

# フ ロ グ ラ ム

## 第56回 九州運輸コロキアム

日 時 平成 27 年 11 月 9 日 ( 月 ) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテル セントラ ーザ 博 多 3 階 花 筐 の 間

講 師 国 土 交 通 省 海 事 局 内 航 課 長 新 垣 慶 太 氏

テ ー マ 海 洋 立 国 日 本 の 前 進 に 向 け た 今 後 の 海 事 行 政 の 目 指 す 方 向 2015  
~ 国 内 旅 客 航 路 事 業 と 内 航 海 運 業 を 中 心 に ~

主 催 公 益 財 団 法 人 九 州 運 輸 振 興 セ ン タ ー

後 援 九 州 運 輸 局 J R 九 州

### スケジュール

#### ◎開 会

13 : 30 主 催 者 挨 拶 ( 公 財 ) 九 州 運 輸 振 興 セ ン タ ー  
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来 賓 挨 拶 九 州 運 輸 局  
次 長 久 保 田 秀 夫 様

#### ◎基調報告

13 : 40 テ ー マ 海 洋 立 国 日 本 の 前 進 に 向 け た 今 後 の 海 事 行 政 の 目 指 す  
方 向 2015 ~ 国 内 旅 客 航 路 事 業 と 内 航 海 運 業 を 中 心 に ~  
国 土 交 通 省 海 事 局 内 航 課 長 新 垣 慶 太 氏

#### ◎自由討論

15 : 10 自 由 討 論

#### ◎閉 会

15 : 30 閉 会

### 新 垣 慶 太 ( あ ら か き け い た ) 氏 プロフィール

1967 年 生 沖 縄 県 出 身 東 京 大 学 法 学 部 卒 業

1991 年 4 月 運 輸 省 入 省

その 後、運 輸 省 運 輸 政 策 局 観 光 部 旅 行 振 興 課 専 門 官、国 土 交 通 省 海 事 局 船 員 部 労 働 基 準 課 課 長 補 佐、同 局 船 員 政 策 課 課 長 補 佐、総 合 政 策 局 政 策 課 企 画 専 門 官、近 畿 運 輸 局 自 動 車 交 通 部 長、海 事 局 総 務 課 企 画 官、総 合 政 策 局 政 策 課 政 策 企 画 官 な ど の 要 職 を 経 た 後

2011 年 10 月 観 光 庁 観 光 地 域 振 興 部 観 光 資 源 課 長

2014 年 7 月 国 土 交 通 省 海 事 局 内 航 課 長 現 在 に 至 る

# 海洋立国日本の前進に向けた 今後の海事行政の目指す方向 2015

## ～国内旅客航路事業と内航海運業を中心に～



国土交通省 海事局 内航課長  
新垣 慶太

日時 平成27年11月9日(月)  
場所 ホテルセントラーザ博多

主催 (公財)九州運輸振興センター  
後援 日本財団  
九州運輸局 JR九州

皆様こんにちは。ただ今ご紹介頂  
きました、海事局内航課長の新垣で  
ございます。

今日のテーマ、海洋立国日本の前  
進に向けてということで、資料を基  
に少しでも深く掘り下げてお話しで  
さればと思います。

改めまして本日のタイトルは、  
「海洋立国日本の前進に向けた今後  
の海事行政の目指す方向2015」  
と少し長くなっています。これは基  
本政策部会の取りまとめを2015  
年7月に行った際、そのサブタイト  
ルがこのようなタイトルになってい  
るためです。

本日は基本政策部会の取りまとめ  
の内、内航海運と旅客船の2つの分  
野を中心にお話をしたいと思います。

7月に取りまとめた内容です  
が、5つの分野を9つのテーマに  
分けています。そのうち、本日の  
話に関係するところのみ項目をご  
紹介します。

安定的な輸送を確保し、経済や国  
民生活を支えるという分野のテーマ  
では内航海運・内航フェリーの活性  
化というところで、モーターシフ  
トの推進、「2つ（船舶・船員）の  
高齢化」の克服、経営基盤の強化  
となっています。また、使いやす

い地域公共交通の実現ということ  
で、多様な交通ネットワークサー  
ビスの確保、利用者の利便性向上  
となっています。

それから新市場、新分野の需要を  
掴み取るという分野のテーマでは、  
観光立国の推進ということで、手軽  
に船旅を楽しめるサービスの創出、  
外航クルーズ船や日韓定期旅客航路  
の振興となっています。

3つ目の支え・理解する人を広げ  
るという分野のテーマでは船員供給  
体制の強化、船員教育の高度化及び  
船員就業の促進となっています。他  
にも海事行政全般なので外航分野や  
造船分野等、また安全政策といった  
ものがあります。

それから、今日詳しくはお話しし  
ませんが、安全・安心の確保というこ  
とで、特に小型船や漁船を念頭に置  
いた安全対策にスマートフォンを活  
用した事故の防止があります。50  
0トン未満の船にはAISの設置義  
務がありませんが、このAISの代  
わりに、小型船に乗られる船員の方  
が持っているスマートフォンを活用  
し、相互通信で船の位置情報等の機  
能を持たせるアプリを開発できない  
か。これから研究していこうという  
ことも盛り込まれています。

これが本日お話しする全体像です  
が、基本政策部会をとりまとめる前  
の2015年2月に交通政策基本計  
画が閣議決定されました。これは基  
本計画で、旅客・貨物等国際国内を  
問わず交通のあらゆるモード全体を  
取りまとめたものです。この中にも  
内航の旅客船、内航貨物、それぞれ  
入っていて、それをベースに基本政  
策部会で取りまとめたので、少  
しこの基本計画のこともご紹介した  
と思います。

