対象化

〈活用可能な制度等〉

①国土交通省「地域公共交通調査事業（計画策定事業）」

※計画策定後は、利用促進等を支援する「地域公共交通調査事業（計画推進事業）」の活用が可能

②国土交通省「地域公共交通調査事業（再編計画策定事業）」

※計画策定後は、利用促進等を支援する「地域公共交通調査事業（再編計画推進事業）」の活用が可能

再編イメージ

- 島内全体の地域公共交通を一体的に見直し

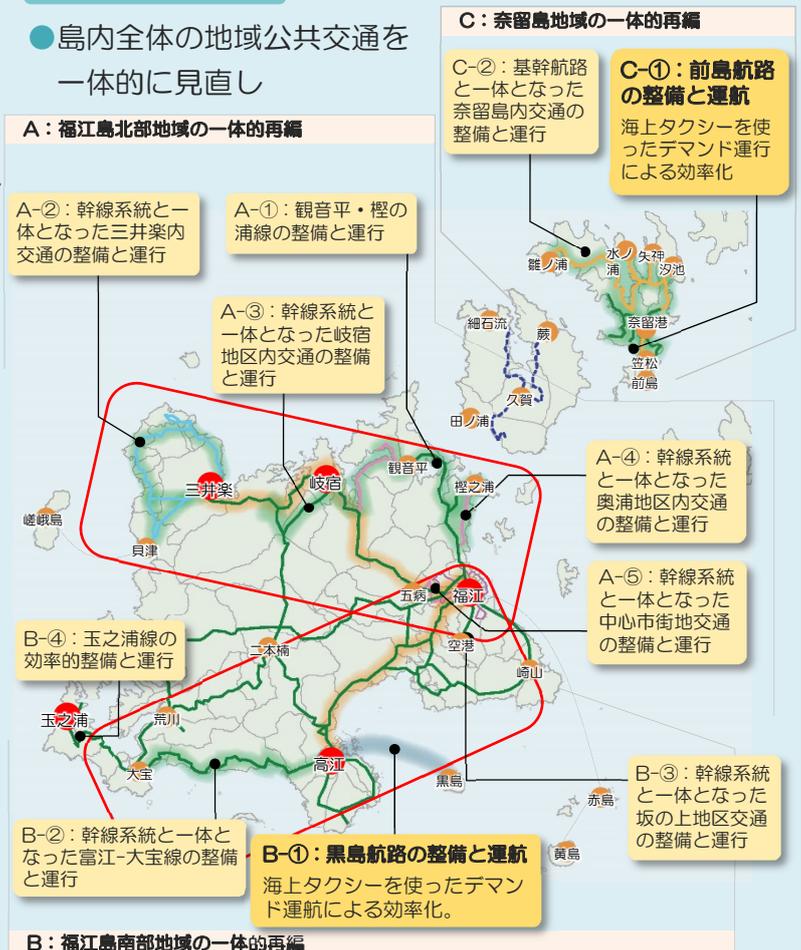


図 五島市における再編イメージ
(五島市地域公共交通再編実施計画)

③ 地域全体としての支援の形

公共交通を支えていく取組みは、各地域で創意工夫されています

- 地域による支援の形には、積極的に公共交通を利用することで収支に寄与するような方法のほか、利用の有無にかかわらず一定額の回数券を購入、住民団体や企業から協賛金を募る、地域の施設と協力して乗り場環境をつくるなど、様々な方法が考えられます。
- 地域が一丸となって地域公共交通の利便性向上や利用促進に取り組む事により、地域全体で公共交通を支えていく「機運」を高めていく事も支援のひとつの形ではないでしょうか。

〈地元高校生による遊覧船ガイド〉

地元高校生の遊覧船ガイドが乗船し、修学旅行生などをおもてなし



図 地元高校生による遊覧船ガイド
(北海道管内 航路事業)

〈地元小中学生による地元の魅力発信〉

市内全小中学校が協力し、児童生徒による定期航路の船内アナウンスで地元の魅力を案内



図 小・中学生による定期航路のアナウンス
(中国管内 航路事業)

〈商業施設と一体的な待ち合い環境の充実〉

地元の商業施設の協力により、雨の日でも濡れることなく利用できる待合所が設置され、地域の人が日常的な待合所の清掃などを実施



図 施設と協力した乗り場環境の確保
(九州管内 乗合バス)

〈地域検討会を通じた運行内容等の改善〉

住民同士が運行内容等の改善策を話し合う地域検討会を定期的で開催し、地域の実情に応じたサービスの見直しを実施



図 沿線の利用者が参加する地域検討会
(九州管内 乗合タクシー)

〈地域の資源を活かした観光列車の運行〉

海を望む美しい景観など、車窓からの風景を眺めながら、沿線の特産品を使った料理や飲み物を楽しむことができる観光列車「おれんじ食堂」等を運行し、沿線市町と協力した交流人口の誘客に取り組み



図 地域の資源を活かした観光列車の運行 (九州管内 鉄道)

2 航路改善検討の進め方

1 航路改善計画の検討

- 航路再編等のための調査事業費やその検討会の開催経費が補助対象となる離島航路構造改革補助金の事業を例にとって、一般的な航路改善計画の検討のながれをご紹介します。

1. 地域の現状や航路の実態などを把握

- 航路の問題点・課題の分析に向けて、離島地域の現状や航路の運航実態などを正確に把握します。
- 現状把握に役立つ統計資料（国勢調査など）や、航路事業者の運航実績資料などを活用し、航路を取り巻く事業環境を定量的に把握しましょう。

- 離島を取り巻く社会環境の変化、生活サービス施設、将来の見通し等を把握
- 航路の運航規模、船舶、利用・収支状況といった現状を客観的に把握
- 二次交通、離島振興方針を把握 など

2. 住民等の生活行動や利用者ニーズ等を把握

- 航路に求められているサービスを把握するため、定量的データから把握できない住民の生活行動や利用者ニーズなどを詳細に把握しましょう。
- アンケートや乗り込み調査から、住民の移動特性やニーズ、利用者の利用目的や区間、満足度など、運航内容を診断するための情報を収集します。

- 〈離島住民の生活実態・意向〉
 - アンケート調査、聞き取り調査
 - 座談会などを通じた意見交換
 - 主要施設・団体へのヒアリング など
- 〈航路の利用特性・ニーズ〉
 - 航路の乗り込み調査
 - Webアンケート調査(来訪者向け)など

3. 航路診断

- 航路の安定性・安全性を診断するとともに、月別・便別などの視点から運航効率を細かく診断し、どの部分に問題が潜んでいるかを把握しましょう。

- 〈利用増減の特性と要因〉
 - 利用者の経年的な動向と見通し
 - 月毎・日(期間)毎の変動特性と要因
- 〈エリア別の成長性やニーズ分析〉
 - 寄港地別の増減要因と可能性
 - 利用者ニーズとのギャップ分析

4. 経営診断

- 専門家の協力を得ながら、損益計算書や賃借対照表などの資料を用いて、輸送原価や運航効率などを分析し、経営上の問題点を明らかにしましょう。

- 〈収支増減の特性と要因〉
 - 収益、費用、収支の経年的な動向 など
- 〈輸送原価と投資面(人員・設備)の関係〉
 - 損益計算書分析、キャッシュフロー計算書分析、賃借対照表分析、総合財務分析
 - ※航路改善後の経営シミュレーション

5. 航路改善方策の検討

- 航路診断や経営診断などから把握した具体的な問題点、地域が目指す将来像（離島振興の方針など）を踏まえ、航路改善に向けて解消すべき課題を設定しましょう。
- 課題解決に向けた計画の目標、増客・増収等のための航路改善方策を策定します。計画後に実行に移していけるよう、実施主体や実施時期などを具体的に検討しましょう。

2 航路改善協議会の運営

- 航路改善計画は、補助金交付要綱に基づく航路改善協議会などで協議する必要があり、一般的なながれをご紹介します。調査・検討の方針を関係者と議論しながら進めましょう。

〈協議会運営のながれ（例）〉

第1回協議会の開催

- 協議会の基本事項（設立目的、規約、委員選出など）
- 地域の現状、航路の利用実態・問題点などの説明・共有
- 年度全体の事業計画（案）、アンケート等の調査計画を説明

第2回協議会の開催

- アンケート調査や乗り込み調査の分析結果について議論
- 航路診断からみた航路の安定性や成長性について検討
- 経営診断からみた航路運営上の問題点を共有

第3回協議会の開催

- 航路改善に向けた課題、課題解決のための計画目標、航路改善方策をまとめた「航路改善計画（案）」について議論
- 課題や計画目標の設定内容について協議会で審議

第4回協議会の開催

- 第3回協議会の結果、パブリックコメントなどの結果を踏まえた「航路改善計画（案）」について議論
- 協議会の承認を受け、航路改善計画を策定

航路改善計画の実行へ
（効率化船舶の建造・公設民営方式の代替建造など）

〈事務局（例）〉

- 協議会設立の準備など
- 地域現況などの整理
- 調査計画の検討
- 事業計画(案)の立案

- アンケート調査、乗り込み調査等の実施、分析
- 航路診断・経営診断

- 航路改善の課題設定
- 課題解決のための計画目標、航路改善方策を立案
- 収支シミュレーション検討

※各事業の実施主体や期間なども併せて検討

- 協議会の結果を踏まえ、パブリックコメント等を実施
- 航路改善計画(案)修正

〈協議会メンバーの基本構成〉

基本的な構成員(例)

- | | | |
|--------------------------|----------|--------------------|
| ○関係する市区町村
(市町村長、関係部局) | ○航路事業者 | ○利用者代表(住民代表) |
| ○関係する都道府県 | ○港湾管理者 | ○市町村の関係部局(観光など)、協会 |
| ○学識経験者(大学など) | ○地方運輸局 | ○医療・商業施設などの関係者 |
| | ○財務会計専門家 | など |

次のページに「離島航路構造改革補助金」の活用例を紹介▶▶▶

需要の変化にあわせた適正規模の船舶へのリプレイス

離島航路構造改革補助を活用、老朽化した船舶を小型船舶にリプレイスしてコストを削減

概要

これまで航路の維持を続けてきた地域では、20~30年が経過する老朽化した船舶を抱えており、消費燃料が大きな旧式の船舶、老朽化に伴う修繕費用の増加など、航路維持に係る問題のひとつとなっている。船舶の更新に際して、離島人口の減少とともに低下を続けている離島航路の需要に応じて、適正な規模の船舶に切り替え、燃料費・修繕費等のコスト削減を図る。



旧船(35t)



新船(19t)

図 船舶のリプレイス
(九州内の一例)

実施内容

- 航路の利用状況を正確に把握したうえで、需要に応じた適正な規模へのリプレイスを計画
- 新船への切替に伴い、労働生産性を向上するための設備を併せて検討
 - ▶ 手作業で行っている荷役をリフト使用(車載も可能)に転換、必要船員の削減に寄与

取組みのポイント・工夫点

- 対象航路の運航の安定性や安全性を踏まえ適正規模を検討
- リプレイスの実施可能性や効果を事前に関係者と検討
- 代替建造の補助制度を有効活用

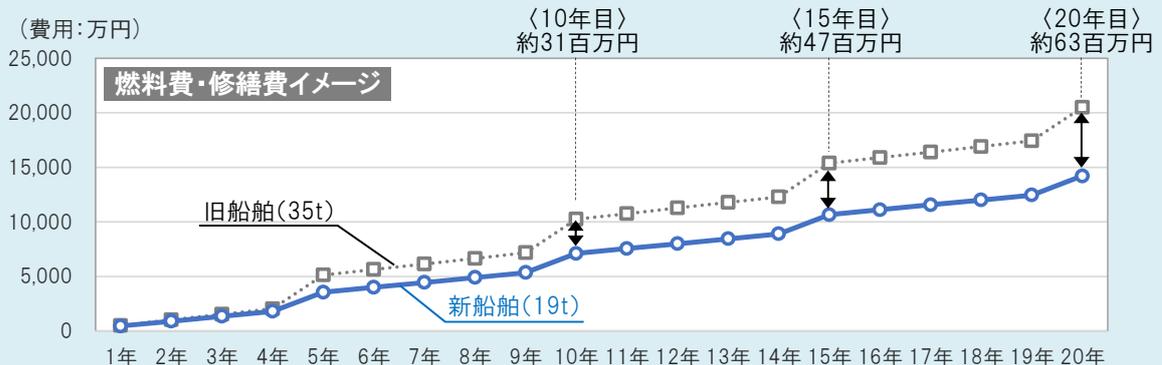
〈活用可能な制度等〉①国土交通省「地域公共交通確保維持事業(離島航路構造改革補助)」 P19
②鉄道・運輸機構「共有建造方式」による建造費用の縮減 P23

効果

- 船舶のリプレイス(35t→19tの例)により、5年間の燃料費・修繕費を現状の3割を削減

表 船舶のリプレイス内容(九州管内の一例)

項目	旧船舶	新船舶	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	64,530L/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%
燃料費+修繕費(5年計)	51,256千円	35,525千円	▲31%



③ 地域の現状や航路実態の把握

人口、通勤・通学、通院、買物など、地域特性や生活環境（行動パターン）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、買物や通院の場所、ごみやし尿の収集方法などの生活関連のほか、航路や港湾の基礎情報を整理します。



〈調査項目や方法〉

調査項目	目的・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増減や少子高齢化の状況を把握（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）
②年齢別人口	
③通勤・通学の状況	○生活に必要な不可欠な通勤・通学者の数、利用しているダイヤなどを把握
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 ○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
⑤車輛保有状況	○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 ○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）を把握 ○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する
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	
⑧観光動向など	○観光動向に合わせた航路づくりの基礎として、島の観光資源や観光客数、行政の離島振興方針などを整理
2) 航路の現状	
①航路の基礎情報（航路図・就航率含む）	○航路の位置、船舶要目、運航距離、所要時間、運航回数・ダイヤ、運賃、利用状況（年間・月別・日別・便別）などの基本事項を整理
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
③行政などの支援状況	○行政などによる航路利用促進の支援状況を整理するとともに、各航路における支援策の活用状況を把握
3) 港湾の現状	
①港湾の現状	○港の位置や周辺状況を整理し、係船設備やその能力、待合所等の整備状況（所有権/管理者など）を把握
4) 交通アクセスの現状	
①交通アクセスの現状	○バスや鉄道などの陸上交通と航路の接続時間、接続する乗り場の位置・周辺状況などを把握（出発港までのアクセスや目的港到着後の移動方法などの詳細は利用者への聞き取り調査などから把握）

④ 住民等の生活行動・ニーズの把握

住民アンケート調査や航路の乗り込み調査などから利用実態やニーズを把握します

〈アンケート調査〉

- 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する便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。
- 調査を通じて「聞きたい項目が何なのか？」をしっかりと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極力シンプルで分かりやすい調査票の作成が必要です。

〈アンケート調査に関するQ&A〉

Q1 アンケート調査の種類は？

A

- 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(しっかい)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。
- 「サンプル調査」の場合、特定の年齢層に偏らないよう注意が必要です。

Q2 アンケート調査・分析に必要なサンプル数は？

A

- サンプル調査を行う際の対象者の数は、全体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・年代別で意向を把握するときは、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50%を想定し、計1,000サンプルを集めたい場合
サンプル数1,000 / 期待回収率50% = 配布数2,000サンプル

Q3 アンケート調査票は何問程度で構成すれば良い？

A

- 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がありますが、設問が多くなると回答する人の負担が増加し、最悪の結果、回収率が悪くなる場合があります。
- アンケートは概ね10分以内で回答できるような内容が理想的です。

項目が多すぎると回答も大変



Q4 アンケート調査票の配布や回収はどのような方法で行うの？

A

- 配布回収方法は、主に郵送方式や自治会等と協力して行う方式などが一般的です。
- 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。
- 自治会等と協力して配布や回収を行う場合は、労力がかかりますが、高い回収率(目安60%～)を見込めることがメリットとなります。

〈アンケート調査票の設問（イメージ）〉

- 日常生活での航路の利用実態や利用するための環境などを把握し、現状の運航と見比べながら分析を行います。この際、居住地や性別・年齢などの個人属性も併せて把握することで、より具体的な分析・検討につなげるようにしましょう。
- 現在の運航に対する問題意識や満足度、改善要望などの意識・ニーズを収集することもできます。

〈調査項目の例〉

	設問	選択枝(イメージ)
個人属性	問1 性別	①男性、②女性
	問2 年代	①10歳代、……、⑧80歳代以上
	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	自由記載方式(自治会名)
	問5 所有の乗り物	①自動車、②バイク、③自転車、④船舶、⑤その他、⑥なし
定期航路について	問6 利用する港、利用便	自由記載方式(利用する港名・利用する便)
	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 利用する区間	自由記載方式(乗船区間)
	問9 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、⑤過去1年間は利用していない など
	問10 利用目的、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 ※目的地記載方式
	問11 港到着後の移動手段	①バス、②JR、③自動車、④バイク、⑤自転車、⑥タクシー、⑦その他、⑧なし
	問12 乗継で不便な点	①乗り場への移動距離 ②乗り場までの移動経路(ルート) ③乗り換え時間、④待合環境、⑤その他、⑥なし
	問13 改善してほしい事	①航路(寄港地)、②ダイヤ、③航行スピード、④運賃、⑤乗継、⑥船内環境、⑦待合所環境、⑧その他、⑨なし
	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

〈航路の乗り込み調査（利用実態把握）〉

- 乗り込みによる利用者への聴き取り、正確な利用区間等の把握するための調査です。

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。

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。ただし、複数回利用者の重複回答には注意が必要です。

調査項目

○個人属性(性別、年代、住まいなど)
 ○利用実態(利用区間、利用便など)
 ○利用目的(外出目的(業務目的)、目的地など)
 ○利用者意識(航路で改善してほしいことなど)

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。

5 航路診断

現況やニーズ調査の結果などを踏まえ、航路全体の問題点や課題を整理します

- 航路診断では、運航実績から運航の安定性や安全性を確認することと合わせて、輸送実績を詳細に分析することが重要です。月別・曜日別・便別などの視点から運航効率を細かく診断し、現在の航路にどの部分に問題が潜んでいるかを把握しましょう。
- 分析にあたっては、アンケート調査や利用実態調査などの結果を活用し、現在の運航内容と利用者ニーズに食い違いが生じていないかなどを併せて診断します。この際、現在の姿だけでなく、将来の見通しなどを予測しながら、長期的な視点で課題を整理しましょう。

〈主な診断項目〉

主な診断項目		診断の視点
1) 安定性・安全性分析		○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	①年間利用者数 (将来予測含む)	○これまでの利用者数の増減を確認し、今後の見通しを予測しながら今後の成長性などを診断
	②月別利用者数	○季節流動性、ピーク時の最大需要を確認して、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
	③曜日別利用者数	○平日や休日での利用変動、曜日毎の利用の偏りなどを把握し、利用特性を検証
	④便別利用者数	○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
	⑤港別利用者数	○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	①寄港地・ダイヤ	○寄港地やダイヤ・便数が島民の生活（利用者ニーズ）に適合しているかどうかを検証
	②船内環境	○船内の移動のしやすさ、快適性などを診断
	③二次交通	○路線バスや鉄道などの陸上交通機関との接続、主要都市からのアクセス状況から利便性を診断

6 経営診断

収支面の分析から経営上の問題点を見つけ、今後必要な経営改善策などを検討します

- 経営課題の整理や経営改善方策の検討にあたっては、でき得る限り定量的に経営実態を把握することが重要です。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、経営上の問題点・課題を明らかにしましょう。
- 経営を管理するうえでは、適正な原価を上回る価格でサービスを提供して利益を上げることが必要になります。損益計算書や賃借対照表などから、輸送原価や運航効率などの経営指標を算定・評価し、経営改善に向けた課題（労働生産性や安定性など）を把握しましょう。
- なお、経営上の課題を踏まえて検討した経営改善方策（次項）をもとに、現状のまま進んだ場合と改善方策を実施した場合の各ケースで経営シミュレーションを検証します。

①現状の経営状況の把握

- 過去3期程度の収支状況の把握などを行います。



②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 | ○賃借対照表分析 |
| ○キャッシュフロー計算書分析
(必要に応じて) | ○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（次項）

（例：リプレイス等のハード面、
人件費削減などのソフト面）



③経営改善後に関する収支シミュレーション

- 「現状のまま進んだ場合」と「改善方策を実施した場合」に分けて、今後の経営シミュレーション（収支の推移）を行います。

3 経営改善方策の考え方

① 収益とコストの関係

経営改善には、“増客・増収”と“コスト削減”の大きく2つのアプローチがあります

- 一般に、経営改善には“増客・増収”と“コスト（経費）削減”の大きく2つのアプローチがあり、航路事業についても例外ではありません。航路の運営には、船員費や燃料費、船舶修繕費、旅客費・貨物費などの運航経費、施設整備・維持費、店費など、さまざまな費用が必要で、これらのコストよりも運賃等の収益が少なければ当然赤字になってしまいます。