### 1 交通政策基本計画、交通政 策審議会海事分科会基本政策 部会のとりまとめ

地域公共交通について述べていま  
すが、離島関係の旅客船において事  
業者、民間の役割分担を明確にした  
上で、交通ネットワークを再構築す  
る。今、それぞれの輸送モードを単  
独でやっていこうとしてもそれだけ  
では成り立たないほどその地域の人  
口は減ってきて、それに伴い旅客事  
業も減ってきています。このような  
状況を踏まえ、地域内の使える輸  
送モードを活用し、自治体と民間  
事業者が中心となって新しい交通  
ネットワークを構築しようという

ものです。

船関係ではデマンド型、いま旅客の定期航路で行っているかと思いますが、お客さんが減少した地域ではお客さんのニーズに合わせてダイヤを組むというものです。

それからバリアフリー関係。それぞれの輸送モードのバリアフリー達成率の数値目標を掲げていて、旅客船でいけば、2020年度まで50%達成する。それから、ターミナル関係では段差解消率、視覚障害者誘導用ブロックの整備率等でそれぞれ100%を達成しようということですね。旅客船のターミナルは1日3千人利用の規模のターミナルを念頭に置いていますが、段差解消などは26年度末でほぼ100%を達成しました。後は点字ブロックなどですが、今後2千人規模のターミナルも視野に入れて考えています。

次に旅客のサービス水準を上げようということ、交通系ICカードの各種モードでの相互利用。旅客船の場合、なかなか難しいようで、船にどう適応していくかはもうひと工夫ふた工夫いると思っています。少なくとも陸上輸送、バス、鉄道等の関係は共通化が進んでいますし、利用エリアも広域になってきていま

す。このようなことで船はそのままでもいいのかという問題意識を持っているところですね。

それから地域間のヒト・モノの流動を拡大するということですが、零細な事業形態が多い内航海運事業で、その経営基盤強化をどうするか。緩やかなグループ化と私どもは呼んでいます。例えば船舶管理会社等を活用して集約化、グループ化を進めていこうというものです。

また、この先予想される大規模災害時では船につきましても緊急輸送に活用することができるよう、いろいろ枠組みの構築について考えようというものです。

交通政策基本計画の中の最後、省エネ等の環境対策のところでは、モーターシフトの推進と共に、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。2013年の物流政策大綱の中でうたわれている目標値をベースに進めていこうということ、海事行政全般では基本政策部会で集約はしましたが、ひとつひとつのモードや分野に関しては、それぞれ議論を重ねてきたものを実行する、それをさらにリバイス、スパイラルアップするというようになっていきます。

基本政策部会については、後ほど詳しく触れながらいきますので、ポイントだけお話しします。

内航海運の課題として船員と船舶の高齢化の問題があります。それからモーターシフトの推進ということで、昨今のトラック運転手不足の解消手段として、フェリー・RORO船といった内航海運で輸送を担う。そのためには今、船舶の容量拡大も必要となってきます。

次に経営基盤の強化ということ、特に一杯船主と呼ばれるような皆さんの零細な産業構造、これをどう克服していくのかということですね。

これらの取組みを進めるにあたって、船腹調整事業のソフトランディングとして進めてきた内航海運暫定措置事業のうち交付金が27年度の7月を以て終了します。事業から撤退して売却する、ないしは船を廃棄するという時に交付金を出していましたが、その事業が終わります。今後は、船を新しく造る方から納付金を頂戴して、累積している債務を返済していくということで、平成36年には完済し、終了させるという道筋が整ってきたところです。

暫定措置事業もなくなるということで、今後内航海運はどう変貌して

いくのかということですが、行政や事業者団体等の関係者間で議論・整理を行い、取り組むべき方向性を検討することが必要となります。平成14年度の内航海運ビジョンを受けて、内航海運業法が平成17年に改正されました。この当時、新しい内航海運をどうしていくかということ、2〜3年かけて議論して法律を改正しました。ちょうど法律改正から10年も経ちましたので、もう一度、今のあり方でいいのか、どうすればいいのかということ、いろいろな方のご意見を聞きながら新しいビジョン



というのを作っていくべきじゃないか、ということ。

それから公共交通としての旅客船についてですが、離島航路の補助対象航路で、定期航路を補助対象としています。デマンド運航（海上タクシー）に切り替えるという場合でも、補助対象としてきちっと支援していくということ。これは2015年の事業から予算措置をしていて、安心してデマンド運航に切り替えられるようになっていきます。

また、旅客船の事業の手続きを出来るだけ弾力化していく。

利用者の利便性向上ということ、バスフロート船の話が出ています。九州では垂水フェリーさんが今年度からスタートしていますが、フェリーでも原則、自動車甲板で車内に人は残ってはいけません。安全が確保され、密閉されていない車両甲板ではお客さんが車内にいていいということになりました。バスに乗りしたままで島と本土間の移動がスムーズにできるようにあります。このような形で旅客船においても利便性の向上を目指しています。

観光立国の推進ということで、船旅の活性化。我が国で建造している多様な船舶は、個性を持ったミニク

ルーズ船という面があります。昨今外国から大型のクルーズ船の入港でいろいろ騒がれていますが、船旅はそのような大きな船だけではなくて、離島を訪れるような定期航路も、れっきとしたクルーズなんだと認識を新たにする必要があります。

それぞれの強みを生かした船旅を提議できるんだということを、我々自身も再認識して、様々な企画を提案する。例えば、観光庁の事業である広域観光周遊ルート形成促進事業では瀬戸内・四国広域ルートがあります。九州広域ルートでは、熊本・島原航路などがあります。船でつなぐことで、島から島、半島から本土と、今は大分から四国に渡ることにも出来るわけです。四国でも四国の広域周遊ルート、それからそこを經由して瀬戸内の広域周遊ルートとありますので、船でそれぞれのルートを結んでいくということはとても魅力ある旅行商品となります。

オリンピック、パラリンピックを意識して、2020年までに東京の水の上バスの利用促進などがあります。それを福岡とか、大阪にも展開していきたいということ。また、旅客船事業者、観光関係者

等が集まって、「船旅活性化協議会」

を立ち上げ、商品・サービスの充実などを通じて利用促進を図る。これは2015年11月5日に第1回を開催しました。

他にもマリネジヤの振興や外航クルーズ振興。ここ博多、九州の地が盛んですが、日韓定期航路の活性化。

これらが観光を中心とした、旅客船、船旅の関係です。

旅客船、貨物船にかかわらず、大きな悩みである、船員の確保についてですが、内航においては、船員教育機構の定員拡大を行い2016年度は390名まで増やすということ。実は390名くらいが教育機構の教室や寮数の関係で考えると上限となっていて、もっと言いますと航海訓練所の練習船のスペースも限界にきているとことです。予算確保をすれば定員が増えるかという点、そうでもない状況となっていて、これをブレイクスルーするにはどうすればいいのか、考えなくてはならない状況にまできています。

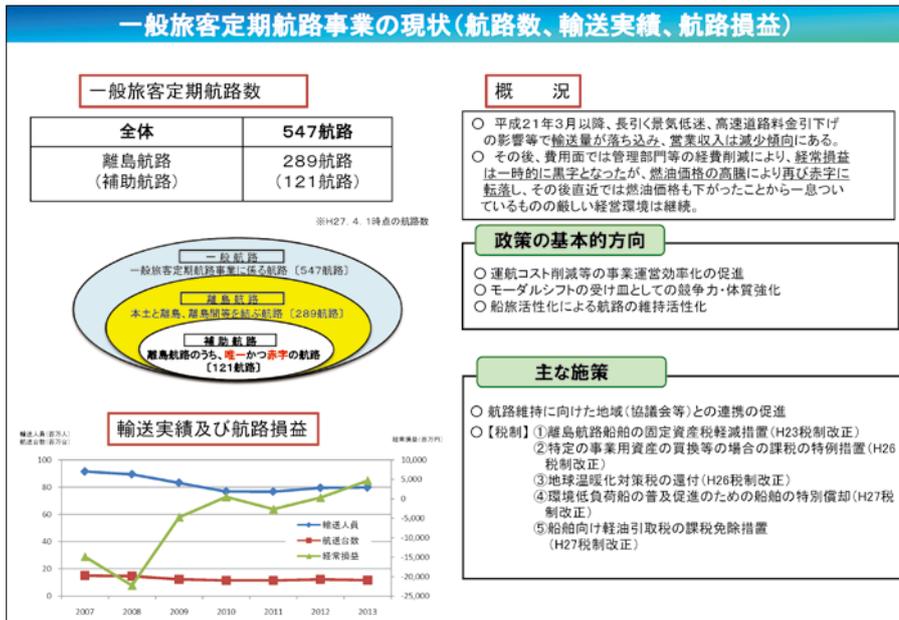
他にも新6級の拡大や実践的な教育、新人船員の就職支援など、事業者の皆さんといる連携してやっていこうということ。こういうふうな形で、それぞれ造

船分野、外航分野、それから安全の関係、技術開発の関係、国際的な海洋開発等が基本政策部会の取りまとめです。これを海事行政、あらゆる分野でそれぞれ進めていこうということ。です。

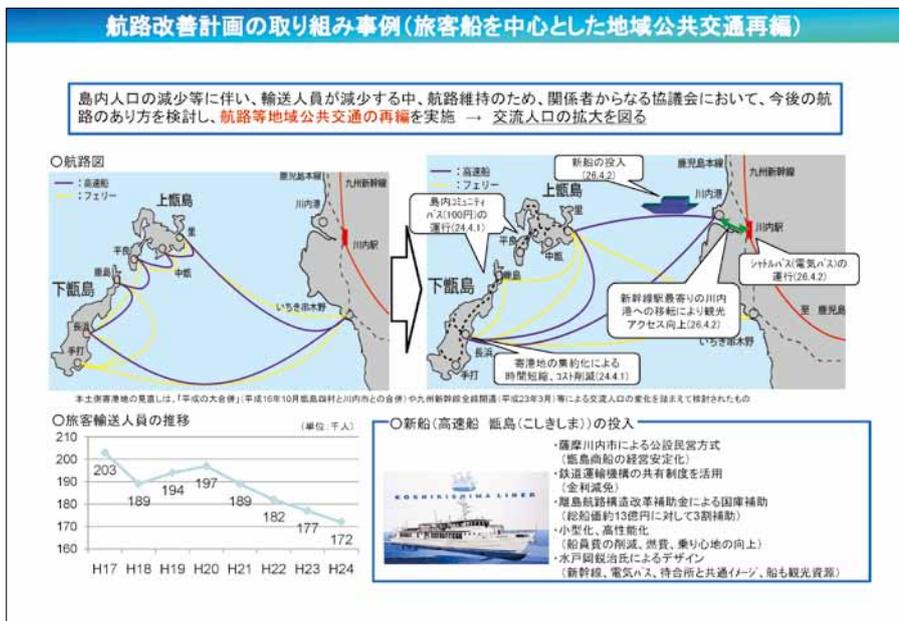
これから新しい予算編成となりますが、予算に関わらず、いろいろな制度の仕組み、仕込みというのを始めています。