「増客・増収対策」

増客・増収対策は行政や地域関係者との協力を得た利用促進策のほか、輸送原価を考慮した運賃の適正化、営業外収入の模索など、“収益”を向上するための方策を検討します。

「コスト削減対策」

コスト削減対策は各社が常に取り組むものであり、経営診断で把握した輸送原価（運航費・管理費）から削減できる余地を模索し、過大になっている費目の要因解消を図ります。

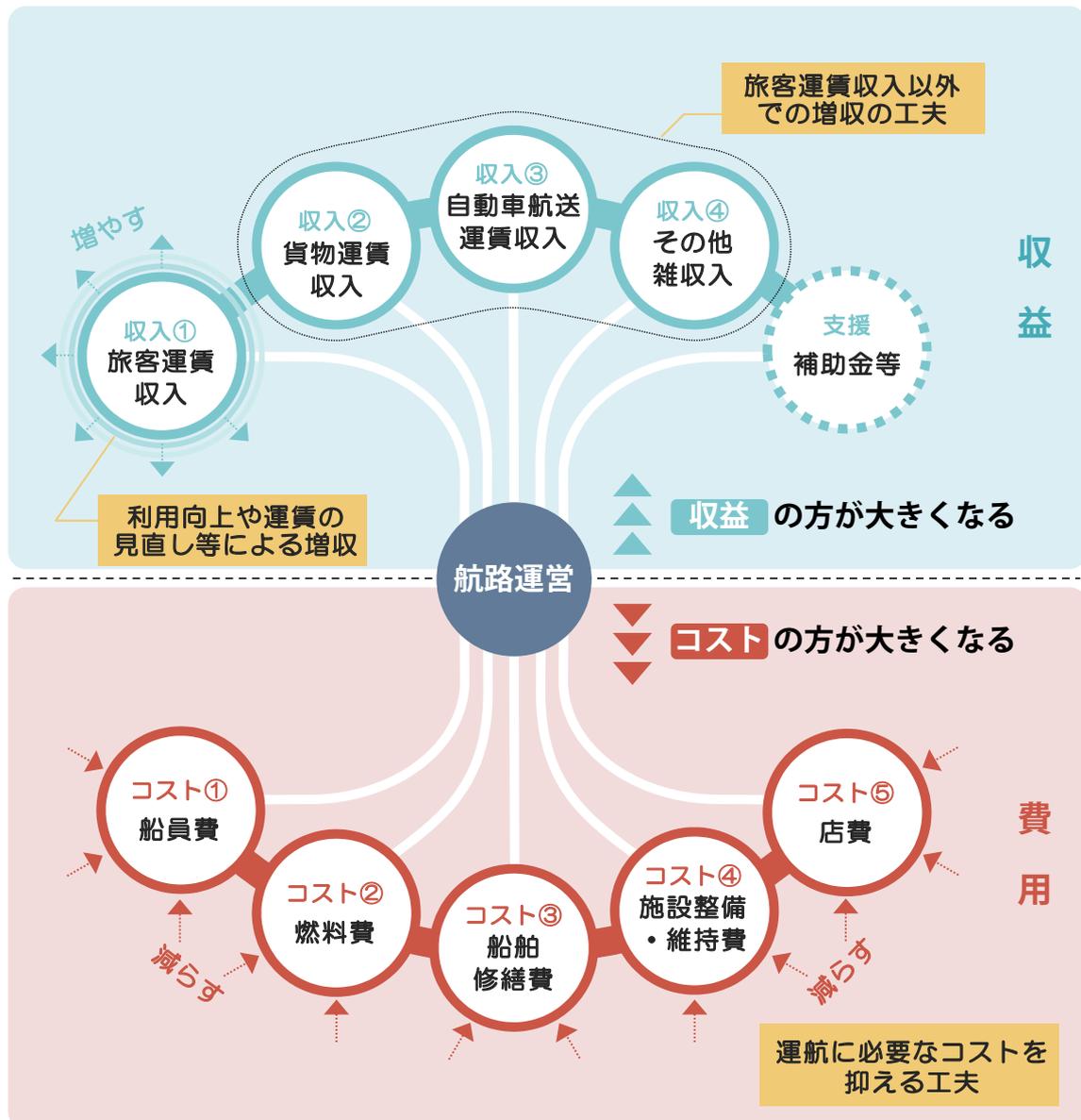


図 費用と収益の関係（イメージ）

② 経営改善方策の検討

解消すべき経営上の課題を明確化したうえで改善方策を検討します

- 各種診断から把握した“経営課題”や“利用減少・経営悪化の要因”の解消を目的として、事業分野ごとの具体的な改善方策を検討します。
- 検討にあたっては、解消すべき課題を明確化したうえで、その課題に応じた改善方策を各事業分野で検討しましょう。なお、下記には経営改善メニューの一例を紹介します。



第4章 経営航路の活性化・再生 に取り組む事例

Section .1 取り組み事例の体系

本稿で取り上げる経営改善の取り組み事例の全体を紹介

Section .2 増客・増収対策

- A. 運賃の見直し
- B. 航路・ダイヤの改善
- C. 船内設備の充実
- D. 船員サービスの向上
- E. 情報発信
- F. 新規需要の開拓
- G. 地域関係者との連携
- H. 自動車航送の利用促進
- I. 現有船舶の活用

Section .3 コスト削減対策

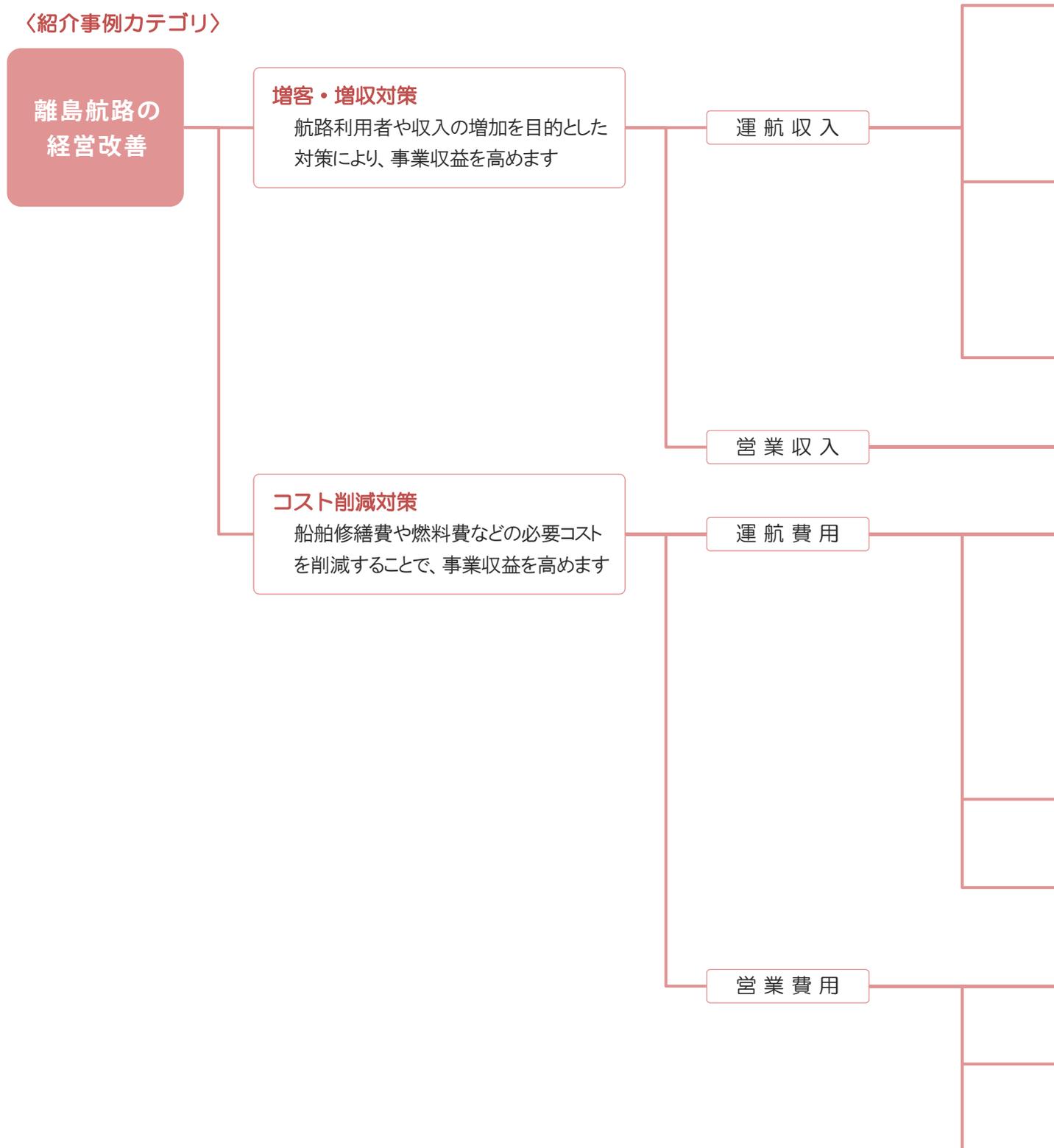
- J. 燃料消費量の抑制
- K. 航路等の見直し
- L. 寄港地の見直し
- M. 船員・事務員の適正化
- N. 日常的な点検・保守
- O. 保険料・利子の見直し
- P. 公設民営方式の活用
- Q. 他社との連携

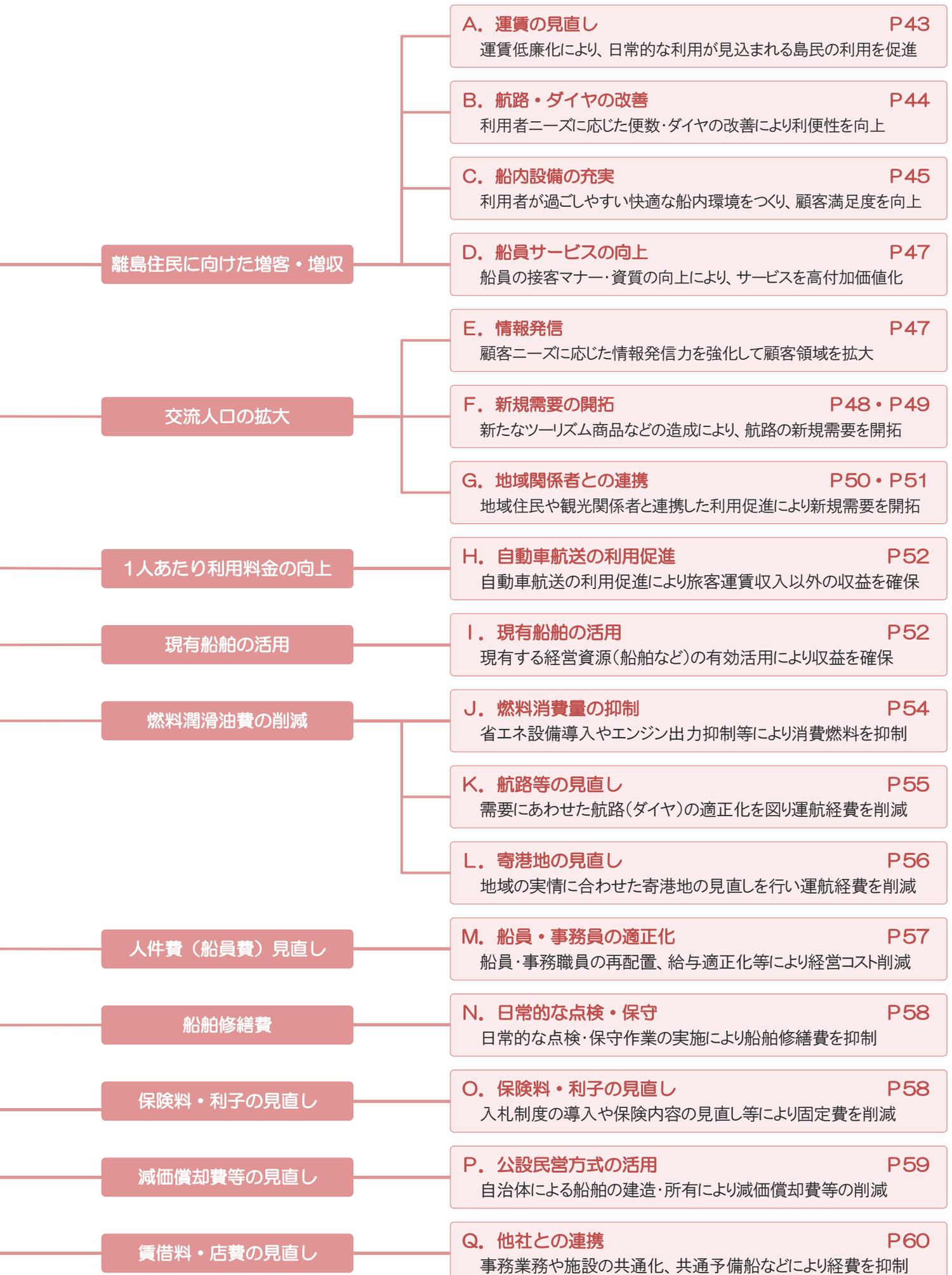
1 取組み事例の体系

各地の際立った事例を“増客・増収”と“コスト削減”の視点から紹介します

- 前述の通り、経営改善方策は大きく「増客・増収」と「コスト削減」の考え方を両輪とする取り組みが重要となります。本項では、経営改善に取り組んだ事例を用いながら、具体的な経営改善の方策、取り組みのポイント・工夫点などをそれぞれの視点から紹介します。
- なお、経営改善にあたっては、航路診断や経営診断から見つけた課題の解決を目標として、航路の特性や経営状況などの実情に合わせた実施内容を検討することが大切です。

〈紹介事例カテゴリ〉





2 増客・増収対策

創意工夫による増客・増収対策が各地で取り組まれています

- 「増客・増収」の視点から、航路の経営改善に取り組んでいる事例を用いながら、取り組みの内容やポイントなどを一例として紹介します。

A. 運賃の見直し	運賃低廉化により、日常的な利用が見込まれる島民の利用を促進
B. 航路・ダイヤの改善	利用者ニーズに応じた航路・ダイヤの改善により利便性を向上
C. 船内設備の充実	利用者が過ごしやすい快適な船内環境をつくり、顧客満足度を向上
D. 船員サービスの向上	船員の接客マナー・資質の向上により、サービスを高付加価値化
E. 情報発信	顧客ニーズに応じた情報発信力を強化して顧客領域を拡大
F. 新規需要の開拓	新たなツーリズム商品などの造成により、航路の新規需要を開拓
G. 地域関係者との連携	地域住民や観光関係者と連携した利用促進により航路需要を創出
H. 自動車航送の利用促進	自動車航送の利用促進により旅客運賃収入以外の収益を確保
I. 現有船舶の活用	現有する経営資源(船舶など)の有効活用により収益を確保

表 増客・増収対策の紹介例

類型	紹介例	内容	頁数
A	利用向上に向けた旅客運賃割引の拡充	島民割引の導入、運賃助成など	43
A	輸送原価などを考慮した運賃体系の適正化	輸送原価の検証、旅客運賃などの引き上げ	43
B	利用者の視点に立った航路・ダイヤの改善	鉄道接続、観光向け臨時航路・ダイヤなど	44
C	快適に過ごせる船内のサービス・設備等の充実	トイレ設備の充実、TV・Wifiの充実など	45
C	船内バリアフリー化による快適な利用環境の提供	客室への通路やトイレ等のバリアフリー化	45
D	船員のマナー・資質の向上による高付加価値化	接客サービス向上の講習、船員研修など	47
E	情報発信の強化	島内の観光情報発信、SNS活用など	47
F	顧客拡大に向けた航路利用による新商品などの造成	パックツアー企画、船上イベント開催など	48
G	航路の活性化・再生を目指した地域関係者との連携	ツーリズム開発、地元学生による協力など	50
H	自動車航送の利用促進による収益性の向上	自動車航送運賃の一部補助(自治体など)	52
I	現有船舶の有効活用による収益向上策	空き船舶を活用した旅客不定期航路事業	52

1 利用向上に向けた旅客運賃割引の拡充

A. 運賃の見直し

航路にとって最も重要な“離島住民”の利用促進に向けて日常的に利用しやすい割引制度を充実

概要

旅客運賃の価格は、利用の有無を左右する重要な要素の一つです。特に、離島は生活に必要な物資や輸送にかかる費用が本土より多額となることが多く、島外に行き来するための航路運賃は離島住民にとって重要な生活問題です。島民運賃の割引拡充により、これまで利用していた人がより多頻度で利用する、これまでほとんど利用していなかった住民に利用を促すといった利用拡大の効果が期待できます。

実施内容

- 国庫補助活用により離島住民割引を実施・拡充
- 離島住民に向けて往復利用の運賃割引を実施
- 通常割引に加え、市町村の運賃補助などを導入

取組みのポイント・工夫点

- 運賃設定は収支に直結し、安易な値下げは減収を招く恐れがあるため慎重な検討が必要
- 検討にあたっては、アンケート結果などを活用して割引後の利用増減を予測することが重要

〈活用可能な制度等〉①地域公共交通確保維持改善事業費補助金(離島住民に対する旅客運賃の割引) P18

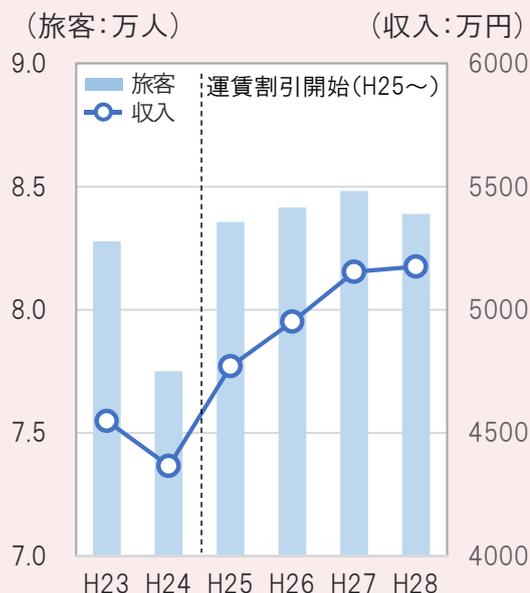


図 利用者・運賃収入の推移 (九州内の一例)

2 輸送原価などを考慮した運賃体系の適正化

A. 運賃の見直し

適正な輸送原価に基づく運賃引き上げを検討し、航路の前提となる旅客運賃収入を増収

概要

航路運営には、船員費や燃料費などの運航費用、減価償却費や船舶利子などの営業費用といった必要な諸経費があり、正当な対価が収受されていないと経営悪化の要因になります。賃借対照表などから輸送原価を算定し、適正な運賃体系に見直すことで増収を図りましょう。

ただし、運賃引き上げには離島住民の理解が必要で、航路の必要性や輸送原価が適正である事の入念な説明が必要です。

実施内容

- 輸送原価に基づく旅客運賃の再設定
- 運航に必要な費目の選別とコスト削減努力

取組みのポイント・工夫点

- 運賃の値上げには住民の理解が必須条件であるため、離島住民との話し合いを入念に実施
 - ▶ 運賃引き上げがなければ航路維持が困難な状況に理解を得たうえで適正な運賃を検討

利用者ニーズに応じた航路・ダイヤの改善、2次交通との接続改善などにより利用向上が期待

概要

離島住民などの生活行動やニーズに応じたサービスの提供が航路事業の前提です。離島住民の生活行動や外出目的地などの変化、2次交通の発着時間の変更などに合わせて、航路やダイヤ（便数）を改善することで、安定的な利用の定着・利用向上が期待できます。

実施内容

- 離島住民と旅行者の双方が利用しやすい航路（寄港地）・ダイヤの再編
- 夏ダイヤ（4-9月）冬ダイヤ（10-3月）の設定
- クラブ活動を行う高校生の帰宅時間に合わせた最終便の設定
- 他航路との接続要望を受けダイヤを変更
- 鉄道またはバスとの接続を考慮した航路ダイヤの変更
- 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

取組みのポイント・工夫点

- 船舶の乗り込み調査などを通じて、利用者ニーズなどを詳細に把握することが重要（通院や買物、通学などの行き・帰りの時間帯を把握し、最も利用しやすいダイヤを検討）
- バスや電車などの陸上交通事業者との密接な連携を行いながらスムーズな乗継時間を調整
- ダイヤの変更にあたっては、船員の労働時間を調整するなどの配慮が必要

鹿児島県 甬島航路の例 島民の生活行動に応じた航路の見直しと陸上交通の確保

- アンケートで判明した島民の生活行動の実態に応じて航路の見直しを実施
- 島外からの観光客も利用しやすい航路・ダイヤを用意し、周遊切符の造成などでサポート
- 運航効率化に向けた抜港を実施し、抜港された地区は海上交通から陸上交通に転換

〈船舶に代わる補完交通の確保も視野に〉

- 島民へのアンケートからはフェリー・高速船ともに約8割が主要港から乗船している実態が判明し、航路再編（抜港）を実施
- 航路再編により抜港された港の利用者については、集約された港までの代替輸送を確保

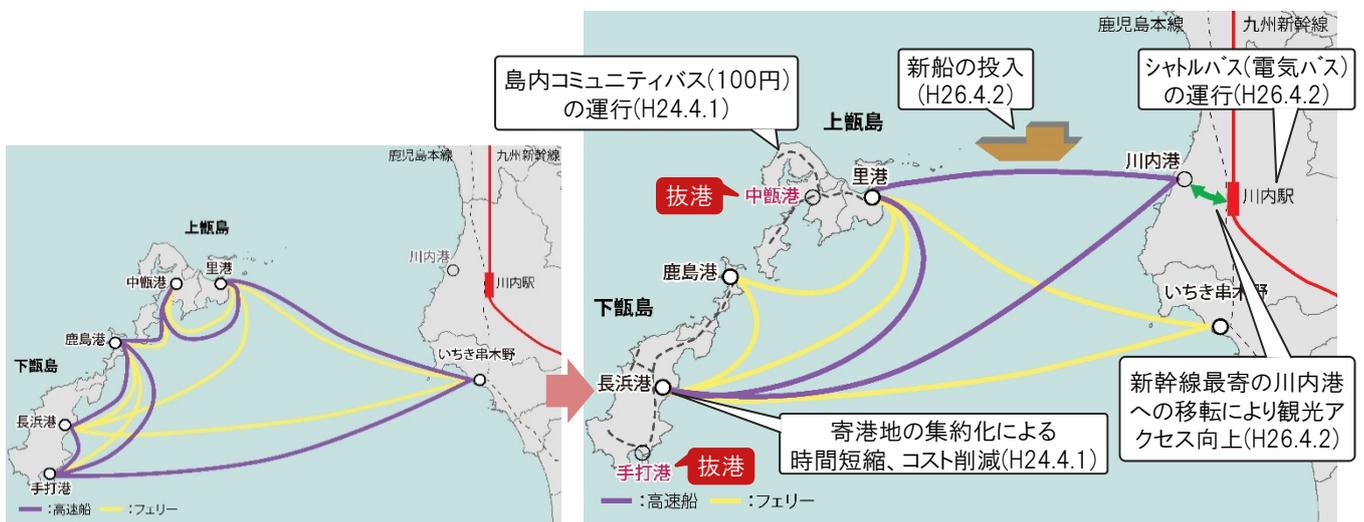


図 再編前の航路

図 再編後の航路

4 快適に過ごせる船内のサービス・設備等の充実

C.船内設備の充実

利用者が快適に過ごせるサービスや船内環境をつくることにより、顧客満足度の向上が期待

概要

“利用者に乗船中の時間をどのように過ごしてもらおうか”はサービスを提供するうえで重要なポイントの一つです。乗船中を快適に過ごせる客席空間や、航海中の開放感を体感できるデッキなど、利用者にとって満足度の高い船内のサービス・設備等を充実することで、リピート客の増加や利用の定着が期待できます。

実施内容

- 揺れの軽減や客室構成の見直し
- 地上デジタル放送や衛星放送の映画番組を配信
- 空調やトイレ設備の充実
- 観光客向けの島の魅力・お得情報などの提供
- 高齢者などの優先席の設置
- Wifiサービスの提供
- 外国語対応の電光案内装置の設置
- 釣り客向けの釣り情報提供 など

取組みのポイント・工夫点

- 満足度の高い船内環境をつくることで、リピート利用客の増加や利用の定着につなげる

5 船内バリアフリー化による快適な利用環境の提供

C.船内設備の充実

誰もが快適に航路を利用できるようなバリアフリー化の実施により、顧客満足度の向上が期待

概要

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」に基づき、高齢者や障害者など、妊婦、けが人など、あらゆる人が快適に航路を利用できる環境づくりに取り組みましょう。建築物や公園などの公共空間とともに、公共交通機関にもバリアフリー化基準への適合が義務付けられており、客席・客室のバリアフリー化など、今後の高齢化社会にも対応できる環境が求められています。

実施内容

- 新船建造時にバリアフリー基準への適合に対応
- 既存船舶の客室出入口をバリアフリー化
- エレベーターや、障害者用トイレの設置、車いすスペースの確保など
- 介護が必要な乗客に対しては、車輦等による船内への誘導を実施

取組みのポイント・工夫点

- 新船建造時はバリアフリー基準への適合義務、既存船舶にも努力義務が課せられています
- 実施上の課題となる費用は、補助金などの有効活用を検討

〈活用可能な制度等〉①海上交通バリアフリー施設整備助成(エコモ財団) P25

バリアフリー基準 バリアフリー新法^{※1}により移動円滑化基準への適合が義務付け

○移動円滑化基準とはバリアフリー化の義務基準であり、それを上回る形で「旅客船バリアフリーガイドライン(H19)」「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(H25)」に“推奨基準”が設けられています。

〈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^{※2}、災害等のため一時使用するものを除く)

〈推奨基準の主な内容(抜粋)〉

分類	内容
乗降用設備 (舷門)	<ul style="list-style-type: none"> ・スロープの厚み(段差)は2cm以下 ・出入口の幅90cm以上 ・手摺が両側に設置 ・床表面は滑りにくい仕上げ
出入口から 甲板室出入口まで の通路	<ul style="list-style-type: none"> ・通路幅90cm以上 ・床表面は滑りにくい仕上げ ・段差がある場合極力小さく ・転回場所の広さは幅140cm以上および奥行170cm ・手摺が両側に設置 ・スロープ勾配1/12以下 ・採光や照明に配慮
バリアフリー客席等から 船内旅客用設備まで の通路	<ul style="list-style-type: none"> ・幅140cm以上 ・床表面は滑りにくい仕上げ ・段差がある場合極力小さく ・バリアフリー通路以外も可能な限りバリアフリー化 ・手摺が両側に設置 ・スロープ勾配1/12以下 ・勾配部の色相等に配慮
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・出入口の幅120以上 ・触知案内図等の設置 ・床表面は滑りにくい仕上げ ・大便器や小便器の手摺 ・呼出しボタン設置 ・段差は極力小さく など

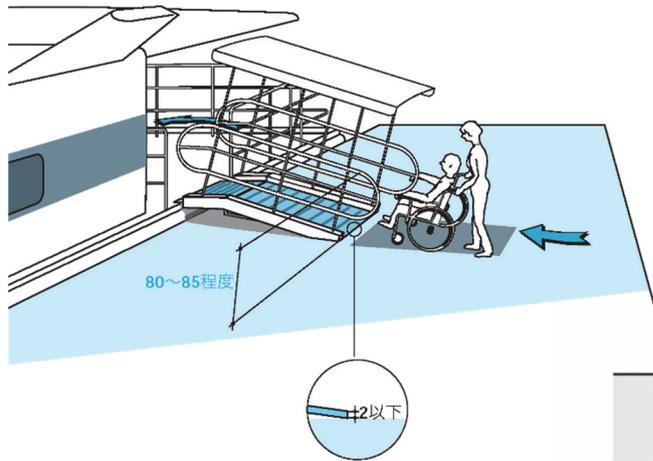


図 乗降用設備/舷門の例

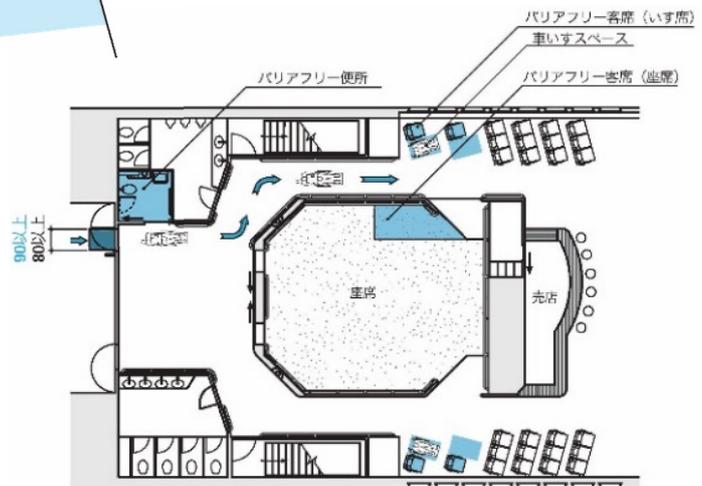


図 甲板室出入口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路の例

補注

出典)旅客船バリアフリーガイドライン(H19国土交通省海事局安全基準課)

- 1) バリアフリー新法とは、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律を指す
- 2) 総トン数5トン未満の旅客船は、空間制約といった物理的困難さに加えて、船員や職員による介助等ソフト面での対応を行う方がハードによる対応よりも効率的であるため。

6

船員のマナー・資質の向上による高付加価値化

D.船員サービスの向上

船員の接客サービス向上による顧客満足度の向上、運航サービスの高付加価値化が期待

概要

航路が提供するサービスは“島までの移動手段”ですが、利用者に直接サービスを提供する役割を担っているのは乗船する船員です。船員による接客サービスの高品質化を図り、航路利用者の満足度を高めていくことで、リピート客の増加や利用の定着などが期待できます。

実施内容

- ミーティングで教育指導を実施
- 接客サービス向上の講習会への参加
- 日常的な船員の意識向上に関する指導
- 先進的な事業所への船員研修

取組みのポイント・工夫点

- 利用者に“また乗船したい”と思ってもらえる船員の接客サービスを提供
- “マナー”だけに限らず、乗船中の時間を利用者が快適に過ごせるサービスなどを検討

7

情報発信の強化

E.情報発信

インターネット等を有効活用した情報発信の強化による利用向上が期待

概要

“知ってもらうこと”はサービスを提供するうえでの第1歩です。情報化が進んだ現代においてインターネットの活用は必須条件といえるでしょう。利用者が入手しやすい形で航路の情報を積極的に提供していくことで、顧客領域の拡大が期待できます。また、観光資源や釣り情報など、利用者の目的に応じた適切な情報提供を行うことで利用の動機付けにつなげ、新規需要の獲得に寄与することも期待できます。

実施内容

- ホームページ、SNSなどを活用して欠航情報などを発信
- ブログやホームページ等で観光や釣り、海水浴情報を発信
- 外国語版の情報案内やQRコードの作成など

取組みのポイント・工夫点

- ホームページは航路情報のほか、島の魅力となる観光情報（パンフレット、写真・動画など）を掲載するなどの工夫を凝らし、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
- 更新頻度が極めて重要なため、ブログやSNSなどを活用してリアルタイムで情報を発信
- 自治体や関係者の協力を得て行う情報発信も重要



図 観光情報と連携したHP（九州内の一例）

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により新規需要の開拓が期待

概要

人口減少が進む離島地域において、増客を図る方策のひとつが交流人口の拡大です。観光やビジネスなどの来訪者を増やすための取組を展開することで新規需要の開拓が期待できます。

これらの新商品の造成では、離島での滞在や航路の乗船中に楽しく過ごしてもらうための仕掛けを考え、来訪者のニーズに対応して他地域と差別化を図るなど、地域外の人たちが航路または離島地域を知り、来訪するキッカケとなる魅力づくりに取り組みましょう。

実施内容

- 旅行会社とタイアップした商品販売
- 行政・民間団体と連携してイベント開催
- 旅行業免許を取得し、自社でパックツアーを企画
- 夏季納涼観光の貸切クルーズを実施
- 地元観光受入会社と連携し体験型観光の受入
- 本土側との交流事業を企画・実施
- コンベンション協会と連携し湾内クルーズを計画
- 島民の利用促進・学校行事などで積極的な利用

など

取組みのポイント・工夫点

- 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、これまで未活用だった地域資源（自然、歴史、食など）の発掘からスタート
- 旅行会社等と連携して資源の磨きあげ・組み合わせを行い、新たな魅力となるプランを造成

北陸運輸局の例 利用特典“船舶カード”の展開により、カードコレクターの需要開拓が期待

○北陸信越旅客船協会において、ダムカードを参考として、航路独自の魅力を伝えていく船舶カードを製作・配布

○新潟航路の船舶「ときわ丸」「あかね」、信濃川観光開発の船舶「ぼんたい丸」の船舶カードを製作し、船名、所在地、船種、全長、全幅、旅客定員、巡船速度、就航月日、船体デザイン、楽しみ方などを紹介

〈利用者からの反応〉

○乗船客から反響も大きく、カードマニアなどからの問い合わせがあるなど、“旅客船に乗船しないと手に入らない”プレミア性が利用促進の効果を創出



図 製作された船舶カード
(北陸信越運輸局資料)

北陸 佐渡汽船の例 旅客船ごとのイメージキャラクター展開による魅力向上・宣伝効果が期待

- 各航路オリジナルの魅力を創出するための仕掛けとして、船舶のイメージキャラクター化の営業戦略を展開するとともに、HPでの広報、キャラクターごとのグッズも製作
- キャラクター人気化に伴う航路の利用増進、グッズ販売数増加などの収益向上の相乗効果につながる仕掛けを展開

〈多様な場面で活用〉

- 別途展開している利用者が船内で楽しめる“宝探しアプリ”にも三姉妹のキャラクターを登場させ、「パーパークラフト」を利用特典としてプレゼントするなど、女性や子供にも興味をもってもらうための工夫を行い、多様な場面でカーフェリー三姉妹をPR



図 キャラクターグッズ



図 佐渡汽船ホームページ

関東 東京湾フェリーの例 船上婚活パーティー「ふねコン」を商品化、新規需要の開拓が期待

- 神奈川県久里浜と千葉県金谷を結ぶ東京湾フェリー(株)では、平成22年12月から船上企画「ふねコン」を開始（平成29年までに15回開催、累計855名が参加、平成29年2月には初の平日開催となる第16回「ふねコン」を開催）
- 船内では、参加者にお見合い回転寿司・ランチビュッフェ・フリータイムを楽しんでもらい、素敵な相手を見つけられるクルーズコンパを企画

〈乗船そのものを“目的化”〉

- 航路利用そのものを目的化する取組であり、平成29年までにふねコン成立率35%以上と高確率でカップルが誕生



図 ふねコンイメージ

地域関係者が力を合わせて地域の共有財産である離島航路の活性化・再生に取り組み

概要

離島振興策の一環として、行政や地域住民、住民団体、観光協会・旅行会社、関係企業などの地域関係者が力を合わせて離島航路の活性化・再生に取り組むことで、航路の利用向上や新たな需要の創出が期待されます。

航路事業者だけで現状を打開することは難しく、地域協議会などを中心として、航路の必要性や価値を地域全体で共有しながら、離島航路の維持に係る取り組みを継承していきましょう。

実施内容

- 国や自治体、交通事業者、旅行会社などが連携して離島ツーリズムを推進（モニターツアー）
- 地元高校生による「遊覧船ガイド」育成プロジェクトを展開
- 高速道路会社と連携したフェリー＋マイカー等で訪れる旅行者向けの割引
- 地元小中学校が協力して定期航路のアナウンスで地元の魅力を案内
- 行政や島民が一丸となって島固有の資源を発掘・磨き上げて離島観光を活性化 など

取り組みのポイント・工夫点

- 地域関係者が一丸となった取り組みを通じて、離島航路の必要性や価値を共有
- 多くの関係者が参画して活動の機運を高まると、地元・全国のメディアに取り上げられるなど、波及効果も期待できます

北海道離島ツーリズム推進会議の例 「若者も楽しめる島」をテーマに離島ツーリズムを推進

- 個人旅行が主体となる国内旅行市場の形態の変化に対応しきれなかったことが離島観光の減少要因のひとつと考え、個人・小グループ向け旅行商品を造成するモニターツアーなどに取組
- 北海道運輸局では、自治体、交通事業者、旅行会社などからなる「北海道離島ツーリズム推進会議」の実施を通じて、北海道の離島ツーリズムを推進



〈新規需要の開拓に向けた多様な事業展開〉

- 個人・小グループ向け島巡り旅行商品の造成、若者の島旅を促進するための「娘さん応援モニターツアー」催行、ビジット・ジャパン地方連携事業（メディア・旅行エージェント招請）を活用し台湾からの旅行者を取り込むための旅行商品の造成、ホテルのレストランで離島フェアを開催など

〈会議メンバー〉

多くの関係者が連携する本事業は全国メディアでも紹介

分類	内容
自治体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 礼文町 ・ 利尻町 ・ 奥尻町 ・ 利尻富士町 ・ 羽幌町 ・ 稚内市
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ ハートランドフェリー(株) ・ 羽幌沿海フェリー(株) ・ 北都交通(株) ・ 北海道旅客鉄道(株) ・ 宗谷バス(株) ・ 沿岸バス(株) ・ 函館バス(株)

分類	内容
旅行会社等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 礼文町観光協会 ・ 利尻町観光協会 ・ 奥尻町観光協会 ・ 北海道旅客船協会 ・ (株)日本旅行北海道 ・ (株)近畿日本ツーリスト北海道 ・ 利尻富士町観光協会 ・ 羽幌町観光協会 ・ 稚内観光協会 ・ (株)JTB北海道
国等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道 ・ 宗谷総合振興局 ・ 留萌振興局 ・ 檜山振興局 ・ 北海道開発局 ・ 北海道運輸局 ・ 旭川運輸支局 ・ 函館運輸支局

北海道運輸局の例 修学旅行生などへの同世代ガイドにより、遊覧船観光の新たな需要を創出

- H27年より、地元高校生による「遊覧船ガイド」育成プロジェクトを推進し、修学旅行生に向けた遊覧船ガイドを展開
- 地元の魅力を高校生の視点から伝えるために観光資源などについて事前学習を積み重ね、他県から訪れた修学旅行生をおもてなし、学生同士の交流にも寄与

〈ガイド実績〉

- 平成27年、平成28年、平成29年に継続して修学旅行生を受け入れ、修学旅行生からは同世代のガイドは親しみやすい、楽しいと高評価、地元高校生も学んだものを出し切れた、たくさん話せて楽しかったなどの満足の意見



北海道運輸局による観光ガイドを体験する遊覧船観光の活性化検討会メンバー

北海道運輸局の例 高速道路会社と連携しフェリー+マイカーで訪れる旅行者の利用向上が期待

- NEXCO東日本北海道支社と連携して、「北海道観光ふりーぱすフェリー限定プラン」を展開
- フェリーを利用してマイカー等で北海道を訪れる旅行者を対象に、高速道路料金割引（定額乗り放題）が利用できるドラ割『北海道観光ふりーぱす』と、フェリー特別割引運賃がセットになったお得なサービスを開始
- 北海道旅行者の観光行動に合わせた複数事業者の連携により、高速道路利用・フェリー利用の相乗効果を期待



図 NEXCO東日本との連携

愛知県 一色港～佐久島航路の例 アートによる島作りを行政・島民などが一丸となって展開

- 島固有の資源（自然、風土、歴史、産業）を発掘・研磨し、島内でアートプロジェクトを実施するなど、アートによる島おこしを一体的に展開し、観光客の利用向上が期待
- 佐久島には写真を撮りたくなる風景があるをテーマに活動を続け、若者を中心にSNS（ツイッター、インスタグラム）により島の魅力が発信され、リピーターも多く存在



図 愛知県の離島航路

〈各種事業の展開〉

- 本土側の乗り場は、水産卸売施設「一色さかな広場」と一体的に確保（アクセス充実）、佐久島で開催されるイベント・行事などの情報を発信する佐久島ホームページ委託事業も並行して実施

名古屋から車で1時間程の距離で、日帰りでの小旅行が可能



図 アート作品の例

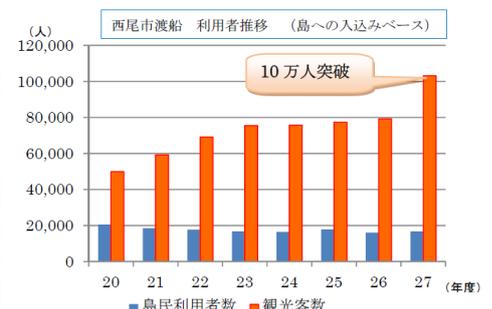


図 観光客による輸送人員の増加

自治体等との連携を通じて、自動車航送の運賃低廉化を図ることで利用促進が期待

概要

航路事業の収益は旅客運賃収入のみではなく、自動車航送の運賃収入もあります。しかし、“自動車航送の運賃負担”が利用者にとってハードルとなることがあり、運賃低廉化などの施策を展開することで利用促進の効果が期待できます。