## 2 旅客船関係（地域公共交通として、船旅の担い手として）

一般の旅客船の航路数は547航路と微減しています。（資料1）だいたい550で推移してきたものが、ちよつとずつ減ってきているという状況です。輸送人員は下げ止まりというか、ここのところ横ばいです。一般旅客定期航路の数字ですが、2012年7950万人、2013年7980万人と微増、速報値なのですが、2014年の集計では若干減って7800万人ベース位になりそうです。不定期を併せると、2012年8700万人、2013年8800万人ということ。9千万人弱を輸送している状況です。経常損益では2013年は47



資料 1



資料 2

億円の黒字になっていきます。この中で稼ぎ頭は長距離フェリーで58億の黒字、離島航路は残念ながら41億の赤字。長距離離島航路を除く、他のフェリー、不定期航路を併せると30億円の黒字となり、差引で47億となっています。

かろうじて黒という状況ですが、この先どのように活性化していくのかが、鍵となります。まず地域公共交通という観点で需要を取り込む。皆様、公共交通活性化再生法というのを耳にされていると思うのですが、これは2014年、2015年と、2年続けて改正しました。2014年の改正は根本、基本理念からの改正となっており、地域公共交通網形成計画の作成ということ、それを受けて、各地域の鉄道事業、軌道運送や海上運送等の公共交通網計画を下敷きに、それぞれの輸送モードの改善策や高度化事業をやっていくという体系が変わりました。今後、特に過疎化が進む地域では、これまでのように民間事業者をベースに交通網を考えて行くと、い

ずれ行き詰るのではという問題意識があります。これをまちのあり方として、全体で一番いい交通網、使えるものを全部総動員して考える。自家用有償運送、それからスクールバスや社会福祉協議会等の介護輸送など全体を考えて活性化。民間事業者と自治体と一緒にまちのあり方を考える。今スプロール化現象で拡散している市街地を再構築する。すなわちまちの重心をどこにするのか、それに伴って、交通網を考えていくべきだろうと、そういうやり方で、交通を活性化し再生するというものです。

2015年は、新しい交通事業を運営する事業運営会社を設立する際には産業投資、国も出資をしましょうということが鉄道運輸機構の業務追加となりました。九州ではまだ具体的な働きかけはしていませんが、可能性のあるところをやってみませんかということを打診しています。

旅客船を中心とした地域公共交通再生の例では鹿児島島の甑島があります。(資料2) これは法律改正と交通政策基本計画が策定される前に実施したものです。もともとフェリーが島を経由しながら離島と本土をつないでいましたが、高速船の新船を

川内駅の九州新幹線開通に合わせて、川内港に就航させる。島内では寄港地を集約して、高速船のダイヤに合わせてコミュニティバスでつないでいこうというものです。高速船とフェリーと島内のコミュニティバスを組み合わせること、輸送の合理化、効率化をしています。その利便性を損なわないようにコミュニティバスだとか川内駅までのシャトルバスの運行をしました。このように再編をして、平成24年度までは右肩下がりでも乗客数が減少していましたが、2014年度はとりあえず黒字に転換したということです。

ただ、このまま維持できるかということは今後の課題で、増えた観光客に対して島の方の受け入れ態勢がまだ整っていないということが地元新聞に載っていました。島で昼食をとろうとしてもレストランが少なく、昼食難民が出てしまう。せっかく来た観光客をどう継続して取り込むかということ。船や交通網だけでできるものではなくて、島の活力と結びつけないと持続的にならないということ。す。

地域の交通として旅客船やフェリーを支援するメニューに何がある

かということですが、モーダルシフトやバリアフリー、船の段差解消だとかターミナルの改善といった補助があります。それから税制の支援、航路活性化、船旅の振興等。地方自治体等による支援は例えばですけれども、他の地域でやっている例で、港湾施設使用料を減免していただくとか、船舶検査費用の減免をしてもらうとか、船そのものは減価償却がかなり進んでいるわけですが、まだ減価償却の資産価値が残っているようなところは固定資産税の減免もしてもらおうと、そういうこともやっています。

それから、船の利用促進という観点では地元関係者で協議をしてお客さんを増やす、地域と協力してやっていこうということも進めています。

海を挟んだ地域間の交流促進ということですが、まちづくりとか公共交通の活性化といった時に、どうしても自治体の皆さんは自分のエリアの中のバスや鉄道をイメージされま。しかし船の場合はどうしても2つの自治体にまたがるものが多くなり、地域を超えた連携というのが鍵となります。内閣の目玉として取り組んでいる地方創生の交付金を活用

できないかと思っただけで、航路で結ばれているA市、B町2地域間の日常交流を活性化することから始めたかどうかと考えました。A市、B町に聞いてみると、そういうえは20年前まではママさんバレーボール大会を交互にやっていたなあ、とおっしゃったので、そのような交流の素地があるのなら、また何かやりましょうよと。遠くから来るお客さんをいきなり狙うというものがあるのですが、それでは地域の方がついて来ないので、まず地元の方々が楽しむことが重要になると思います。隣の町に船で渡って交流するには何がいいのか、このマーケティングからしつかりやろうじゃないですか、ということ。いま地方創生のはやり言葉になっています、DMO (Destination Management Organization) は目的、地域をマーケティングして、しつかり集客をする。そのための推進母体として観光協会などを念頭においているそうです。