また、自動車航送は、家族連れや友人・知人などの団体利用が見込まれ、利用者数の向上も期待できます。



図 九州内の一例

実施内容

- 自動車航送運賃の一部（運賃の2割など）を自治体が補助

取組みのポイント・工夫点

- 自治体等との連携を通じて自動車航送の運賃低廉化を図り、利用者の負担を軽減
- 「航路+自動車」の組み合わせによる利用促進を展開し、家族連れ等の団体利用を拡大

現有する経営資源を有効活用し、不定期航路事業などによる収益を確保

概要

増収対策を考えるうえで“現有する経営資産”の有効活用は重要なポイントです。空き船舶や事業用船舶の空き時間などを活用することで、収益の向上が期待できます。

実施内容

- 「旅客不定期航路事業（旅客定員13名以上の旅客船）」による貸切運航の提供（お花見や花火、特定の季節に訪れる観光客などの不定期の需要に対応）
- 現有する船舶や施設を活用した「人+自転車の湖上輸送」を展開 など

取組みのポイント・工夫点

- 船舶の空き状況に応じて安定したサービスを提供、船員の労働時間が超過しないよう配慮
- 「旅客不定期航路事業」による運航を行う場合は海上運送法に基づく許可が必要
- 「人の運送をする内航不定期航路事業」は届出が必要



図 海上タクシーの例
（近畿運輸局の一例）

3 コスト削減対策

日々の航路運営のなかでコスト削減対策を展開し、持続可能性を高めていきます

- 「コスト削減」の視点からは、労働生産性の向上や業務効率化などを含めた事例をもとに、取組みの内容やポイントなどを一例として紹介します。

J. 燃料消費量の抑制	省エネ設備導入やエンジン出力抑制等により消費燃料を抑制
K. 航路等の見直し	需要にあわせた航路(ダイヤ)の適正化を図り運航経費を削減
L. 寄港地の見直し	地域の実情に合わせた寄港地の見直しを行い運航経費を削減
M. 船員・事務員の適正化	船員・事務職員の再配置、給与適正化等により経営コスト削減
N. 日常的な点検・保守	日常的な点検・保守作業の実施により船舶修繕費を抑制
O. 保険料・利子の見直し	入札制度の導入や保険内容の見直し等により固定費を削減
P. 公設民営方式の活用	自治体による船舶の建造・所有により減価償却費等の削減
Q. 他社との連携	事務業務や施設の共通化、共通予備船などにより経費抑制

表 増客・増収対策の紹介事例

類型	紹介例	内容	頁数
J	省エネ対応の設備導入による燃料消費量の抑制	省エネ対応エンジン、低摩擦船底塗装など	54
J	省エネ運航の励行による燃料消費量の抑制	運航時間延長によるエンジン出力抑制など	54
K	需要に合わせた航路(ダイヤ)の適正化	低頻度運航による航路の確保、減便など	55
L	地域の実情に合わせた寄港地の見直し	生活行動に応じた抜港、航路の集約など	56
M	人員配置・給与等の適正化による経営コスト削減	職務内容の点検、乗組員数の見直しなど	57
N	日常的な点検・保守による修繕費用の抑制	エンジンの点検・整備、鋼材の部分塗装	58
O	保険料などの固定費削減の余地を模索	保険料の引き下げ、入札制度の導入	58
P	公設民営方式による航路経営の効率化	自治体による船舶の建造・所有	59
Q	他社との連携・経営統合等(共通予備船の導入など)	共通予備船、業務共通化、共同仕入れなど	60

中長期的な視点から省エネ対応の設備や塗装等を行うことにより燃料費の削減が期待

概要

航路の運航に必要な“燃料消費量”を削減することは大きなコスト削減に結びつきます。

中長期的な視点から、燃料消費を抑制する省エネ対応設備の投資、摩擦抵抗を低減する船底塗装などを行うことで、燃料潤滑油費を削減する効果が期待できます。



図 九州内の実施例（主機換装を実施）

実施内容

- 省エネ対応エンジンへの載せ替え
- 低摩擦型船底塗料塗布を実施（重量に注意）
- ターボチャージャーの設置
- フレンドフィン、バウキャップ、トリムタブ設置

取組みのポイント・工夫点

- 中長期的視点で船の状態を見極め、設備導入の費用対効果を検証（リプレイスとの比較）
- 費用負担を軽減するため、船舶建造時に必要性を検討（代替建造補助金の活用時など）

日々の運航におけるエンジン出力抑制などにより、運航に掛かる燃料費の削減が期待

概要

省エネ対応設備などと同様、日々の運航の中でエンジン出力の抑制や停泊中のエンジン停止を行うなど、省エネ運航の励行を徹底することがポイントです。船員一人一人が意識して日々の積み重ねを行うことで、燃料潤滑油費を削減する効果が期待できます。一つ一つの変化は小さいものかもしれませんが、日々の運航で工夫していくことがコスト削減の第一歩です。

実施内容

- 運航時間を延長しエンジン出力を抑制（1600⇒1000馬力落とし出力60%運航など）
- 時間的に余裕があるときは、海域によって速力調整する等で、燃料消費量を抑制（運航の定時制確保を前提）
- 主機・補機毎に時間差をおき消費燃料を抑制

取組みのポイント・工夫点

- エンジン出力の抑制に伴う航行スピードの変化（ダイヤへの影響）を見極めながら検討
- 省エネ運航を励行するためのルールづくり、船員の意識づくりなどを併せて検討

3 需要にあわせた航路（便数）の適正化

K.航路等の見直し

需要にあわせた適正な航路（便数）を構築することで、燃料費や人件費の削減が期待

概要

特定の便で利用が顕著に低迷している、運航便数に対して全体の利用が少ないなどの航路は、利用実態に応じて航路や便数（サービス水準）を見直すことで、コスト削減が図られます。検討にあたっては、通勤や通学、買い物・通院などの生活行動を正確に把握し、他の公共交通機関との乗り継ぎ利用を考慮したうえで、需要にあわせた航路・便数に見直しましょう。

実施内容

- 利用の少ない港を経由する便数を削減
- 経費と利便性向上の両面から減便・増便を検討
- 通勤・通学者が少ない休日の始発便を欠便
- 航路の見直しによる影響を近接航路で補完

取組みのポイント・工夫点

- 見直しの検討にあたっては、航路利用者の“目的別”の利用ダイヤなどを正確に把握
- 便数見直しによる費用対効果を十分に検証し、離島住民との話し合いの場で適否を検討

長崎県 阿翁～御厨航路の例 近接航路と連携した航路の見直しにより運航コストを削減

OH21 鷹島肥前大橋の開通による利用者・利用車両の減少を受け、殿ノ浦～今福航路をフェリーから旅客船に変更し、7便/日から5便/日に変更
 ○上記に伴い、飛鳥への車両等の輸送ができなくなるため、週1回、近接する「阿翁～御厨航路」が寄港する形に変更



表 殿ノ浦～今福航路のダイヤ見直し

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

便	分類	寄港地		
		殿ノ浦	飛鳥	今福
1便	往	発着	6:30 6:43	7:05
	復	発着	8:15 8:02	7:40
2便	往	発着	8:30 8:43	9:05
	復	発着	9:55 9:42	9:20
3便	往	発着	12:30 12:43	13:05
	復	発着	13:55 13:42	13:20
4便	往	発着	15:50 16:03	16:25
	復	発着	17:15 17:02	16:40
5便	往	発着	17:30 17:43	18:05
	復	発着	19:00 18:47	18:25

※但し1月1日は1便～3便は運休

※但し1月1日は1便～3便は運休

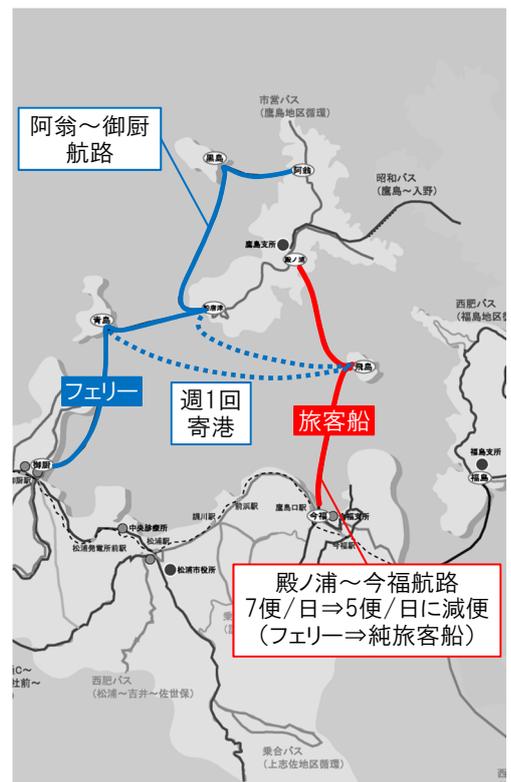


図 航路の見直し内容

地域の実情に合わせて寄港地の見直しや複数航路の集約などの実施により運航経費を削減

概要

運航する航路の利用促進に日々取り組むことが前提になりますが、一方で、地域の実情に合わせて運航効率化を図ることも重要です。運航効率の低い航路の寄港地などを見直すことで経営的な負担を減らし、他の航路の持続性を高める効果が期待できます。また、同様の寄港地でも、フェリー運航から高速船運航に切り替えるといった運航規模による経費削減も考えられます。

実施内容

- 利用者の少ない港を抜港し、新規需要が見込める寄港地に見直し
- 複数航路を最短航路に一本化を検討
- 採算悪化に伴い一部区間を運休
- 偶数日と奇数日などで停泊港を振り分け
- 島内の寄港地を集約

取組みのポイント・工夫点

- 通勤通学、通院先など航路利用者の目的地を正確に把握し、利用実態に応じて見直し
- 航路見直しによる費用対効果を入念に検証し、離島住民との話し合いの場で適否を検討

長崎県 津吉～相浦～佐世保航路の例 寄港地の見直しにより運航距離を短縮（燃料費の削減）

- 利用者実績や利用者アンケートの結果などの利用実態に応じて航路を見直し
- “陸上交通との接続が良好”な相浦港と“買物・通院等の便利な佐世保市中心部に近い”佐世保港の関係を考慮し、利便性の低下を最小限に抑えながら、運航距離を短縮（燃料費の削減）



図 対象航路（津吉～相浦～佐世保）

〈改善前〉

便	運航 キロ	寄港地 経由			
		発	経由		着
1便	83.4	津吉	相浦	佐世保	津吉
2便	71.4	津吉		佐世保	津吉
3便	83.4	津吉		佐世保	相浦 津吉
4便	71.4	津吉		佐世保	津吉
計	309.6				

〈改善後〉

便	運航 キロ	寄港地 経由			
		発	経由		着
1便	83.4	津吉	相浦	佐世保	津吉
2便	48.0	津吉	相浦		津吉
3便	71.4	津吉		佐世保	津吉
4便	71.4	津吉		佐世保	津吉
計	274.2				

—1日あたり35.4km短縮

5 人員配置・給与等の適正化による経営コスト削減

M.船員・事務員の適正化

船員・事務職員の再配置、職務に応じた給与水準の適正化により、経営コストの削減が期待

概要

運航の安全や従業員の労働環境を考慮しながら、“人件費”の削減を検討することは経営コスト削減上の効果が期待できます。

ただし、人件費の引き下げは運航コストを削減しますが、航路事業における人材確保の面からは最善の策とは呼べません。船員不足に陥っている航路事業を持続可能とするためにも、単純な給与カットではなく、適正な職務や給与水準について再点検したうえで見直しを検討しましょう。

実施内容

- 必要な職務の内容を再点検して、船員の時間外労働を見直し
- 事務職員の適正な配置
- 退職後職員の活力活用（嘱託職員）
- 航路の乗組員数を見直し
- 事務部門、サービス要員の業務委託化
- 新船導入時に機関部の当直体制の無人化を検討

取組みのポイント・工夫点

- 運航・旅客の安全の確保を前提として、経営診断や将来の予測に準じた見直しを計画
- 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
- 実施にあたっては、従業員の理解が必須条件であり、従業員や労働組合などと十分に協議

労働時間や労働賃金の参考

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（ただし、船員法第72条の特例の適用を受けた場合はこの限りではない）
- ・ 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

適用する船舶	金額（月額）	発効年月日	適用地域
①近海区域以上の船舶 ②沿海区域の100G/T以上の船舶	職員 244,050円 事務部職員 189,950円 部員 182,600円	平成30年 1月7日	全国
①平水区域及び限定沿海区域の船舶 ②沿海区域の100G/T未満の船舶	職員 242,300円 部員 174,510円	平成29年 5月5日	九州運輸局管内 九州及び山口県の一部

※ 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

船員などによる日常的な点検・保守を徹底することで船舶修繕費の抑制が期待

概要

安全運航の確保の観点から、エンジン故障などによる事故を防止するための修繕は必須です。船舶に使用される鋼材の塩害腐食など、船舶の老朽化が進むにつれ、修繕に掛かる費用は重くのしかかってきます。

法定の定期検査などのほか、船員などによるこまめな日常点検・保守を実施していくことで、機器異常の早期発見による修繕費用の抑制、船舶のライフサイクルコスト縮減が期待できます。



エンジン点検・整備

図 日常的な点検・整備の例

写真出典 神戸港湾空港技術調査事務所HP

実施内容

- 日常点検の徹底による機器異常の早期発見
- 部分的な再塗装による鋼材の塩害腐食の抑制など
- 異常箇所の部品交換による機器の延命

取組みのポイント・工夫点

- 日常点検により機器異常を早期発見することで故障時の損失を最小化（安全運航も確保）
- 再塗装や部品交換などによる船舶のライフサイクルコストの縮減（予防保全）

契約先選定時の入札制度導入や保険内容の見直し等により、各固定経費の削減を検討

概要

収益の大小に関わらず発生する費用の一つは保険料などの固定費です。長年契約し続けていた保険内容が必要以上に手厚い、同じ保険料で同等あるいはそれ以上の保障内容が得られるなど、契約内容の見直しによるコスト削減が期待されます。事業を実施するうえで必要な保障内容を定期的に点検し、適正なリスクヘッジを行いましょう。

実施内容

- 保険料及び修繕費について入札制度を導入
- 旅客定員を見直して保険料を引き下げ
- 燃料費削減を図るための入札を毎月実施
- 岸壁使用料等に係る減免の申し入れ
- 保険金免責額を上げて保険料を抑制

取組みのポイント・工夫点

- 毎年支払っている保険料などの契約内容を再点検して、支払額の削減余地がないか検討
- 見積りを取る業者も1社ではなく、複数業者から見積りを集めて最良の契約先を選定

8 公設民営方式による航路経営の効率化

P.公設民営方式の活用

自治体などによる船舶の建造・所有などにより、事業者の保有資産・投資の抑制が期待

概要

疲弊する航路事業者の経営状態を踏まえると、老朽化による更新などの船舶建造は事業者にとって非常に大きな負担です。建造にあたって公設民営方式を採用することにより、事業者の建造費や減価償却費などの負担が軽減され、経営上の保有資産・投資の抑制が期待できます。地域協議会での協議や行政・航路事業者による協議を入念に行い、実現可能性を検討しましょう。

実施内容

- 公設民営方式を活用して高速船を建造
- 自治体で建造した船舶を航路事業者に貸与し、運航業務を委託
(船舶減価償却費、利子、船舶固定資産税等は自治体)

取組みのポイント・工夫点

- 公設民営方式による費用対効果を検討したうえで、実現可能性について市町村等と協議
- 事業者と行政との調整・手続き、議会等の予算調整に時間を要することに注意が必要
- 公設民営方式による事業の実施には、補助制度の有効活用を検討

〈活用可能な制度等〉①離島航路構造改革補助金(地域公共交通確保維持事業) P19

鹿児島県 甑島航路の例 公設民営方式を活用して、地域の必要規模に応じた新船を導入

- 薩摩川内市は、離島航路構造改革補助金の公設民営方式を活用し、新船の総船価の3割を国庫補助として取得
- 鉄道・運輸機構の船舶共有建造方式を活用した新船建造を実施(金利減免)
- 建造した新船は、航路事業者(甑島商船株)に無償貸与して運航業務を委託

〈小型化・高性能化〉

新船の能力は従来と同等としつつ、船舶の小型化を図ることで燃料費などを削減、なお、併せて利用者の乗り心地を考慮した設計を実施

〈船舶そのものが観光資源〉

新幹線と共通イメージでデザインされた新船は、工業デザイナー「水戸岡鋭治氏」が手がけており、建造した船舶そのものを観光資源として活用



図 導入された新船

業務や共通予備船などの他社との連携・統合により、事務・営業経費や運航経費の削減が期待

概要

旅客船は毎年法定検査が必要となりますが、ドック入りを理由とした運休はできる限り避けなければなりません。航路事業者の多くは1航路船舶1隻の現状で、自前で予備船を保有するのは極めて難しく、共通予備船の保有・管理などにより経営コストの削減が期待できます。

また、航路の需要縮小が進み、個々の事業者で安定的な経営を行うには厳しい環境が続いています。複数事業者による事務・営業業務や仕入れなどの共同化・協業化を図ることも、経営コストの削減に寄与すると考えられます。

実施内容

- グループ会社へ事務・営業などを業務委託
- 燃料油の共同仕入れなどによる価格低廉化
- 切符売場を同航路を運航する他社と共同運営
- 別航路の予備船として貸船
- （複数あった切符売場をまとめ施設使用料削減）
- 航路改善協議会で共通予備船の導入を検討

取組みのポイント・工夫点

- 共通予備船は複数の航路で使用するため、それぞれの航路の実態を踏まえた船型検討が必要
- 船舶保有者、維持・管理費用の費用分担、共通化の効果など、関係者での協議を入念に実施
- 共通予備船の建造に際しては、費用分担を検討するほか、補助金などの有効活用を検討

〈活用可能な制度等〉①離島航路構造改革補助金(地域公共交通確保維持事業)

P19

近接航路間の相互融通による問題解消の例 鹿児島県 鹿児島～三島/鹿児島～十島～名瀬航路

- 共通予備船のほか、近接する両航路でドック時の代替船として相互運航を行うことにより問題解消を図ることが可能
- 運休期間が長くなると島民生活に与える多大な影響が懸念される一方、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となり、近接航路による相互運航で課題を解消
- ドック時期は「みしま」が9月、「フェリーとしま2」が2月として、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

〈工夫点〉

- 安全運航の確保の観点から、代替運航時には各航路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
- 使用船の代替運航時は、運航回数などの制約が生じることから、島民各世帯に運航予定表を事前配布するなど、利用者に代替運航時期を入念に周知
- 輸送形態などが類似する近接航路のため、安定的な用船が確保される



フェリーとしま2



村営定期船「みしま」



図 対象航路（三島・十島）

巻末資料

本書に関連する各種参考資料

Section . 1 離島航路詳細図

- 1 福岡 / 佐賀 / 壱岐・対馬エリア
- 2 長崎エリア
- 3 熊本エリア
- 4 大分 / 宮崎
- 5 鹿児島 / 沖縄

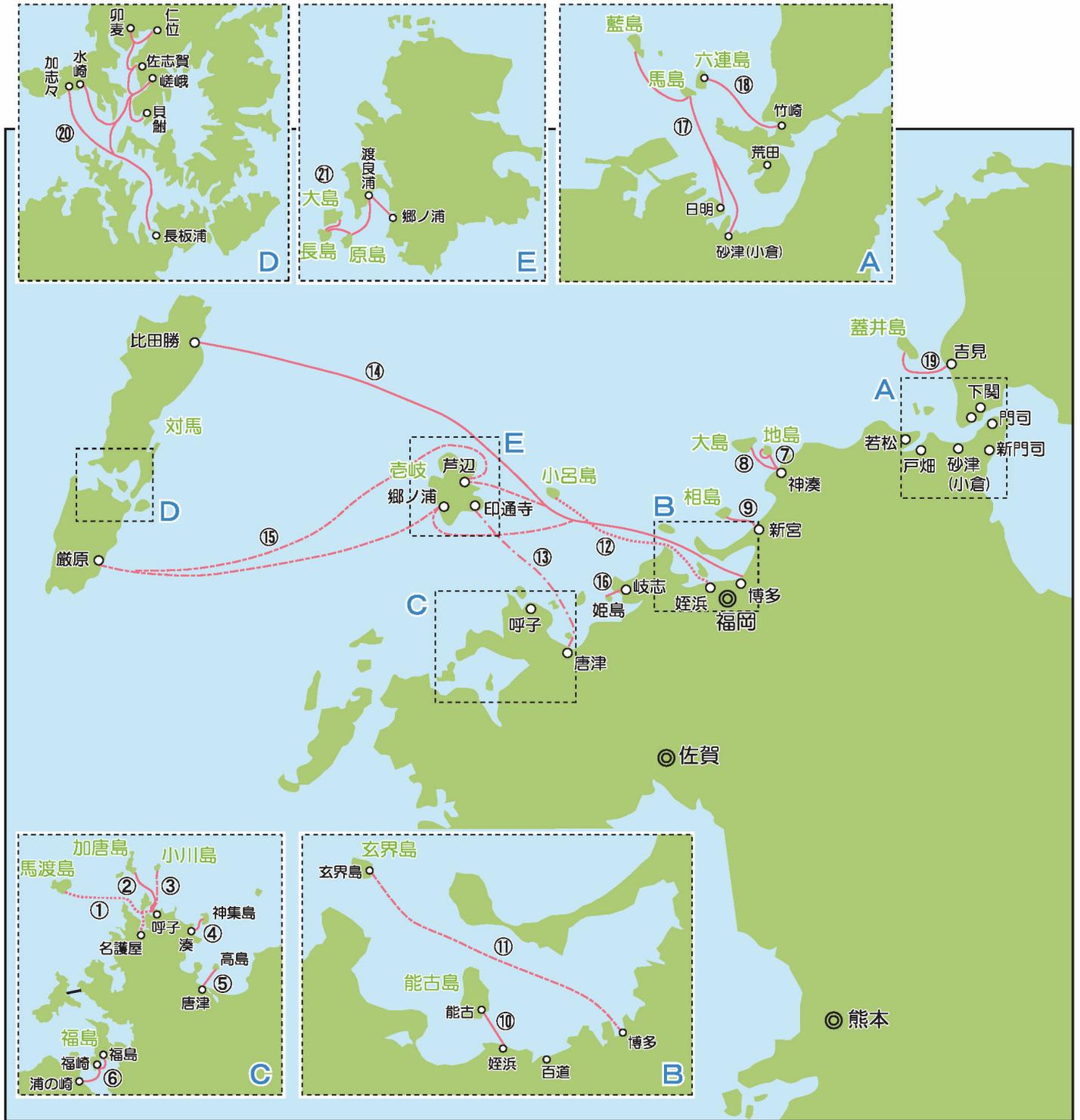
Section . 2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱抜粋

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱
(平成29年8月2日)

Section . 3 離島航路事業の主要関係法令条文 (抜粋)

離島航路整備法 / 海上運送法 / 船舶法 / 船舶安全法 / 海洋汚染等
及び海上災害の防止に関する法律 / 高齢者、障害者等の移動等の
円滑化の促進に関する法律 / 船員法 / 船舶職員及び小型船舶操縦
者法 / 小型船舶の登録等に関する法律 / 最低賃金法

1 離島航路詳細図 - 福岡/佐賀/壱岐・対馬 -



卷末資料

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佐賀玄海漁業協同組合 | 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 |

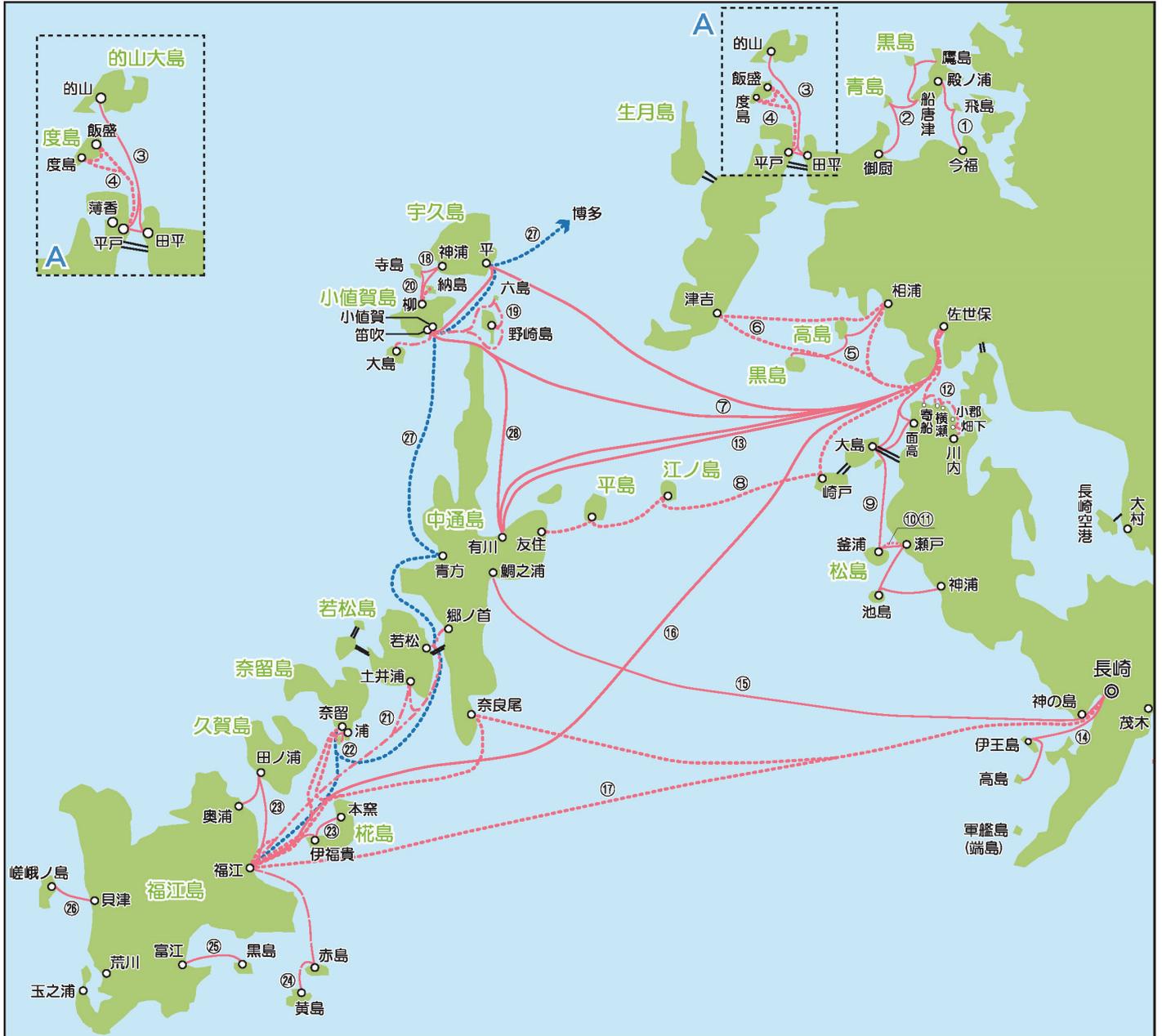
- | | |
|-------|--------|
| ⑬糸島市 | 姫島～岐志 |
| ⑭北九州市 | 藍島～小倉 |
| ⑮下関市 | 竹崎～六連島 |
| ⑯下関市 | 蓋井島～吉見 |

長崎(壱岐・対馬)地区

- | | |
|------|--------|
| ⑰対馬市 | 仁位～長板浦 |
| ⑱壱岐市 | 大島～郷ノ浦 |

(平成29年9月末現在)

1 離島航路詳細図 — 長崎 —



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 (水曜日に飛島寄港)
- ③ 平戸市 大島～平戸
- ④ 竹山運輸(有) 度島～平戸
- ⑤ 黒島旅客船(有) 黒島～高島～相浦
- ⑥ 津吉商船(株) 津吉～相浦～佐世保
- ⑦ 九州商船(株) 佐世保～上五島
- ⑧ 崎戸商船(株) 友住～佐世保
- ⑨ 西海沿岸商船(株) 佐世保～神浦
- ⑩ 西海市 釜浦～瀬戸
- ⑪ (株)江崎海陸運送 瀬戸～松島
- ⑫ 瀬川汽船(株) 川内～佐世保
- ⑬ (株)五島産業汽船 有川～佐世保
- ⑭ 長崎汽船(株) 長崎～伊王島～高島
- ⑮ (株)五島産業汽船 鯛之浦～長崎
- ⑯ (株)五島産業汽船 福江～佐世保

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 柳～納島
- ㉑ 五島旅客船(株) 郷ノ首～福江
- ㉒ 五島市 奈留島～前島 (デマンド)
- ㉓ 榎木口汽船 久賀～福江～柁島
- ㉔ 榎黄島海運 黄島～福江
- ㉕ 五島市 富江～黒島 (デマンド)
- ㉖ 嵯峨島旅客船(有) 嵯峨島～貝津
- ㉗ 野母商船(株) 福江～青方～博多
- ㉘ USAホートサービス(株) 宇久～小値賀～有川

(平成29年9月末現在)

1 離島航路詳細図 — 熊本 —



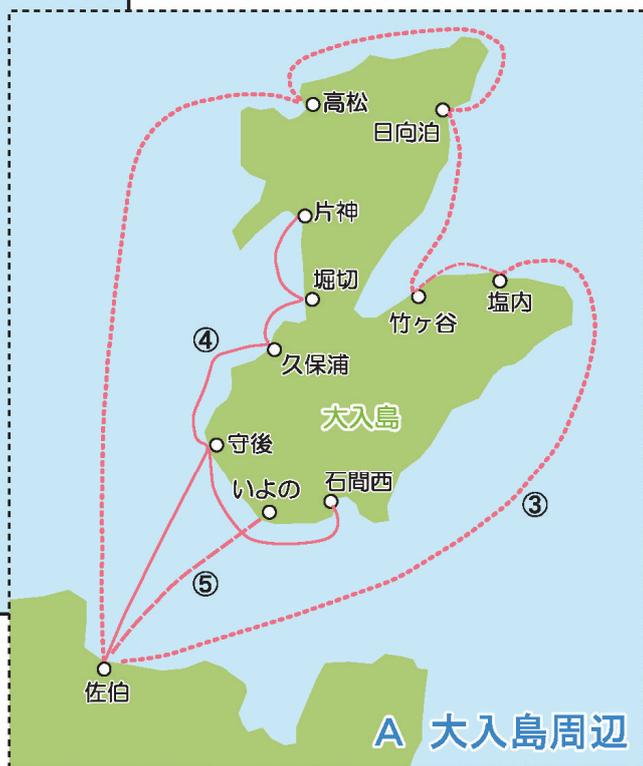
熊本地区

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

A 御所浦島周辺

(平成29年9月末現在)

1 離島航路詳細図 - 大分/宮崎 -



大分・宮崎地区

- | | |
|----------------|---------|
| ① 姫島村 | 姫島～国見 |
| ② 有やま丸 | 津久見～保戸島 |
| ③ 豊海運(株) | 塩内～佐伯 |
| ④ 豊海運(株) | 片神浦～佐伯 |
| ⑤ 大入島観光フェリー(株) | 大入島～佐伯 |
| ⑥ 佐伯市 | 大島～佐伯 |
| ⑦ 蒲江交通(有) | 蒲江～深島 |
| ⑧ 日豊汽船(株) | 島浦～浦城 |
| ⑨ 日南市 | 大島～目井津 |

(平成29年9月末現在)

2 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱抜粋

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成29年8月2日改正）

目次

第1編 共通事項（第1条 - 第3条）

第2編 地域公共交通確保維持事業

第1章 陸上交通（第4条 - 第25条の2）

第1節 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

第3節 車両減価償却費等国庫補助金

第4節 公有民営方式車両購入費国庫補助金

第5節 予約型運行転換経費国庫補助金

第2章 離島航路（第26条 - 第58条）

第1節 総則

第2節 離島航路運営費等補助金

第3節 離島航路構造改革補助金

第3章 離島航空路（第59条 - 第73条）

第3編 地域公共交通バリア解消促進等事業

第1章 バリアフリー化設備等整備事業（第74条 - 第91条）

第2章 利用環境改善促進等事業（第92条 - 第97条）

第3章 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（第98条 - 第105条）

第4編 地域公共交通調査等事業

第1章 地域公共交通調査事業（第106条 - 第126条）

第1節 計画策定事業

第2節 計画推進事業

第2章 地域公共交通再編推進事業（第127条 - 第132条）

第1節 再編計画策定事業

第2節 再編計画推進事業

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 「生活交通確保維持改善計画」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・実情に応じた最適な移動手段の提供、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・実情に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通確保維持改善計画（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離島航空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確保維持改善計画（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。
- 五 「利用環境改善促進等事業」とは、バリアフリー化されたまちづくりの一環としてより制約の少ないシステムの導入等地域公共交通の利用環境改善を促進するために生活交通確保維持改善計画（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。
- 六 「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」とは、鉄道及び軌道による輸送の安全を確保するために生活交通確保維持改善計画（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。
- 七 「地域公共交通調査事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。
 - イ 地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通確保維持改善計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業（口及び次号イに掲げるものを除く。）
 - ロ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に掲げる地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業
 - ハ 形成計画に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業
- 八 「地域公共交通再編推進事業」とは、次のいずれかに掲げる事業をいう。
 - イ 活性化法第27条の2第1項に規定する地域公共交通再編実施計画（以下「再編計画」という。）を策定するために必要な調査を行う事業
 - ロ 再編計画（活性化法第27条の3の規定により大臣の認定を受けたものに限る。第128条及び別表26の再編計画策定事業に係る補助対象経費の欄を除き、以下同

じ。)に基づいて実施される利用促進に係る事業及び当該計画の達成状況等の評価に係る事業

- 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確保維持改善計画(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、離島航空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
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る生活交通確保維持改善計画(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及び地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)を策定する協議会にあっては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。
 - 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確保維持改善計画(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区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、生活交通確保維持改善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 前項の規定にかかわらず、第29条の事業の対象となっている離島航路において、再編計画に基づき、旅客定期航路事業から海上運送法第2条第3項に規定する貨物定期航路事業(人の運送をするものに限る。)又は同法第20条第2項に規定する人の運送をする不定期航路事業に転換した場合には、これらの事業を離島航路事業とみなす。
- 4 この章において「効率化船舶」とは、別表17に定める省エネルギー性能の向上に資する設備のいずれかを備える船舶、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。
- 5 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。

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確保維持改善計画(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、次項及び第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。
- 2 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18及び別表19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。
 - 3 前項の規定にかかわらず、実績見込収支率が平均収支率より低く、かつ、やむを得ない理由によらず著しく収支を悪化(基準期間(補助金の交付を受けようとする補助対象期間(10月1日~翌9月末日)の前々補助対象期間をいう。以下同じ。)の実績収支率が基準期間の前補助対象期間及び前々補助対象期間の実績収支率の平均より10%以上低下)させている場合の補助対象経費は、当該航路の実績見込収支率と平均収支率との差又は10%のいずれか少ない率に相当する額(以下「経営改善促進調整額」という。)を前項の規定により算出した額から差し引いた額とする。ただし、経営改善促進調整額は基準期間の実績収支差から基準期間の前補助対象期間及び前々補助対象期間の実績収支差額の平均を差し引いた額を上限とする。
 - 4 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。
 - 5 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 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。

- 2 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金額(航路補助その他の助成金を除いて算出したものをいう。)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つては、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、前項の規定により算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。

(生活交通確保維持改善計画)

- 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、生活交通確保維持改善計画に、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。
- 一 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
 - 二 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
 - 三 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
 - 四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者
 - 五 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確保維持改善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確保維持改善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。

(生活交通確保維持改善計画の策定)

- 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。
- 2 第1項の認定申請は、様式第2-1による生活交通確保維持改善計画認定申請書(離島航路確保維持計画の認定申請にあつては、様式第2-21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つては大臣が指定する日)までに大臣に提出して行うものとする。
- 3 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ヵ年計画(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。
- 4 協議会等は、以下の各号に掲げる航路については経営改善目標を定め、これに基づき前項の航路損益見込計算書を作成しなければならない。

- 一 平均収支率より実績見込収支率が高い航路であって、やむを得ない理由によらず基準期間の実績収支率が基準期間の前補助対象期間の実績収支率と比較して低下している航路基準期間の実績収支率と比較して、低下率に応じて最大3%以上向上する目標収支率を達成する経営改善目標
- 二 平均収支率より実績見込収支率が低い航路であって、やむを得ない理由によらず基準期間の実績収支率が基準期間の前補助対象期間の実績収支率と比較して改善していない航路収支率が低下していない航路は基準期間の実績収支率と比較して1%以上、収支率が低下している航路は基準期間の実績収支率と比較して、低下率に応じて最大3%以上向上する目標収支率を達成する経営改善目標

(生活交通確保維持改善計画の変更)

- 第34条 協議会等は、前条の生活交通確保維持改善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。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。
- 2 前項の認定申請は、様式第2-6による生活交通確保維持改善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つては、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確保維持改善計画認定申請書又は前条第2項に基づく生活交通確保維持改善計画変更認定申請書の提出があつたときは、これを第29条の基準及び第30条の算定方式に従つて審査の上、補助対象期間の開始前(計画変更の認定申請にあつては予定変更日前。次項において同じ。)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、前項の通知があつたときは、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つたときは、当該通知の内容及び、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つたときは、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条の規定に従つて交付額を確定し、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確保維持改善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つたときは、その実施しなかつた割合に応じ、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つて、協議会等が定めた生活交通確保維持改善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

（生活交通確保維持改善計画）

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、生活交通確保維持改善計画に、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確保維持改善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確保維持改善計画及び様式第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が低い額の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

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るときは、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へ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、取得財産等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ない。

- 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、処分制限期間告示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、取得財産等について、補助金交付の目的及び耐用年数省令を勘案して、大臣が別に定める期間を経過するまでは、大臣の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して処分をしてはならない。

- 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へ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る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。

3 離島航路事業の主要関係法令条文（抜粋）

○離島航路整備法

（平成14年7月1日改正）

目次

- 第一条 （この法律の目的）
- 第二条 （定義）
- 第三条 （航路補助）
- 第四条 （航路補助金の交付の申請）
- 第五条 （航路補助金を交付する場合）
- 第六条 （国土交通大臣の指示）
- 第七条 （運航計画の変更）
- 第八条 （航路損益計算書等の提出）
- 第九条 （帳簿等の整理）
- 第十条 （航路補助金の流用の禁止）
- 第十一条 （航路補助金の交付の停止及び返還）
- 第十二条から第十五条まで
- 第十六条 （権限の委任）
- 第十七条 （立入検査）
- 第十八条 （罰則）
- 第十九条 （施行規定）
- 附 則

（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関し、必要な指示をすることができる。

（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、海上運送法第十一条第一項若しくは第十一条の二第二項の認可を受け、又は同法第十一条第三項若しくは第十一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に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 国土交通大臣は、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。

○海上運送法 (平成29年10月1日改正)

目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 船舶運航事業（第三条 第三十二条）
- 第三章 船舶貸渡業、海運仲立業及び海運代理店業（第三十三条）
- 第四章 日本船舶及び船員の確保（第三十四条 第三十九条の四）
- 第五章 準日本船舶の認定等（第三十九条の五 第三十九条の九）
- 第六章 先進船舶の導入等の促進（第三十九条の十 第三十九条の十八）
- 第七章 海上運送事業に使用する船舶の規格及び船級（第四十条・第四十一条）
- 第八章 雑則（第四十二条 第四十五条の六）
- 第九章 罰則（第四十六条 第五十五条）
- 附 則

（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。

（定義）

第二条 この法律において「海上運送事業」とは、船舶運航事業、船舶貸渡業、海運仲立業及び海運代理店業をいう。

- 2 この法律において「船舶運航事業」とは、海上において船舶により人又は物の運送をする事業で港湾運送事業（港湾運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）に規定する港湾運送事業及び同法第二条第四項の規定により指定する港湾以外の港湾において同法に規定する港湾運送事業に相当する事業を営む事業をいう。）以外のものをいい、これを定期航路事業と不定期航路事業とに分ける。
- 3 この法律において「定期航路事業」とは、一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業をいい、これを旅客定期航路事業と貨物定期航路事業とに分ける。
- 4 この法律において「旅客定期航路事業」とは、旅客船（十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう。以下同じ。）により人の運送をする定期航路事業をいい、これを一般旅客定期航路事業と特定旅客定期航路事業とに分け、「貨物定期航路事業」とは、その他の定期航路事業をいう。
- 5 この法律において「一般旅客定期航路事業」とは、特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業をいい、「特定旅客定期航路事業」とは、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業をいう。
- 6 この法律において「不定期航路事業」とは、定期航路事業以外の船舶運航事業をいう。
- 7 この法律において「船舶貸渡業」とは、船舶の貸渡（期間よう船を含む。以下同じ。）又は運航の委託をする事業をいう。

8 この法律において「海運仲立業」とは、海上における船舶による物品の運送（以下「物品海上運送」という。）又は船舶の貸渡し、売買若しくは運航の委託の媒介をする事業をいう。