九州で言えば、阿蘇山や大分湯布院等メジャーなところは関西や東京などの大都会を狙ってマーケティングをしてもそれなりの効果がありま

す。しかしメジャーではないところがいきなり大都市を狙ってもなかなか集客には至りません。広告会社だけ儲かせて地元には来ないということになってしまいます。私の持論ですが、観光行政を3年近くやってきた中で、そのようにならないためには、まず地場からやる、域内交流からやるのがベストだと思っています。同じ町の少し離れたところ、なしは隣町同士。隣町同士で定着すれば、その先は県内の人口集約地というように少しずつ間口を広げていく。まず地元の人達が楽しむ、そして手の届くところから始めるということ。例えば先ほどの甌島も、さあやるぞ、と東京に働きかけて、1年間お客さんが来ないとなると挫けてしまうんです。それよりは地元の方々が、毎日とは言わないまでも、毎週土日は来てくれるとか、モールサクセスと呼んでいます。それが軌道に乗って初めて、近隣、日帰り圏、広域と、順々に広がっていく。まず域内、島であれば隣の島同士や本土の対岸というところと日常の交流から始めて、そこから広がっていくことが重要だと思っています。

他省庁の例では、総務省が定住促

進というのを実施しています。定住促進なので船と関係ないと言わずに、船でどう使うかと考えて欲しいと思っています。離島航路でも船員さんの確保が問題となっていますが、その定住促進事業で地域に定住して貰うというものです。離島航路で船員さんを確保するにしても島には住まず、本土に住む人も多いと聞かれています。この事業を使い市町村と当局と連携することで船員確保につながるということも可能かと思えます。人件費は出ないのですが、少なくとも船員さんが住む空き家の改修や船員募集のイベント開催経費などは総務省の事業として予算が出るということですね。必ずしも船員確保だけを考えるのではなく、地域の定住促進といった中で船会社の方も手を挙げて頂き、定住と就業と併せて広い視野で見れば、総務省の予算も使えるわけです。

バスフロント船というのを先ほどお話ししましたが、小さな船でも車数台乗せて運ぶようなフェリーで、密閉されていない、オープンになっている車両甲板であれば、車に乗ったまま船で行っていいということ（平成27年7月には安全管理規程の改正をしました。（資料3）本来、車

両内に留まるのを禁止としていたのを、平水区域や平水区域を若干超えても長時間平水区域外航路、近・沿海区域へ行かないような航路であればいいということになりました。ただし火災などの事故もあるので、密閉された空間ではない甲板であれば、いろいろな要件はあるのですが、車内に留まったまま移動してい

いということですね。この辺りは運輸局の方に詳しく相談していただければと思います。本格的な路線バスは難しいかもしれませんが、コミュニティバスのような路線バスなどと連携して降車せずに行き来ができれば、年配の方々には喜ばれるのではないのでしょうか。

また、併せて定期航路のコミュニ

ティバスだけではなく、旅客船事業で考えると、例えばキャンピングカーで来てもらい、繁忙期は客室も込んでいるので、キャンピングカーに泊まってもらう。もちろんそれもOKなので、バスに限らずいろいろな客層をこのバスフロントで取り込むことができるのではないのでしょうか。

### 海陸連結型交通システム(バスフロント船)の実用化に向けた施策

- ◆陸海連結型輸送システム(バスフロント船)とは、バス等の車両に乗って乗船した旅客が、車両から降りることなく対岸の目的地まで移動することを可能とするもの。
- ◆高齢化や利用者減少の進展等により、離島航路の維持が課題となる中、①高齢化の進展への対応(バリアフリー化の促進)、②利便性向上(交通結節点問題の解消)が図られる。

**現在の取組状況**

1. 実証実験の実施 : H25~

・総合政策局の実験研究(海上技術安全研究所への委託)により、バスフロント船の実用化に向けた安全性、快適性の確認

2. 国(海事局)の安全管理規程の策定指針の改訂(H27.4)

◆以前の指針(原則のみ)

旅客が離岸後着岸するまでの間、車両内にとどまることは原則禁止。

改訂

平水区域を超えないこと等の条件を満たし、安全が確保されると判断される場合には、船長は旅客に対して航行中も自動車内にとどまることを認めることができる。

バス(日野ポンチョ) 36人乗り



約15GT  
:18.5m  
:11.5m

▼平成26年秋の実験風景(瀬戸内海)



総トン数  
全長

**バスフロント船の実用化**

- ◆平水区域内のカーフェリー約200隻(航路数約100)のうち相当数がバスフロント船として運航可能
- ◆バス等のデマンド運航と連携することで、ドアtoドアの海陸連結輸送が可能となり、バリアフリー化の一層の促進、乗継の不便の解消につながる

資料 3

### 面的な不定期航路事業の手續きの弾力化による舟運活性化

**従前の手続き**

○不定期航路事業の届出  
(事業開始の30日前)

・航路を事前に特定し届出(届出時に特定した航路のみ航行。航路変更のためには、その都度届出が必要。)

**H27.5月からの手続き**

○面的な不定期航路事業の届出  
(事業開始の30日前)

・区域を事前に特定し届出(区域内においては複数地点の寄港や柔軟な航路の組み合わせが可能)