9 この法律において「海運代理店業」とは、船舶運航事業又は船舶貸渡業を営む者のために通常その事業に属する取引の代理をする事業をいう。

10 この法律において「自動車航送」とは、船舶により自動車（道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第二条第二項に規定する自動車であつて、二輪のもの以外のものをいう。以下同じ。）並びに次の各号に掲げる人及び物を合わせて運送することをいう。

- 一 当該自動車の運転者
- 二 前号に掲げる者を除き、当該自動車に乗務員、乗客その他の乗車人がある場合にあつては、その乗車人
- 三 当該自動車に積載貨物がある場合にあつては、その積載貨物

11 この法律において「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つて、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う。

（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ない。

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應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つ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。

- 2 国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。
 - 一 特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
 - 二 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
 - 三 他の一般旅客定期航路事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき。
- 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。
- 4 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。
- 5 第三項の運賃についての第一項及び第二項の規定の適用については、第一項中「定め」とあるのは「第三項の認可を受けた運賃の上限の範囲内で定め」と、第二項第二号中「社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者の利益を阻害するおそれ」とあるのは「当該事業の継続に著しい支障を来すおそれ」とする。

(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

3 国土交通大臣は、安全管理規程が前項の規定に適合しないと認めるときは、当該一般旅客定期航路事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

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。

7 国土交通大臣は、安全統括管理者又は運航管理者がその職務を怠つた場合であつて、当該安全統括管理者又は運航管理者が引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、一般旅客定期航路事業者に対し、当該安全統括管理者又は運航管理者を解任すべきことを命ずることができる。

(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関し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができる。
- 2 当該職員は、前項の規定により検査又は質問をする場合には、その身分を示す証票を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
- 3 第一項の規定による検査又は質問の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

○海上運送法施行規則
（平成29年10月1日改正）

目次

- 第一章 通則（第一条・第一条の二）
- 第二章 船舶運航事業
- 第一節 定期航路事業
- 第一款 旅客定期航路事業（第二条 第十九条の五）
- 第二款 内航貨物定期航路事業
（第二十条 第二十一条の十一）
- 第三款 外航定期航路事業
（第二十一条の十二 第二十一条の二十三）
- 第二節 不定期航路事業
- 第一款 内航不定期航路事業
（第二十二条 第二十三条の六）
- 第二款 外航不定期航路事業
（第二十三条の七 第二十三条の十三の二）
- 第二節の二 旅客の安全を害するおそれのある行為
（第二十三条の十四）
- 第二節の三 報告（第二十三条の十五・第二十三条の十六）
- 第三節 検査員証（第二十四条）
- 第三節の二 航海命令従事証明書（第二十四条の二）
- 第四節 損失補償（第二十五条）
- 第五節 運送に関する協定等（第二十六条 第二十八条）
- 第三章 船舶貸渡業、海運仲立業及び海運代理店業
（第二十九条）
- 第四章 日本船舶及び船員の確保（第三十条）
- 第五章 準日本船舶の認定等（第三十一条 第四十二条の七）
- 第六章 先進船舶の導入等の促進
（第四十二条の八 第四十二条の十三）
- 第七章 湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業
（第四十二条の十四）

- 第八章 国際船舶の譲渡等（第四十三条 第四十五条）
- 第九章 雑則（第四十六条 第五十一条）
- 附 則

（一般旅客定期航路事業の許可申請）

第二条 海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号。以下「法」という。）第三条第一項の規定により一般旅客定期航路事業の許可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した一般旅客定期航路事業許可申請書を所轄地方運輸局長に提出するものとする。

- 一 住所及び氏名（法人にあつてはその住所、名称及び代表者の氏名。以下同じ。）
- 二 法人（地方公共団体を除く。以下同じ。）である場合は役員の氏名
- 三 事業計画
- イ 航路の起点、寄港地、終点及びそれら相互間の距離（航路図をもつて明示すること。）
- ロ 使用旅客船（予備船を含む。以下同じ。）の明細（第一号様式による。）
- ハ 当該事業に使用する係留施設、水域施設（泊地等をいう。）、陸上施設（乗降施設等をいう。）その他の輸送施設（使用旅客船を除く。）の概要

- 四 船舶運航計画（指定区間（法第二条第十一項の指定区間をいう。以下同じ。）を含む航路において当該事業を営もうとする場合に限る。）
- イ 運航日程及び運航時刻（すべての運航間隔時間が所轄地方運輸局長が定める時間以下である場合にあつては、始発及び終発の時刻、運航間隔時間並びに運航所要時間をもつて運航時刻に代えることができる。）
- ロ 旅客、手荷物、小荷物、自動車（自動車航送をする場合に限る。）及び貨物（貨物運送をする場合に限る。）の使用旅客船ごとの最大搭載数量
- ハ 運航が特定の時季に限られているものにあつては、その運航の時季
- ニ 運航開始予定日

- 2 前項の申請書には、次に掲げる書類を添付するものとする。ただし、同時に同一所轄地方運輸局長に又は同一所轄地方運輸局長を経由して二以上の一般旅客定期航路事業について一般旅客定期航路事業許可申請書を提出する場合には、第二号及び第三号の書類は、そのうちの一の一般旅客定期航路事業についての一般旅客定期航路事業許可申請書に添付すれば足りるものとする。

- 一 次に掲げる事項を記載した書類
- イ 当該申請が法第四条各号に規定する基準に適合する旨の説明
- ロ 創業に必要な資金の総額、内訳及び調達方法を明示した資金計画（申請者が法人である場合は、第三号の書類をもつて代えることができる。）
- ハ 届出をしようとする安全管理規程の概要並びに安全統括管理者及び運航管理者に予定されている者の略歴
- ニ 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、航路損益見込計算（第二号様式による。）

- 二 申請者（申請者が法人である場合は、その役員）が法第五条第一号及び第二号に該当しない旨の宣誓書
- 三 申請者が法人である場合は、その定款、登記事項証明書並びに最近一年間の損益計算書及び貸借対照表

（運賃及び料金の届出）

第四条 法第八条第一項の規定により運賃及び料金の設定又は変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃及び料金設定（変更）届出書を所轄地方運輸局長に提出するものとする。

- 一 住所及び氏名
- 二 当該運賃を適用しようとする航路
- 三 当該運賃及び料金の種類、額及び適用方法（変更の届出の場合は、新旧の運賃又は料金（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）
- 四 運賃及び料金の変更の届出の場合は、変更の予定期日

（運賃の上限の認可等）

第四条の二 法第八条第三項の国土交通省令で定める手荷物は、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車であつて二輪のもの、同条第三項に規定する原動機付自転車、同条第四項に規定する軽車両及び自転車とする。

2 法第八条第三項の規定により運賃の上限の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃上限設定認可（変更認可）申請書を所轄地方運輸局長に提出するものとする。

- 一 住所及び氏名
- 二 当該運賃の上限を適用しようとする区間及び当該区間を含む航路
- 三 当該運賃の上限の種類、額及び適用方法（変更認可申請の場合は、新旧の運賃（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）並びにその算出の基礎
- 四 変更認可申請の場合は、次に掲げる事項
 - イ 変更の予定期日
 - ロ 変更を必要とする理由

（運賃及び料金等の公示）

第七条 法第十条の規定による公示は、運賃及び料金並びに運送約款を記載した書面を、少なくとも当該航路の起点、寄港地及び終点の営業所及び発着所に見やすいように掲示して行い、かつ、当該航路に就航する船舶に備え付けて、要求により何人でも閲覧できるようにして行うものとする。

（安全管理規程の内容）

第七条の二 一般旅客定期航路事業者（対外旅客定期航路事業を営む者を除く。以下この条から第七条の二の三までにおいて同じ。）の設定する安全管理規程に定めるべき内容は、次のとおりとする。

- 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次に掲げる事項
 - イ 基本的な方針に関する事項
 - ロ 関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めへの遵守に関する事項

八 取組に関する事項

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次に掲げる事項

- イ 組織体制に関する事項
- ロ 勤務体制に関する事項
- ハ 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務に関する事項

二 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項

ホ 運航管理者の権限及び責務に関する事項

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次に掲げる事項

- イ 情報の伝達及び共有に関する事項
- ロ 船舶の運航の管理に関する次に掲げる事項
 - （1）運航計画、配船計画及び配乗計画の作成、改訂及び臨時変更の際における安全性の確認に関する事項
 - （2）運航を中止すべき気象及び海象の条件並びに発航中止の指示に関する事項
 - （3）気象通報、旅客数その他の船舶の運航の管理のために必要な情報の収集及び伝達に関する事項
 - （4）航行経路、航海速度等航行の安全を確保するため必要な事項を記載した運航基準図の作成、船舶への備付け等に関する事項
 - （5）危険物その他の旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いに関する事項
 - （6）旅客の乗下船又は航送する自動車の積込み及び陸揚げ並びに船舶の離着岸の際における安全性の確保のため必要な作業方法に関する事項
 - （7）船舶その他の輸送施設の点検及び整備に関する事項
 - （8）旅客等が遵守すべき事項の周知に関する事項

ハ 事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項

ニ 事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項

ホ 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

ヘ 教育及び研修に関する事項

ト 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項

チ 事業の実施及びその管理の改善に関する事項

四 安全統括管理者の選任及び解任に関する事項

五 運航管理者の選任及び解任に関する事項

（安全統括管理者の要件）
 第七条の二の二 一般旅客定期航路事業者の選任する安全統括管理者の要件は、次のいずれにも該当することとする。

- 一 一般旅客定期航路事業の安全に関する業務の経験の期間が通算して三年以上である者又は地方運輸局長がこれと同等以上の能力を有すると認められた者であること。
- 二 法第十条の三第七項（他の規定において準用する場合を含む。）の命令により解任され、解任の日から二年を経過しない者でないこと。

（運航管理者の要件）

第七条の二の三 一般旅客定期航路事業者の選任する運航管理者の要件は、次のいずれにも該当することとする。

- 一 次のいずれかに該当すること。
 - イ 船舶の運航の管理を行おうとする一般旅客定期航路事

業に使用する旅客船のうち最大のものと同等以上の総トン数を有する旅客船に船長として三年又は甲板部の職員として五年以上乗り組んだ経験を有する者であること。

ロ 船舶の運航の管理を行おうとする一般旅客定期航路事業と同等以上の規模の旅客定期航路事業における船舶の運航の管理に関し三年以上の実務の経験を有する者であること。

ハ 総トン数百トン未満の旅客船一隻のみを使用して一般旅客定期航路事業を営む者が選任する運航管理者にあつては、当該旅客船に船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和二十六年法律第四百九十九号）の規定により船長として乗り組むことができる資格を有する者であること。

二 一般旅客定期航路事業における船舶の運航の管理に関しイからハまでに掲げる者と同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認めたる者であること。

二 二十歳以上であること。

三 法第十条の三第七項（他の規定において準用する場合を含む。）の命令により解任され、解任の日から二年を経過しない者でないこと。

（事業の休止等の届出）

第十五条 法第十五条第一項又は第二項の規定により一般旅客定期航路事業の休止又は廃止の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した一般旅客定期航路事業休止（廃止）届出書を所轄地方運輸局長に提出するものとする。

- 一 住所及び氏名
- 二 休止（廃止）の許可を申請しようとする航路
- 三 休止（廃止）の予定期日
- 四 休止の届出の場合は、休止の期間

（利用者の利便を阻害しないと認められる場合）

第十五条の二 法第十五条第二項の利用者の利便を阻害しないと認められる場合は、次のとおりとする。

- 一 当該指定区間において他の一般旅客定期航路事業者が法第四条第六号の基準に適合して当該事業を営むものと国土交通大臣又は当該指定区間に含まれる地域を管轄する地方運輸局長が認める場合
- 二 一般旅客定期航路事業以外の人の運送をする船舶運航事業又は他の交通機関により利用者の利便の確保が可能であると国土交通大臣又は当該指定区間に含まれる地域を管轄する地方運輸局長が認める場合

○船舶法

（平成28年4月1日改正）

第一条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス

- 一 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
- 二 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
- 三 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ三分ノ二以上ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
- 四 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶

第四条 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

- 2 船籍港ヲ管轄スル管海官庁ハ他ノ管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ囑託スルコトヲ得
- 3 外国ニ於テ取得シタル船舶ヲ外国各港ノ間ニ於テ航行セシムルトキハ船舶所有者ハ日本ノ領事ニ其船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ得

第五条 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

第二十条 第四条乃至前条ノ規定ハ総トン数二十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

第二十一条 前条ニ掲ゲタル船舶ノ船籍及ヒ其総トン数ノ測度ニ関スル規程ハ小型船舶ノ登録等に関する法律（平成十三年法律第百二号）及ビ之ニ基キテ発スル命令ニ別段ノ定アルモノヲ除クノ外命令ヲ以テ之ヲ定ム

- 2 前項ノ命令ニハ必要ナル罰則ヲ設クルコトヲ得
- 3 前項ノ罰則ニ規定スルコトヲ得ル罰ハ二十万円以下ノ罰金トス

○船舶安全法
(平成28年4月1日改正)

目次

第一章 船舶ノ施設 (第一条 第二十五条)

第二章 小型船舶検査機構

- 第一節 総則 (第二十五条の二 第二十五条の八)
- 第二節 設立 (第二十五条の九 第二十五条の十四)
- 第三節 管理 (第二十五条の十五 第二十五条の二十六)
- 第四節 業務 (第二十五条の二十七 第二十五条の三十二)
- 第五節 財務及び会計
(第二十五条の三十三 第二十五条の三十八)
- 第六節 監督 (第二十五条の三十九 第二十五条の四十)
- 第七節 解散 (第二十五条の四十一 第二十五条の四十二)
- 第八節 罰則 (第二十五条の四十三 第二十五条の四十五)

第三章 登録検定機関等

- 第一節 登録検定機関
(第二十五条の四十六 第二十五条の六十六)
- 第二節 登録検査確認機関
(第二十五条の六十七 第二十五条の六十八)
- 第三節 船級協会
(第二十五条の六十九 第二十五条の七十二)

第四章 雑則 (第二十六条 第二十九条ノ八)

附 則

第一条 日本船舶八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ザレバ之ヲ航行ノ用ニ供スルコトヲ得ズ

第二条 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

- 一 船体
- 二 機関
- 三 帆装
- 四 排水設備
- 五 操舵、繫船及揚錫ノ設備
- 六 救命及消防ノ設備
- 七 居住設備
- 八 衛生設備
- 九 航海用具
- 十 危険物其ノ他ノ特殊貨物ノ積附設備
- 十一 荷役其ノ他ノ作業ノ設備
- 十二 電気設備
- 十三 前各号ノ外国国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル事項

2 前項ノ規定ハ櫓ノミヲ以テ運転スル舟ニシテ国土交通大臣ノ定ムル小型ノモノ其ノ他国土交通大臣ニ於テ特ニ定ムル船舶ニハ之ヲ適用セズ

第五条 船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一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區別ニ依リ検査ヲ受クベシ

- 一 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第十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)
 - 二 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)
 - 三 第二条第一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、第九条第一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ケ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)
 - 四 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)
 - 五 前各号ノ外一定ノ範囲ノ船舶ニ付第二条第一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)
- 2 国土交通大臣ハ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ中間検査ヲ受クルコトヲ免除スルコトヲ得

第十条 船舶検査証書ノ有効期間ハ五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六年トス

2 船舶検査証書ノ有効期間満了スル迄ノ間ニ於テ国土交通省令ノ定ムル事由ニ因リ定期検査ヲ受クルコト能ハザル船舶ニ付テハ当該船舶検査証書ハ其ノ有効期間満了後三月迄ハ仍其ノ効力ヲ有ス此ノ場合ニ於テ必要ナル事項ハ国土交通省令ヲ以テ之ヲ定ム

3 定期検査ノ結果第一項ノ規定ニ依リ船舶検査証書ノ交付ヲ受クルコトヲ得ベキ船舶ニシテ国土交通省令ノ定ムル事由ニ因リ従前ノ船舶検査証書ノ有効期間満了スル迄ノ間ニ於テ当該検査ニ係ル船舶検査証書ノ交付ヲ受クルコト能ハザルモノニ付テハ従前ノ船舶検査証書ハ同項ノ規定ニ拘ラズ当該検査ニ係ル船舶検査証書ノ交付迄ノ間五月ヲ限り仍其ノ効力ヲ有ス

4 左ニ掲グル場合ニ於ケル船舶検査証書ノ有効期間ハ第一項ノ規定ニ拘ラズ従前ノ船舶検査証書ノ有効期間 (第二号ニ掲グル場合ニ於テハ当初ノ有効期間)満了日ノ翌日ヨリ起算シ五年ヲ経過スル日迄ノ期間トス

- 一 従前ノ船舶検査証書ノ有効期間満了日前三月以内ニ受ケタル定期検査ニ係ル船舶検査証書ノ交付ヲ受ケタルトキ
- 二 第二項又ハ前項ノ規定ニ依リ従前ノ船舶検査証書仍其ノ効力ヲ有スルコトトセラレタルトキ

5 船舶検査証書ハ中間検査、臨時検査又ハ特別検査ニ合格セザル船舶ニ付テハ之ニ合格スル迄其ノ効力ヲ停止ス

6 第二項乃至第四項ノ規定ニ拘ラズ第八条ノ船舶ノ受有スル船舶検査証書ハ其ノ船舶ガ当該船級ノ登録ヲ抹消セラレ又ハ旅客船ト為リタルトキハ其ノ有効期間満了ス

○船舶安全法施行規則 (平成29年1月1日改正)

目次

第一章 総則(第一条 第四条の二)
第二章 航行上の条件(第五条 第十二条)
第二章の二 安全管理手引書(第十二条の二)
第二章の三 小型兼用船の施設等(第十三条 第十三条の三)
第二章の四 高速船の施設等(第十三条の四・第十三条の五)
第二章の五 結合した二の船舶の施設(第十三条の六)
第三章 検査
第一節 通則(第十四条 第十六条)
第二節 検査の執行(第十七条 第二十二条)
第三節 検査の準備(第二十三条 第三十条)
第四節 検査申請の手続(第三十一条・第三十二条)
第五節 船舶検査証書等(第三十三条 第四十六条)
第六節 雑則(第四十六条の二 第四十六条の四)
第三章の二 登録検定機関等
第一節 登録検定機関(第四十七条 第四十七条の十二)
第二節 登録検査確認機関 (第四十七条の十三 第四十七条の十五)
第三節 船級協会(第四十七条の十六 第四十七条の十九)
第四節 登録検査機関 (第四十七条の二十 第四十七条の二十三)
第五節 証書発給船級協会 (第四十七条の二十四 第四十七条の二十六)
第六節 旅費の額の計算に関し必要な細目 (第四十七条の二十七 第四十七条の三十一)
第四章 雑則(第四十八条 第六十六条の二)
第五章 罰則(第六十七条 第六十九条)
附 則

(中間検査)

第十八条 中間検査の種類は、第一種中間検査(次の各号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。)、第二種中間検査(第二号及び第四号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。)及び第三種中間検査(第一号及び第三号に掲げる検査を行う中間検査をいう。以下同じ。)とする。

一 法第二条第一項第一号、第二号、第四号、第五号及び第十一号から第十三号までに掲げる事項について行う船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要とする検査

二 法第二条第一項第一号、第二号、第四号、第五号及び第十一号から第十三号までに掲げる事項について行う船体を上架すること又は管海官庁がこれと同等と認める準備を必要としない検査

三 法第二条第一項第三号、第七号及び第八号に掲げる事項について行う検査

四 法第二条第一項第六号、第九号及び第十号に掲げる事項、満載喫水線並びに無線電信等について行う検査

○海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律 (平成29年6月2日改正)

目次

第一章 総則(第一条 第三条)
第二章 船舶からの油の排出の規制(第四条 第九条)
第二章の二 船舶からの有害液体物質等の排出の規制等
第一節 船舶からの有害液体物質等の排出の規制(第九条の二 第九条の六)
第二節 登録確認機関(第九条の七 第九条の二十二)
第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制(第十条 第十七条)
第四章 海洋施設及び航空機からの油、有害液体物質及び廃棄物の排出の規制(第十八条 第十八条の六)
第四章の二 油、有害液体物質等及び廃棄物の海底下廃棄の規制(第十八条の七 第十九条の二)
第四章の三 船舶からの排出ガスの放出の規制(第十九条の三 第十九条の三十五の三)
第四章の四 船舶及び海洋施設における油、有害液体物質等及び廃棄物の焼却の規制(第十九条の三十五の四)
第四章の五 船舶の海洋汚染防止設備等及び海洋汚染防止緊急措置手引書等並びに大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等(第十九条の三十六 第十九条の五十四)
第五章 廃油処理事業等(第二十条 第三十七条)
第六章 海洋の汚染及び海上災害の防止措置(第三十八条 第四十二条の十二)
第六章の二 指定海上防災機関(第四十二条の十三 第四十二条の二十九)
第七章 雑則(第四十三条 第五十四条)
第八章 罰則(第五十四条の二 第六十四条)
第九章 外国船舶に係る担保金等の提供による釈放等(第六十五条 第六十九条)
附 則

(目的)

第一条 この法律は、船舶、海洋施設及び航空機から海洋に油、有害液体物質等及び廃棄物を排出すること、海底の下に油、有害液体物質等及び廃棄物を廃棄すること、船舶から大気中に排出ガスを放出すること並びに船舶及び海洋施設において油、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人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。

(船舶からの油の排出の禁止)

第四条 何人も、海域において、船舶から油を排出してはならない。ただし、次の各号の一に該当する油の排出については、

この限りでない。

- 一 船舶の安全を確保し、又は人命を救助するための油の排出
 - 二 船舶の損傷その他やむを得ない原因により油が排出された場合において引き続き油の排出を防止するための可能な一切の措置をとつたときの当該油の排出
- 2 前項本文の規定は、船舶からのビルジその他の油（タンカーの水バラスト、貨物艙の洗浄水及びビルジ（以下「水バラスト等」という。）であつて貨物油を含むものを除く。次条第一項において「ビルジ等」という。）の排出であつて、排出される油中の油分（排出される油に含まれる前条第二号の国土交通省令で定める油をいう。以下同じ。）の濃度、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。
 - 3 第一項本文の規定は、タンカーからの貨物油を含む水バラスト等の排出であつて、油分の総量、油分の瞬間排出率（ある時点におけるリットル毎時による油分の排出速度を当該時点におけるノットによる船舶の速力で除したものをいう。）、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。
 - 4 第一項本文の規定は、海洋の汚染の防止に関する試験、研究又は調査のためにする船舶からの油の排出であつて、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ海上保安庁長官の承認を受けてするものについては、適用しない。
 - 5 前項の承認には、海洋の汚染の防止のために必要な限度において、条件を付し、及びこれを変更することができる。

（油による海洋の汚染の防止のための設備等）

- 第五条 船舶所有者（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。）は、船舶（ビルジ等が生ずることのない船舶を除く。）に、ビルジ等排出防止設備（船舶内に存する油の船底への流入の防止又はビルジ等の船舶内における貯蔵若しくは処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。
- 2 前項に定めるもののほか、タンカーには、水バラスト等排出防止設備（貨物油を含む水バラスト等の船舶内における貯蔵又は処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。
 - 3 前二項に定めるもののほか、国土交通省令で定めるタンカーには、分離バラストタンク（タンカーの貨物艙（ばら積み液体貨物を輸送するためのものに限る。以下同じ。）及び燃料油タンクから完全に分離されているタンクであつて水バラストの積載のために常置されているものをいう。以下同じ。）又は貨物艙原油洗浄設備（原油により貨物艙を洗浄する設備をいう。次項において同じ。）を設置しなければならない。
 - 4 前三項の規定によるビルジ等排出防止設備、水バラスト等排出防止設備、分離バラストタンク及び貨物艙原油洗浄設備の設置に関する技術上の基準は、国土交通省令で定める。

第五条の二 タンカーの貨物艙及び前条第三項の規定により設置する分離バラストタンクは、衝突、乗揚げその他の事由により船舶に損傷が発生した場合において大量の油が排出されることを防止するため、国土交通省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

（油及び水バラストの積載の制限）

- 第五条の三 船舶の船首隔壁より前方にあるタンクには、油を積載してはならない。ただし、総トン数が国土交通省令で定める総トン数未満の船舶については、この限りでない。
- 2 第五条第三項の規定により分離バラストタンクを設置したタンカーの貨物艙又は総トン数が国土交通省令で定める総トン数以上の船舶の燃料油タンクには、水バラストを積載してはならない。ただし、悪天候下において船舶の安全を確保するためやむを得ない場合その他国土交通省令で定める場合は、この限りでない。
 - 3 船舶から排出された油が水温その他の自然的条件により滞留することによる汚染を特に防止する必要があるものとして政令で定める海域においては、当該海域において滞留するおそれのあるものとして国土交通省令で定める性状又は種類の油をばら積みの貨物又は燃料油として積載した船舶を航行させてはならない。ただし、船舶の安全を確保し、又は人命を救助するために必要な場合は、この限りでない。

（分離バラストの排出方法）

第五条の四 タンカーに設置された分離バラストタンクからの水バラストの排出は、国土交通省令で定める排出方法に従つて行わなければならない。

（原動機の設置）

- 第十九条の七 船舶所有者は、船舶に原動機（第十九条の四第一項各号に掲げる原動機を除く。以下同じ。）を設置するときは、次項の規定による場合を除き、前条の国際大気汚染防止原動機証書（以下「国際大気汚染防止原動機証書」という。）の交付を受けた原動機を設置しなければならない。
- 2 船舶所有者は、第十九条の四第一項ただし書（同条第三項において準用する場合を含む。）に規定する場合において、国土交通大臣の行う放出量確認を受けることなく原動機を船舶に設置したときは、当該船舶に設置された原動機について国土交通大臣の行う放出量確認に相当する確認を受け、かつ、原動機取扱手引書について国土交通大臣の承認を受けなければならない。
 - 3 前項の規定は、原動機を船舶に設置した後、当該原動機について窒素酸化物の放出量を増大させることとなる改造その他の国土交通省令で定める改造を行った場合について準用する。
 - 4 船舶に設置する原動機は、国土交通大臣の承認を受けた原動機取扱手引書（以下「承認原動機取扱手引書」という。）に従い、かつ、国土交通省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

第十九条の三十六 次の表の上欄に掲げる船舶（以下「検査対象船舶」という。）の船舶所有者は、当該検査対象船舶を初めて航行の用に供しようとするときは、それぞれ同表の下欄に掲げる設備等について、国土交通大臣の行う定期検査を受けなければならない。次条第一項の海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶をその有効期間満了後も航行の用に供しようとするときも、同様とする。

(第十九条の三十六の表)

検査対象船舶	設備等
海洋汚染防止設備（第五条第一項から第三項まで、第九条の三第一項又は第十条の二第一項に規定する設備をいう。以下同じ。）を設置すべき船舶のうち、当該船舶からの油、有害液体物質又はふん尿等の排出があつた場合における海洋の汚染を最小限度にとどめるために国土交通大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ国土交通省令で定める船舶	当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備（タンカー又は第九条の三第三項に規定する船舶にあつては、その貨物艙を含む。以下「海洋汚染防止設備等」という。）
油濁防止緊急措置手引書若しくは有害液体汚染防止緊急措置手引書又は船舶間貨物油積替作業手引書を備え置き、又は掲示すべき船舶（当該船舶に備え置き、又は掲示された油濁防止緊急措置手引書、有害液体汚染防止緊急措置手引書若しくは海洋汚染防止緊急措置手引書又は船舶間貨物油積替作業手引書（以下「海洋汚染防止緊急措置手引書等」という。）がそれぞれ第七条の二第二項（第九条の四第九項において準用する場合を含む。次条において同じ。）又は第八条の二第二項に規定する技術上の基準に適合することについて、国土交通大臣の検査以外の方法により確実に確認することができるものと認められる船舶として国土交通省令で定めるものを除く。）	当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等
船舶から排出ガスの放出があつた場合における大気汚染を最小限度にとどめるために国土交通大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ国土交通省令で定める船舶	当該検査対象船舶に設置された大気汚染防止検査対象設備（第十九条の七第一項及び第二項に規定する原動機、第十九条の二十一第二項に規定する硫黄酸化物放出低減装置、第十九条の二十四第一項に規定する揮発性物質放出防止設備並びに前条第二項に規定する船舶発生油等焼却設備をいう。以下同じ。）
原油タンカー	当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された揮発性物質放出防止措置手引書

(海洋汚染等防止証書)

- 第十九条の三十七 国土交通大臣は、前条の検査の結果、当該海洋汚染防止設備等、当該海洋汚染防止緊急措置手引書等、当該大気汚染防止検査対象設備及び当該揮発性物質放出防止措置手引書がそれぞれ第五条第四項、第五条の二、第九条の三第二項若しくは第三項若しくは第十条の二第二項、第七条の二第二項若しくは第八条の二第二項、第十九条の七第四項、第十九条の二十一第二項、第十九条の二十四第二項若しくは第十九条の三十五の四第二項又は第十九条の二十四の二第二項に規定する技術上の基準（第十九条の七第一項及び第二項に規定する原動機にあつては、承認原動機取扱手引書の記載事項を含む。以下この章において「技術基準」という。）に適合すると認めるときは、船舶所有者に対し、海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書に関し国土交通省令で定める区分に従い、海洋汚染等防止証書を交付しなければならない。
- 2 前項の海洋汚染等防止証書（以下「海洋汚染等防止証書」という。）の有効期間は、五年（平水区域を航行区域とする船舶であつて国土交通省令で定めるものについては、国土交通大臣が別に定める期間）とする。ただし、その有効期間が満了するまでの間において、国土交通省令で定める事由により前条後段の検査を受けることができなかつた検査対象船舶については、国土交通大臣は、当該事由に応じて三月を超えない範囲で国土交通省令で定める日までの間、その有効期間を延長することができる。
- 3 前項ただし書に規定する事務は、外国にあつては、日本の領事官が行う。

- 4 行政不服審査法に定めるもののほか、領事官の行う前項の事務に係る処分又はその不作為についての審査請求に関して必要な事項は、政令で定める。
- 5 前条後段の検査の結果第一項の規定による海洋汚染等防止証書の交付を受けることができる検査対象船舶であつて、国土交通省令で定める事由により従前の海洋汚染等防止証書の有効期間が満了するまでの間において当該検査に係る海洋汚染等防止証書の交付を受けることができなかつたものについては、従前の海洋汚染等防止証書の有効期間は、第二項の規定にかかわらず、当該検査に係る海洋汚染等防止証書が交付される日又は従前の海洋汚染等防止証書の有効期間が満了する日の翌日から起算して五月を経過する日のいずれか早い日までの期間とする。
- 6 次に掲げる場合における海洋汚染等防止証書の有効期間は、第二項本文の規定にかかわらず、従前の海洋汚染等防止証書の有効期間（第二号及び第三号に掲げる場合にあつては、当初の有効期間）が満了する日の翌日から起算して五年を経過する日までの期間とする。
- 一 従前の海洋汚染等防止証書の有効期間が満了する日前三月以内に受けた前条後段の検査に係る海洋汚染等防止証書の交付を受けたとき。
 - 二 第二項ただし書の規定により従前の海洋汚染等防止証書の有効期間が延長されたとき。
 - 三 従前の海洋汚染等防止証書の有効期間について前項の規定の適用があつたとき。

- 7 第二項及び前二項の規定にかかわらず、第十九条の四十六第二項に規定する検査対象船舶がその船級の登録を抹消されたときは、当該検査対象船舶に交付された海洋汚染等防止証書の有効期間は、その抹消の日に満了したものとみなす。
- 8 国土交通大臣は、海洋汚染等防止証書を交付する場合には、当該検査対象船舶の用途、航行する海域その他の事項に関し必要な条件を付し、これを当該海洋汚染等防止証書に記載することができる。

(中間検査)

第十九条の三十八 海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該海洋汚染等防止証書の有効期間中において国土交通省令で定める時期に、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等(ふん尿等排出防止設備を除く。)及び大気汚染防止検査対象設備並びに当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等及び揮発性物質放出防止措置手引書について国土交通大臣の行う中間検査を受けなければならない。

(臨時検査)

第十九条の三十九 海洋汚染等防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等又は大気汚染防止検査対象設備について国土交通省令で定める改造又は修理を行うとき、当該検査対象船舶に備え置き、又は掲示された海洋汚染防止緊急措置手引書等又は揮発性物質放出防止措置手引書について国土交通省令で定める変更を行うとき、その他国土交通省令で定めるときは、当該海洋汚染防止設備等若しくは大気汚染防止検査対象設備又は当該海洋汚染防止緊急措置手引書等若しくは揮発性物質放出防止措置手引書について国土交通大臣の行う臨時検査を受けなければならない。

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成29年6月15日改正)

目次

- 第一章 総則(第一条・第二条)
- 第二章 基本方針等(第三条 第七条)
- 第三章 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置(第八条 第二十四条)
- 第四章 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施(第二十五条 第四十条)
- 第五章 移動等円滑化経路協定(第四十一条 第五十一条)
- 第六章 雑則(第五十二条 第五十八条)
- 第七章 罰則(第五十九条 第六十四条)
- 附 則

(目的)

第一条 この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

(公共交通事業者等の基準適合義務等)

- 第八条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等(以下「新設旅客施設等」という。)を、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主務省令で定める基準(以下「公共交通移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。
- 2 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。
- 3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等(新設旅客施設等を除く。)を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずよう努めなければならない。
- 4 公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供しよう努めなければならない。
- 5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

○船員法 (平成29年11月18日改正)

目次

- 第一章 総則(第一条 第六条)
- 第二章 船長の職務及び権限(第七条 第二十条)
- 第三章 紀律(第二十一条 第三十条)
- 第四章 雇入契約等(第三十一条 第五十一条)
- 第五章 給料その他の報酬(第五十二条 第五十九条)
- 第六章 労働時間、休日及び定員(第六十条 第七十三条)
- 第七章 有給休暇(第七十四条 第七十九条の二)
- 第八章 食料並びに安全及び衛生(第八十条 第八十三条)
- 第九章 年少船員(第八十四条 第八十六条)
- 第九章の二 女子船員(第八十七条 第八十八条の八)
- 第十章 災害補償(第八十九条 第九十六条)
- 第十一章 就業規則(第九十七条 第百条)
- 第十一章の二 船員の労働条件等の検査等
(第百条の二 第百条の十一)
- 第十一章の三 登録検査機関
(第百条の十二 第百条の二十八)
- 第十二章 監督(第百一条 第百二条)
- 第十三章 雑則(第百三条 第百二条の四)
- 第十四章 罰則(第百二十二条 第百三十五条)

附 則

(船員)

第一条 この法律において「船員」とは、日本船舶又は日本船舶以外の国土交通省令で定める船舶に乗り組む船長及び海員並びに予備船員をいう。

- 2 前項に規定する船舶には、次の船舶を含まない。
 - 一 総トン数五トン未満の船舶
 - 二 湖、川又は港のみを航行する船舶
 - 三 政令の定める総トン数三十トン未満の漁船
 - 四 前三号に掲げるもののほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和二十六年法律第百四十九号)第二条第四項に規定する小型船舶であつて、スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他のその航海の目的、期間及び態様、運航体制等からみて船員労働の特殊性が認められない船舶として国土交通省令の定めるもの
- 3 前項第二号の港の区域は、港則法(昭和三十二年法律第百七十四号)に基づく港の区域の定めのあるものについては、その区域によるものとする。ただし、国土交通大臣は、政令で定めるところにより、特に港を指定し、これと異なる区域を定めることができる。

第二条 この法律において「海員」とは、船内で使用される船長以外の乗組員で労働の対償として給料その他の報酬を支払われる者をいう。

2 この法律において「予備船員」とは、前条第一項に規定する船舶に乗り組むため雇用されている者で船内で使用されていないものをいう。

第三条 この法律において「職員」とは、航海士、機関長、機関士、通信長、通信士及び国土交通省令で定めるその他の海員をいう。

2 この法律において「部員」とは、職員以外の海員をいう。
(給料及び労働時間)

第四条 この法律において「給料」とは、船舶所有者が船員に対し一定の金額により定期的に支払う報酬のうち基本となるべき固定給をいう。

2 この法律において「労働時間」とは、船員が職務上必要な作業に従事する時間(海員にあつては、上長の職務上の命令により作業に従事する時間に限る。)をいう。

(船舶所有者に関する規定の適用)

第五条 この法律の規定(第十一章の二、第百十三条第三項、第百三十条の二、第百三十条の三、第百三十一条(第四号の二に係る部分に限る。))及び第百三十五条第一項(第百三十条の二、第百三十条の三又は第百三十一条第四号の二の違反行為に係る部分に限る。)を除く。)及びこの法律に基づく命令の規定(第十一章の二の規定に基づく命令の規定を除く。)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。

2 第十一章の二、第百十三条第三項、第百三十条の二、第百三十条の三、第百三十一条(第四号の二に係る部分に限る。))及び第百三十五条第一項(第百三十条の二、第百三十条の三又は第百三十一条第四号の二の違反行為に係る部分に限る。)の規定並びに第十一章の二の規定に基づく命令の規定のうち、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これを適用する。

(指揮命令権)

第七条 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ることができる。

(発航前の検査)

第八条 船長は、国土交通省令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかいないかを検査しなければならない。

(航海の成就)

第九条 船長は、航海の準備が終つたときは、遅滞なく発航し、且つ、必要がある場合を除いて、予定の航路を変更しないで到達港まで航行しなければならない。

(甲板上の指揮)

第十条 船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。

(在船義務)

第十一条 船長は、やむを得ない場合を除いて、自己に代わつて船舶を指揮すべき者にその職務を委任した後でなければ、荷物の船積及び旅客の乗込の時から荷物の陸揚及び旅客の上陸の時まで、自己の指揮する船舶を去つてはならない。

(船舶に危険がある場合における処置)

第十二条 船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない。

(船舶が衝突した場合における処置)

第十三条 船長は、船舶が衝突したときは、互に人命及び船舶の救助に必要な手段を尽し、且つ船舶の名称、所有者、船籍港、発航港及び到達港を告げなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、この限りでない。

(遭難船舶等の救助)

第十四条 船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知つたときは、人命の救助に必要な手段を尽さなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び国土交通省令の定める場合は、この限りでない。

(異常気象等)

第十四条の二 国土交通省令の定める船舶の船長は、暴風雨、流氷その他の異常な気象、海象若しくは地象又は漂流物若しくは沈没物であつて、船舶の航行に危険を及ぼすおそれのあるものに遭遇したときは、国土交通省令の定めるところにより、その旨を附近にある船舶及び海上保安機関その他の関係機関に通報しなければならない。

(非常配置表及び操練)

第十四条の三 国土交通省令の定める船舶の船長は、第十二条乃至第十四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、国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 国土交通省令の定める船舶の船長は、国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。

(航海の安全の確保)

第十四条の四 第八条から前条までに規定するもののほか、航海当直の実施、船舶の火災の予防、水密の保持その他航海の安全に関し船長の遵守すべき事項は、国土交通省令でこれを定める。

(水葬)

第十五条 船長は、船舶の航行中船内にある者が死亡したときは、国土交通省令の定めるところにより、これを水葬に付することができる。

(遺留品の処置)

第十六条 船長は、船内にある者が死亡し、又は行方不明となつたときは、法令に特別の定がある場合を除いて、船内にある遺留品について、国土交通省令の定めるところにより、保管その他の必要な処置をしなければならない。

(在外国民の送還)

第十七条 船長は、外国に駐在する日本の領事官が、法令の定めるところにより、日本国民の送還を命じたときは、正当の事由がなければ、これを拒むことができない。

(書類の備置)

第十八条 船長は、国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。

- 一 船舶国籍証書又は国土交通省令の定める証書
 - 二 海員名簿
 - 三 航海日誌
 - 四 旅客名簿
 - 五 積荷に関する書類
 - 六 海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)第二十六条第三項に規定する証明書
- 2 海員名簿、航海日誌及び旅客名簿に関し必要な事項は、国土交通省令でこれを定める。

(航行に関する報告)

第十九条 船長は、左の各号の一に該当する場合には、国土交通省令の定めるところにより、国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。

- 一 船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷その他の海難が発生したとき。
- 二 人命又は船舶の救助に従事したとき。
- 三 無線電信によつて知つたときを除いて、航行中他の船舶の遭難を知つたとき。
- 四 船内にある者が死亡し、又は行方不明となつたとき。
- 五 予定の航路を変更したとき。
- 六 船舶が抑留され、又は捕獲されたときその他船舶に関し著しい事故があつたとき。

(船長の職務の代行)

第二十条 船長が死亡したとき、船舶を去つたとき、又はこれを指揮することができない場合において他人を選任しないときは、運航に従事する海員は、その職掌の順位に従つて船長の職務を行う。

(船内秩序)

第二十一条 海員は、次の事項を守らなければならない。

- 一 上長の職務上の命令に従うこと。
- 二 職務を怠り、又は他の乗組員の職務を妨げないこと。
- 三 船長の指定する時までに船舶に乗り込むこと。
- 四 船長の許可なく船舶を去らないこと。
- 五 船長の許可なく救命艇その他の重要な属具を使用しないこと。
- 六 船内の食料又は淡水を濫費しないこと。
- 七 船長の許可なく電気若しくは火気を使用し、又は禁止された場所で喫煙しないこと。
- 八 船長の許可なく日用品以外の物品を船内に持ち込み、又は船内から持ち出さないこと。
- 九 船内において争鬭、乱酔その他粗暴の行為をしないこと。
- 十 その他船内の秩序を乱すようなことをしないこと。