弾力化

**活用例**

- ・桜のシーズンに見所の堤防近傍に寄港
- ・団体利用客の要望に応じて航行
- 等

☆区域を特定して不定期航路事業の届出を行うことで、旅客ニーズに応じ、臨機応変に運航することが可能となる

資料 4

手続きの弾力化ということで、舟運を中心となつていますが、不定期の運航をする場合、これまでは航路を特定した上に、その都度の届け出が必要になっていました。しかし時季によって、例えば桜のシーズンなど、いろいろな場所に寄港したいという要望がありました。それならば最初から区域の方を特定して届ければ、一回一回届出しなくていいというように、手続きの弾力化を進めています。(資料4)

定期航路については、九州ではまだ把握できていませんが、瀬戸内や東京方面など、観光客が増えてきているということもあって、船が不足しています。ただ船を増便したら観光客の少ない時にも定期航路だと減便できないという心配があります。それならばお客さんのニーズに合わせて増減便をもっと弾力的に運航しましょうということで、いま運輸局の方と話をしているところですが、不定期事業者の方にもできるだけ入っていただきたいと思うのと共に、定期事業者の方にも、お客さんのニーズを取り込むためには、手続きの面で見直しができることは見直しをしていきたいと思えます。運輸局の皆さんと現場の手続きが混乱し

ないよう、議論しながらやっていきます。皆さんにも日々の現場で悩んでおられることなど、どんどんご意見をお寄せ頂きたいと思っております。バリアフリーの関係では先ほど交通政策基本計画の中で数値目標を申し上げましたので、その数値目標に向かつて、やっていこうというところ。(資料5)

### バリアフリー化の現状及び目標

移動等の円滑化の促進に関する基本方針に係る各交通モードの達成状況は、毎年10月頃に国土交通省より公表している(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)第53条に基づく公共交通事業者等からの移動等円滑化実績等報告)。

各交通モードの達成状況		現状 (H26年度末)	基本方針の目標 (H32年度まで)
旅客施設(鉄軌道駅・バスターミナル・旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル) (※1)		85% (※2)	原則100%
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	84% (※2)	原則100%
	鉄軌道車両	62%	約70%
バス	バスターミナル (※1)	84% (※2)	原則100%
	乗合バス	47%	約70%
	ノンステップバス リフト付きバス等	6%	約25%
船舶	旅客船ターミナル (※1)	100% (※2)	原則100%
	旅客船	32%	約50%
航空	航空旅客ターミナル (※1)	85% (※2)	原則100%
	航空機	95%	約90%
タクシー	福祉タクシー	14,415台	約28,000台

(注) 現状及び目標の数値は、施設毎に設定されたバリアフリー化に係る基準の達成割合等を示す。  
 (※1) 利用者数3,000人/日以上のもの。  
 (※2) 設置の解消について定めた公共交通移動等円滑化基準第4条への適合をもって算定。

資料5

バリアフリーの関係からいけば海事局だけじゃなくて、民間の力も借りて、離島などにバリアフリーな修繕が必要だと言う時には、国の制度を使い、小規模なものには民間の方がこまわりがききますので、そこはまさに九州運輸振興センターさんにお問合せいただければ、

### 首都圏の主要旅客船ターミナル(鉄道駅からのアクセス)への案内表示の事例

**浜松町駅～竹芝旅客船ターミナルの事例**

日本語表記のみ

竹芝客船ターミナル  
Takeshiba passenger terminal

定期的表示と名称が統一されていない  
また船の乗り場と分かるサイン(ピクトグラム)がない

竹芝客船ターミナル  
Takeshiba Marine Transit System Terminal

**浜松町駅～日の出旅客船ターミナルの事例**

日本語表記のみ

日の出客船のりば  
Hinode Passenger Terminal

定期的表示と名称が統一されていない  
また船の乗り場と分かるサイン(ピクトグラム)がない

海上バス・水上バスのりば  
Sea Bus & Waterway Bus Terminal

○ 外国人や障害者にも分かりやすい案内表示を実現するため、陸上交通事業者等と連携し、ピクトグラムを含む多言語案内表示の充実を図る必要がある。  
 ○ 2020年東京パラリンピックの開催に向けて、競技会場と周辺の交通施設に関する設計基準(東京版アクセシビリティ・ガイドライン※)を策定中。 ※IPC(国際パラリンピック委員会)の承認を受ける必要がある。

資料6

と意思です。旅客船ターミナルも段差のバリアフリーに関しては100%に達成していますが、課題は船そのもので、いま事業をやっている皆さんには頭の痛い話だと思います。既存船を改修してエレベーターやエスカレーターを設置、車いすが回転できるようにトイレを改修する等いろいろあ



りますが、現実はその簡単に改修できません。実態上は船を代替建造するという時にバリアフリー化が進んでいます。もし数年単位で代替を考へていらっしやるのであれば、ぜひ、できるだけ早く、前倒しをして頂いて、国、それから民間団体の支援策を活用してバリアフリーを目指して頂きたいと思っています。

外国人対応ですが、外国語表記をもっとわかりやすくする、それを旅客船協会にも働きかけてプロジェクトチームを立ち上げてもらうということで今進めています。

近隣の表示と名称が統一されてないとか、船の乗り場と分かるピクトグラムがない、あるいは日本語表記だけだったり。案内表示はもう一度根本的に見直さないとけないと考へています。(資料6) もちろん船会社の皆さんだけではなくて、鉄道関係、道路といろいろな輸送モードとシームレスにやっていく必要があります。それでは船としてどうするのか、統一的なものを定めて行く必要があるだろうと思っています。九州なら九州の事業者の皆さんが集まる機会に、どのようなものがあるのかということを検討して頂き、それを全国モードにした上で、他の輸送関係者と協議するというように進めていきたいと思っています。