(懲戒)

第二十二條 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。

第二十三條 懲戒は、上陸禁止及び戒告の二種とし、上陸禁止の期間は、初日を含めて十日以内とし、その期間には、停泊日数のみを算入する。

第二十四條 船長は、海員を懲戒しようとするときは、三人以上の海員を立ち会わせて本人及び関係人を取り調べた上、立会人の意見を聴かなければならない。

(危険に対する処置)

第二十五條 船長は、海員が凶器、爆発又は発火しやすい物、劇薬その他の危険物を所持するときは、その物につき保管、放棄その他の処置をすることができる。

第二十六條 船長は、船内にある者の生命若しくは身体又は船舶に危害を及ぼすような行為をしようとする海員に対し、その危害を避けるのに必要な処置をすることができる。

第二十七條 船長は、必要があると認めるときは、旅客その他船内にある者に対しても、前二条に規定する処置をすることができる。

(強制下船)

第二十八條 船長は、雇入契約の終了の届出をした後当該届出に係る海員が船舶を去らないときは、その海員を強制して船舶から去らせることができる。

(行政庁に対する援助の請求)

第二十九條 船長は、海員その他船内にある者の行為が人命又は船舶に危害を及ぼしその他船内の秩序を著しくみだす場合において、必要があると認めるときは、行政庁に援助を請求することができる。

(争議行為の制限)

第三十條 労働関係に関する争議行為は、船舶が外国の港にあるとき、又はその争議行為に因り人命若しくは船舶に危険が及ぶようなときは、これをしてはならない。

(雇入契約の締結前の書面の交付等)

第三十二條 船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、あらかじめ、当該雇入契約の相手方となろうとする者(次項において「相手方」という。)に対し、次に掲げる事項について書面を交付して説明しなければならない。

- 一 船舶所有者の名称又は氏名及び住所
- 二 給料、労働時間その他の労働条件に関する事項であつて、雇入契約の内容とすることが必要なものとして国土交通省令で定めるもの
- 2 前項の場合において、当該雇入契約に係る航海が海上運送法第二十六条第一項の規定による命令によるものであるときは、船舶所有者は、あらかじめ、相手方に対し、その旨を書面を交付して説明しなければならない。
- 3 船舶所有者は、雇入契約の内容(第一項第二号に掲げる事項に限る。)を変更しようとするときは、あらかじめ、船員に対し、当該変更の内容について書面を交付して説明しなければならない。
- 4 第二項の規定は、前項の場合について準用する。

(募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限)

第三十二條の二 船舶所有者は、次に掲げる者を船員として雇い入れてはならない。

- 一 当該船舶所有者が、船員職業安定法(昭和二十三年法律第百三十号)第四十四条第一項の許可を受けずに日本国内において募集受託者(同条第二項に規定する募集受託者をいう。第三号において同じ。)に行かせた船員の募集(同法第六条第七項に規定する船員の募集をいう。同号において同じ。)に応じた者
- 二 船員職業安定法第三十四条第一項の許可を受けて、又は同法第四十条第一項の規定による届出をして船員職業紹介事業(同法第六条第三項に規定する船員職業紹介事業をいう。第四号において同じ。)を行う者以外の者(日本政府及び船員の雇用の促進に関する特別措置法(昭和五十二年法律第九十六号)第七条第二項に規定する船員雇用促進センターを除く。)が日本国内において当該船舶所有者に紹介した求職者
- 三 当該船舶所有者が、外国において、当該外国における船員の募集を適確に実施することができるものとして国土交通省令で定める基準に適合しない募集受託者に行かせた船員の募集に応じた者
- 四 外国において、当該外国における船員職業紹介事業を適確に実施することができるものとして国土交通省令で定める基準に適合しない者が当該船舶所有者に紹介した求職者

(雇入契約の成立時の書面の交付等)

第三十六條 船舶所有者は、雇入契約が成立したときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した書面を船員に交付しなければならない。

- 一 第三十二條第一項各号に掲げる事項
- 二 当該雇入契約を締結した船員の氏名、住所及び生年月日
- 三 当該雇入契約を締結した場所及び年月日
- 2 船舶所有者は、雇入契約の内容(第三十二條第一項第二号に掲げる事項に限る。)を変更したときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、その変更の内容並びに当該変更について船員と合意した場所及び年月日を記載した書面を船員に交付しなければならない。
- 3 船舶所有者は、前二項の書面の写しを船内に備え置かなければならない。

(船員手帳)

- 第五十條 船員は、船員手帳を受有しなければならない。
- 2 船長は、海員の乗船中その船員手帳を保管しなければならない。
 - 3 船長は、国土交通省令で定めるところにより、船内における職務、雇入期間その他の船員の勤務に関する事項を船員手帳に記載しなければならない。
 - 4 船員手帳の交付、再交付、訂正、書換え及び返還に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(給料その他の報酬の定め方)

第五十二條 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)

第五十九条 給料その他の報酬の最低基準に関しては、最低賃金法(昭和三十四年法律第三百七十七号)の定めるところによる。

(労働時間)

第六十条 船員の一日当たりの労働時間は、八時間以内とする。

2 船員の一週間当たりの労働時間は、基準労働期間について平均四十時間以内とする。

3 前項の基準労働期間とは、船舶の航行区域、航路その他の航海の期間及び態様に係る事項を勘案して国土交通省令で定める船舶の区分に応じて一年以下の範囲内において国土交通省令で定める期間(船舶所有者が就業規則その他これに準ずるものにより当該期間の範囲内においてこれと異なる期間を定めた場合又は労働協約により一年以下の範囲内においてこれと異なる期間が定められた場合には、それぞれその定められた期間)をいう。

4 国土交通大臣は、前項の国土交通省令の制定又は改正の立案をしようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会の議を経なければならない。

(定員)

第六十九条 船舶所有者は、国土交通省令で定める場合を除いて、第六十条第一項の規定又は第七十二条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。

2 船舶所有者は、航海中海員に欠員を生じたときは、遅滞なくその欠員を補充しなければならない。

第七十条 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。

(特例)

第七十二条 定期的に短距離の航路に就航するため入出港が頻繁である船舶その他のその航海の態様が特殊であるため船員が第六十条第一項の規定によることが著しく不適当な職務に従事することとなると認められる船舶で国土交通大臣の指定するものに関しては、当該船舶の航海の態様及び当該船員の職務に応じ、国土交通省令で定める一定の期間を平均した一日当たりの労働時間が八時間を超えず、かつ、一日当たりの労働時間が十四時間を超えない範囲内において、船員の一日当たりの労働時間について国土交通省令で別段の定めをすることができる。

(有給休暇の日数)

第七十五条 前条第一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、連続した勤務六箇月について十五日とし、連続した勤務三箇月を増すごとに五日を加える。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、その延期した期間一箇月を増すごとに二日を加える。

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組む船員に前条第一項の規定によ

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、連続した勤務六箇月について十日とし、連続した勤務三箇月を増すごとに三日(同項ただし書に規定する期間については、一箇月を増すごとに一日)を加える。

3 前条第二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、連続した勤務一年について二十五日とし、連続した勤務三箇月を増すごとに五日を加える。ただし、同条第三項において準用する同条第一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、その延期した期間一箇月を増すごとに二日を加える。

4 第二項に規定する船員に前条第二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、連続した勤務一年について十五日とし、連続した勤務三箇月を増すごとに三日(同項ただし書に規定する期間については、一箇月を増すごとに一日)を加える。

(健康証明書)

第八十三条 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してはならない。

2 健康証明書に関し必要な事項は、国土交通省令でこれを定める。

(就業規則の作成及び届出)

第九十七条 常時十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。

一 給料その他の報酬

二 労働時間

三 休日及び休暇

四 定員

2 前項の船舶所有者は、次の事項について就業規則を作成したときは、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。

一 食料並びに安全及び衛生

二 被服及び日用品

三 陸上における宿泊、休養、医療及び慰安の施設

四 災害補償

五 失業手当、雇止手当及び退職手当

六 送還

七 教育

八 賞罰

九 その他の労働条件

3 船舶所有者を構成員とする団体で法人たるものは、その構成員たる第一項の船舶所有者について適用される就業規則を作成して、これを届け出ることができる。その変更についても同様とする。

4 前項の規定による届出があつたときは、同項に規定する船舶所有者は、当該就業規則の作成及びその作成又は変更の届出をしなくてもよい。

5 第一項乃至第三項の規定による届出には、第九十八条の規定により聴いた意見を記載した書面を添付しなければならない。

(救命艇手)

第百十八条 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。

3 国土交通大臣は、左に掲げる者に救命艇手適任証書を交付する。

一 国土交通省令の定めるところにより国土交通大臣の行なう試験に合格した者

二 国土交通省令の定めるところにより国土交通大臣が前号に掲げる者と同等以上の能力を有すると認定した者

4 国土交通大臣は、次項の規定により救命艇手適任証書の返納を命ぜられ、その日から一年を経過しない者に対しては、救命艇手適任証書の交付を行わないことができる。

5 国土交通大臣は、救命艇手が、その職務に関してこの法律又はこの法律に基づく命令に違反したときは、その救命艇手適任証書の返納を命ずることができる。

6 前各項に定めるもののほか、救命艇手及び救命艇手適任証書に関し必要な事項は、国土交通省令でこれを定める。

○船員職員及び小型船舶操縦者法 (平成28年4月1日改正)

目次

第一章 総則(第一条 第三条)

第二章 船舶職員

第一節 海技士の免許及び海技士国家試験
(第四条 第十六条)

第二節 登録海技免許講習実施機関等
(第十七条 第十七条の十九)

第三節 船舶職員の乗組み(第十八条 第二十三条)

第三章 小型船舶操縦者

第一節 小型船舶操縦士の免許及び小型船舶操縦士国家試験
(第二十三条の二 第二十三条の十一)

第二節 小型船舶操縦士試験機関
(第二十三条の十二 第二十三条の二十四)

第三節 登録小型船舶教習実施機関等
(第二十三条の二十五 第二十三条の三十)

第四節 小型船舶操縦者の乗船等
(第二十三条の三十一 第二十三条の三十五)

第五節 小型船舶操縦者の遵守事項等
(第二十三条の三十六 第二十三条の三十八)

第四章 雑則(第二十四条 第二十九条の五)

第五章 罰則(第三十条 第三十三条)

附 則

(目的)

第一条 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)

第四条 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。

2 海技免許は、国土交通大臣が行う海技士国家試験(以下「海技試験」という。)に合格し、かつ、その資格に応じ人命救助その他の船舶職員としての職務を行うに当たり必要な事項に関する知識及び能力を習得させるための講習(以下「海技免許講習」という。)であつて第十七条及び第十七条の二の規定により国土交通大臣の登録を受けたもの(以下「登録海技免許講習」という。)の課程を修了した者について行う。

3 海技免許の申請は、申請者が海技試験に合格した日から一年以内にこれをしなければならない。

(海技士の資格)

第五条 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。

- 一 海技士(航海) 次のイからへまでの資格の別
 - イ 一級海技士(航海)
 - ロ 二級海技士(航海)
 - ハ 三級海技士(航海)
 - ニ 四級海技士(航海)

ホ 五級海技士（航海）

ヘ 六級海技士（航海）

二 海技士（機関） 次のイからへまでの資格の別

イ 一級海技士（機関）

ロ 二級海技士（機関）

ハ 三級海技士（機関）

ニ 四級海技士（機関）

ホ 五級海技士（機関）

ヘ 六級海技士（機関）

三 海技士（通信） 次のイから八までの資格の別

イ 一級海技士（通信）

ロ 二級海技士（通信）

ハ 三級海技士（通信）

四 海技士（電子通信） 次のイから二までの資格の別

イ 一級海技士（電子通信）

ロ 二級海技士（電子通信）

ハ 三級海技士（電子通信）

ニ 四級海技士（電子通信）

- 2 国土交通大臣は、海技士（航海）又は海技士（機関）に係る海技免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、海技士（航海）に係る海技免許にあつては船舶の航行する区域及び船舶の大きさの区分ごとに、海技士（機関）に係る海技免許にあつては船舶の航行する区域及び船舶の推進機関の出力の区分ごとに、それぞれ乗船履歴に応じ、当該海技免許を受ける者が船舶においてその職務を行うことのできる船舶職員の職についての限定（以下「履歴限定」という。）をすることができる。
- 3 前項の規定による履歴限定は、その海技免許を受けている者の申請により、変更し、又は解除することができる。
- 4 国土交通大臣は、海技士（航海）又は海技士（機関）に係る海技免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、第二条第三項第一号に掲げる職務についての限定（以下「船橋当直限定」という。）又は同項第二号に掲げる職務についての限定（以下「機関当直限定」という。）をすることができる。
- 5 国土交通大臣は、海技士（機関）に係る海技免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、船舶の機関の種類についての限定（以下「機関限定」という。）をすることができる。
- 6 国土交通大臣は、海技免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、海技免許を受ける者の身体の障害その他の状態に応じ、船舶職員として乗り組む船舶の設備その他の事項についての限定をすることができる。
- 7 前項の規定による限定は、職権又はその海技免許を受けている者の申請により、新たに付加し、変更し、又は解除することができる。
- 8 この法律を適用する場合における資格の相互間の上級及び下級の別は、第一項各号に掲げる区分ごとに、当該各号に定める順序によるものとする。ただし、一級海技士（通信）の資格と海技士（電子通信）の資格の相互間については、一級海技士（通信）の資格は、海技士（電子通信）の資格の上級とする。

（船舶職員の乗組みに関する基準）

第十八条 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、それぞれ海技免許を受有する海技士を乗り組ませなければならない。ただし、第二十条第一項の規定による許可を受けた場合において、同条第二項の規定により指定された資格の海技士を指定された職の船舶職員として乗り組ませ、かつ、同項の規定により条件又は期限が付されている場合において、その条件を満たしており、又はその期限内であるときは、この限りでない。

2 船舶所有者は、国土交通省令で定める船舶には、二十歳に満たない者を船長又は機関長の職務を行う船舶職員として乗り組ませてはならない。

3 船舶所有者は、国土交通省令で定める船舶には、国土交通省令で定める電波法第四十条の資格について同法第四十一条の免許を受けた者以外の者を船長又は航海士の職務を行う船舶職員として乗り組ませてはならない。

（小型船舶操縦士の免許）

第二十三条の二 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。

2 操縦免許は、国土交通大臣が行う小型船舶操縦士国家試験（以下「操縦試験」という。）に合格した者（次条第一項第一号又は第二号に掲げる資格に係る操縦免許（国土交通省令で定める旅客の輸送の用に供する小型船舶の小型船舶操縦者になろうとする者に対する操縦免許に限る。以下「特定操縦免許」という。）にあつては、操縦試験に合格し、かつ、第四条第二項の講習の課程のうち小型船舶操縦者としての業務を行うに当たり必要なものとして国土交通大臣が定めるもの（以下この項において「小型旅客安全講習課程」という。）を修了した者又はその受けようとする特定操縦免許と同一の資格の操縦免許を既に有し、かつ、小型旅客安全講習課程を修了した者）について行う。

3 操縦免許の申請は、申請者が操縦試験に合格した日から一年以内にこれをしなければならぬ。この場合において、特定操縦免許の申請にあつては、その旨を申請書に付記しなければならない。

（小型船舶操縦士の資格）

第二十三条の三 操縦免許は、次の各号に定める資格の別に行う。

- 一 一級小型船舶操縦士
- 二 二級小型船舶操縦士
- 三 特殊小型船舶操縦士

2 国土交通大臣は、操縦免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、操縦免許を受ける者の操縦の技能に応じ、小型船舶操縦者として乗船する小型船舶の航行する区域、大きさ又は推進機関の出力についての限定（以下「技能限定」という。）をすることができる。

3 この法律を適用する場合においては、一級小型船舶操縦士

の資格は、二級小型船舶操縦士の資格の上級とする。

(小型船舶操縦士がなることができる小型船舶操縦者)

第二十三条の三十三 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。

第二十三条の三十四 船舶所有者が第二十三条の三十二第一項の規定により国土交通大臣の許可を受けた場合には、同条第二項の規定により指定された資格を有する小型船舶操縦士は、前条の規定にかかわらず、当該小型船舶において小型船舶操縦者として乗船することができる。

(海技免状又は操縦免許証の携行)

第二十五条 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。

○船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令 (平成17年4月1日改正)

(乗船基準)

第十条 法第二十三条の三十一第一項の乗船基準は、別表第二の表の小型船舶の欄に掲げる小型船舶の区分に応じ、それぞれ同表の資格の欄に定める資格についての操縦免許を受けた者を小型船舶操縦者として乗船させることとする。ただし、次の各号に掲げる者については、当該各号に定めるところによる。

- 一 一級小型船舶操縦士又は二級小型船舶操縦士の資格に係る操縦免許を受けた者については、特定操縦免許を受けているときでなければ、法第二十三条の二第二項に規定する国土交通省令で定める旅客の輸送の用に供する小型船舶に、小型船舶操縦者として乗船させないこと。
- 二 技能限定をした操縦免許を受けた者については、その小型船舶がその限定をされた区域のみを航行し、その限定をされた大きさであり、かつ、その限定をされた出力の推進機関を有するときでなければ、小型船舶操縦者として乗船させないこと。
- 三 小型船舶の設備その他の事項についての限定をした操縦免許を受けた者については、その小型船舶がその限定をされた設備を有するときその他その小型船舶の航行がその限定をされたところに適合しているときでなければ、小型船舶操縦者として乗船させないこと。

○小型船舶の登録等に関する法律 (平成29年5月30日改正)

目次

- 第一章 総則(第一条・第二条)
- 第二章 登録及び測度(第三条 第二十条)
- 第三章 小型船舶検査機構による登録測度事務の実施等(第二十一条 第二十四条)
- 第四章 雑則(第二十五条 第三十三条)
- 第五章 罰則(第三十四条 第三十九条)
- 附則

(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。

- 一 漁船法(昭和二十五年法律第七十八号)第二条第一項に規定する漁船
- 二 ろかい又は主としてろかいをもって運転する舟、係留船その他国土交通省令で定める船舶

(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 国土交通大臣は、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つては、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 国土交通大臣は、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。

(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 国土交通大臣は、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。

2 国土交通大臣は、前項の規定により機構に登録測度事務を行わせるときは、機構が登録測度事務を開始する日及び登録測度事務を行う事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の規定により機構に登録測度事務を行わせるときは、自ら登録測度事務を行わないものとする。

4 機構が登録測度事務を行う場合における第六条、第七条(第九条第三項、第十条第三項及び第十一条第二項において準用する場合を含む。)、第九条第一項及び第二項、第十条第一項及び第二項(第十二条第四項において準用する場合を含む。)、第十一条第一項、第十二条第一項から第三項まで並びに第十四条の規定の適用については、これらの規定中「国土交通大臣」とあるのは、「小型船舶検査機構」とする。

○最低賃金法

(平成24年10月1日改正)

目次

第一章 総則(第一条・第二条)

第二章 最低賃金

第一節 総則(第三条 第八条)

第二節 地域別最低賃金(第九条 第十四条)

第三節 特定最低賃金(第十五条 第十九条)

第三章 最低賃金審議会(第二十条 第二十六条)

第四章 雑則(第二十七条 第三十八条)

第五章 罰則(第三十九条 第四十二条)

附 則

(目的)

第一条 この法律は、賃金の低廉な労働者について、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り、もつて、労働者の生活の安定、労働力の質的向上及び事業の公正な競争の確保に資するとともに、国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

(最低賃金の効力)

第四条 使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない。

2 最低賃金の適用を受ける労働者と使用者との間の労働契約で最低賃金額に達しない賃金を定めるものは、その部分については無効とする。この場合において、無効となった部分は、最低賃金と同様の定をしたものとみなす。

3 次に掲げる賃金は、前二項に規定する賃金に算入しない。

一 一月をこえない期間ごとに支払われる賃金以外の賃金で厚生労働省令で定めるもの

二 通常の労働時間又は労働日の賃金以外の賃金で厚生労働省令で定めるもの

三 当該最低賃金において算入しないことを定める賃金

4 第一項及び第二項の規定は、労働者がその都合により所定労働時間若しくは所定労働日の労働をしなかつた場合又は使用者が正当な理由により労働者に所定労働時間若しくは所定労働日の労働をさせなかつた場合において、労働しなかつた時間又は日に対応する限度で賃金を支払わないことを妨げるものではない。



九州離島航路経営改善ガイド
～離島航路の活性化・再生に向けて～

平成30年3月

【発行】 国土交通省 九州運輸局 海事振興部 旅客課

【問合せ先】 〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目11番1号
TEL (092) 472-3155 (旅客課直通)
FAX (092) 472-3301
URL <http://www.tb.milt.go.jp/kyushu/>