船旅の活性化ということですが、観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015、ということのカジュアルクラス等のクルーズの推進。もっと日本人が手軽にクルーズに出掛けられるように、カジュアルクラスのクルーズや国内フェリー、離島航路、遊覧船、いろいろな船のタイプがありますので、それぞれの船のタイプに応じた船旅を提供していくというものです。広く大都市圏にも伝わるような訴求力を高める

ような商品づくりと、発信力の強化ということで活性化協議会を立ち上げ、平成27年11月5日に第1回の協議会を開催しました。船旅のテーマを1つ、2つに絞って深掘りをしていくということ、瀬戸内海を周遊する旅行商品の造成や大都市圏の国内クルーズの展開を検討しています。

それから大型の外航のクルーズ船ですが、島国日本に来て、例えば長崎などから、定期航路を使って島に渡りたいと思ってもうまく接続ができません。反対に日本側の旅客船事業者からすると、定期航路のダイヤに合わせたタイミングで来てくださるというようなこともあるわけです。お互いがそう言っているだけでは前に進みませんので、何がどこまでできるか議論してみようということになりました。大型クルーズ船も、港に停泊しても長くて1泊、早ければその日に出航することもありますが、その間、どこから予備船を借りてくることはできないか、不定期航路の事業者の皆さんと連携できないだろうか、というようにいろいろな選択肢が考えられるわけです。大型クルーズ船の観光客が島まで渡って

### 3 内航海運関係

内航海運関係の2つの高齢化の話です。

船員の数は平成25年度の19893人から26年度は20275人となり、約100人少々ですけれど増加しています。(資料7) 30歳未満、若年層も徐々に徐々に増えてはいて、25年度の12・4%が26年は13・1%となっています。しかし60歳以上の方のウェイトが25%となっていて、この方々が定年を迎えた時、どうするかということを見ると若手の船員の確保が必須となってきました。これはもちろん内航船だけの問題ではありません。

内航海運事業者の事業実態ということで、オペレーターが約500社、オーナーが約300社からの事業報告となっていますが、事業報告が出せる業者ということで、オーナーの中でも営業成績が良いであろう事業所からの報告となっています。(資料8) 売り上げのベースで

言うと、1社当たりですが約2億4千万、全産業平均では約5億です。営業利益は約270万で、利益率で言えば1%くらい、全産業平均は2・9%。負債の方ですが、1521・2%で、固定比率が1184・2%となっていて、自己資本に対して船という資産の価値が高い、小さな資本で船を持っているという構造

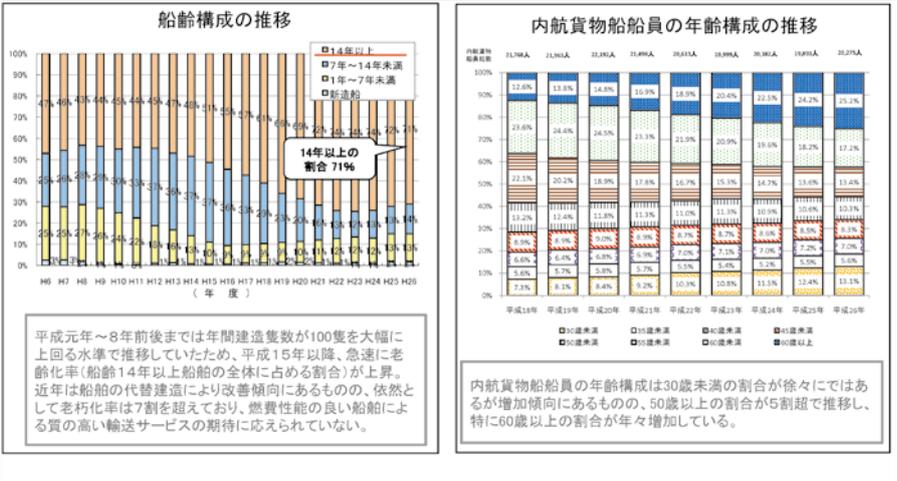
です。そして船を建造する時には借入れをしているということ、利益の薄い業態となっています。自己資金を貯めて計画的に代替建造するということが事業体として求められてくるわけですが、利益率が薄いな課題となつていきます。そこで基本政策部会では船員と船

の2つの高齢化克服のために、船員確保と代替建造促進を進めていくということ。まず、その方向性として取引関係の改善と、引き続き税制・共有建造制度などの支援をして、さらにこれを充実させる。それから、零細事業者が多いので、経営基盤の強化を念

頭にしておく、経営基盤の強化といっても、グループ化をするなり規模拡大をするということが必要となつてきます。それから、長距離フェリー、RO船を中心としたモーダルシフトの関係では、船そのものの容量拡大が必要になるということです。また集配手法の構築として、今まで取り逃がしている貨物を取りにいく、船にシフトさせるための営業活動をしていくということ。まず代替建造の促進に向けた取り組みでは、荷主とオペレーター・オーナーとの関係において、船の代替建造を計画的にやっていくためにも、相互理解を求めていくということ、意見交換の場などを設けていきたいと考えています。荷主の皆さんもいろいろなグローバルな競争の中で利益を削って経済活動をやっていまして、内航海運から運賃を上げてくれと言われても簡単に運賃を上げられるわけはありません。客観的な実証的なデータに基づいて、こういう経営計画があるんだということをおペレーターと共有して検討していく。また内航海運をトータルの物流としてどう考えるのか、双方、お互いに地に足がついた意見交

## 内航海運を取り巻く現状

内航海運は、船齢14年以上の船舶が全体の7割を占め、また、年齢50歳以上の船員が全体の約5割を超えるなど、「2つの高齢化」の改善が課題となっており、この対応が急務。



資料7

## 経営指標からみる内航海運業

他の産業と経営指標を比較した場合、内航海運業には以下のような特徴が見受けられる。

- 売上高を比較すると、オペは事業規模が大きく、オーナーは比較的小規模。
  - 営業利益率を比較すると、オーナーは他の運輸業に比べ薄い利益しか上げていない。
  - オーナーは、自己資本に比べて高額な船舶を借入金で購入する必要があるため、結果として固定比率と負債比率が著しく高く、自己資本比率が極めて低くなっている。
- 特徴として、オーナーは他の産業と比べ、船舶購入を多額の借入金で賄い、利益も薄い業態であると言えるのではないかと考えられます。

	オペレーター	オーナー	全産業平均	運輸業平均	陸運業	建設業
売上高(千円)	1,531,851	239,948	501,681	842,726	654,599	249,259
営業利益(千円)	50,412	2,781	14,608	32,756	29,061	4,866
営業利益率 (営業利益/売上高)	3.3%	1.1%	2.9%	3.9%	4.4%	2.0%
自己資本利益率 (当期純利益/自己資本)	7.0%	11.0%	4.4%	5.3%	6.2%	4.8%
自己資本比率 (自己資本/総資本)	27.4%	6.2%	37.4%	32.2%	30.2%	32.9%
固定比率 (固定資産/自己資本)	215.5%	1184.2%	148.4%	223.4%	258.4%	107.3%
負債比率 (負債/自己資本)	264.5%	1521.2%	167.4%	210.8%	230.8%	203.7%

法人企業統計調査(平成24年)、国土交通省海事局内航課資料

資料8

換ができるようなことをやっていかないといけないと思っています。それに向けてどのようなことから始めていくかということ、内航航運とも相談をしているところです。私も身もセメント協会や鉄鋼連盟などのヒアリングを始めていて、荷主側から見て内航事業者にどんなことを期待しているのか、何が足りないと思っているのか、この辺りを確かめているところです。ヒアリングでわかったことを内航事業者の方にも伝え、また内航事業者側の意見も、荷主側にも伝える。最初はそういう橋渡しから始め、きちんとした議論ができるよう進めていきたいと思っています。

それから良質な輸送サービスを持続的に提供するというのですが、持続的に提供するには事業を行う資産や資本である船そのものと、労働力である船員をきちっと継続的に確保していくことが必要です。そういう環境になるにはどうしたらいいのかというのを、いろいろな関係者の意見を聞きながらまとめていきたいと思っています。

グループ化の取り組みでは、船舶管理会社を活用しようと、ここ10年くらい言ってきたわけです。そ

うはいつてもなかなか広がらないという声と、九州方面とか西日本では広がっているという、両面の声が聞こえてきています。うまくいっているところとよく耳にするのは、相互扶助、お互いを補うための管理会社を作ったということです。こういう分野で足りない時はこういう船舶管理会社とか、船舶管理会社に求める機能を細分化していつて必要なことをやっていくのがいいのではないだろうかと考えています。関係者と議論・整理をするにも、もつとセグメントを分けて小さく見ながらやっていくということ。内航海運で私の最大の悩みは物流分野は、内航海運に限らずですが、B to Bで、まさにビジネスの世界、そこに役人が机上の空論で議論しても日本の物流にとって足しになるのか、というところです。今後、意見交換の中で私も問題提起をしていこうと思っています。

内航海運業法の改正で、オペレーター、オーナーの区別を廃止して、理念としては、オーナーも荷主と直接、輸送契約が出来るようにしましょう、という法律改正をしました。が、実態上はなかなか進んでいないということ。そこで、多重的な

取引関係があるという前提に、荷主を含め理解を得ようということ。この多重的な取引構造を壊すのが本当にいいのかという疑問もあります。これから新しい内航ビジョンというものを考えていきたいと思っています。

船員確保・育成については内航・旅客船ともに切っても切れない話です。現状のところは先ほど申し上げた通りです。船員の数2万7千人、これは貨物船・旅客船合わせた数字で、2万人位が内航貨物船、残りが旅客船となっています。(資料9)

貨物船・旅客船合わせると30歳未満の若年船員のウェイトが、14・9%と、貨物船だけよりも約2ポイント近く上がります。やはり旅客船の方が若者の就業率が高い、人気があるということ。そこで、船員の確保育成については、船員計画雇用促進等事業として、2016年度もしっかり予算を取り込んでいく。船員計画雇用促進助成金ということで、船員教育機関や水産高校など、対象者によって金額や期間がまちまちなのですが、1人あたり4万円、8万円、期間も3カ月や6カ月という形で支援すると

内航日本人船員の確保・育成

現状と課題

- 内航海運は国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担うとともに、国内海上旅客輸送は年間約9千万人が利用しており、極めて重要な輸送機関。
- 地球温暖化対策に対する取組が求められる中、中・長距離フェリーや貨物船は、環境に優しい物流を目指す陸上から海上へのモデルシフトの担い手として、極めて高い公共性。
- 一方、外航海運、漁業からの離職者の受け入れを続けてきたため、内航船員は著しく高齢化。高齢船員の退職に伴う若年船員の確保が喫緊の課題。
- 関係者の取組により新人船員の採用が増加し、30歳未満船員の割合は増加、50歳以上船員の割合は低下傾向にあるが、依然高齢化率は高く、引き続き取組を進めることが必要。

内航船員の年齢構成推移



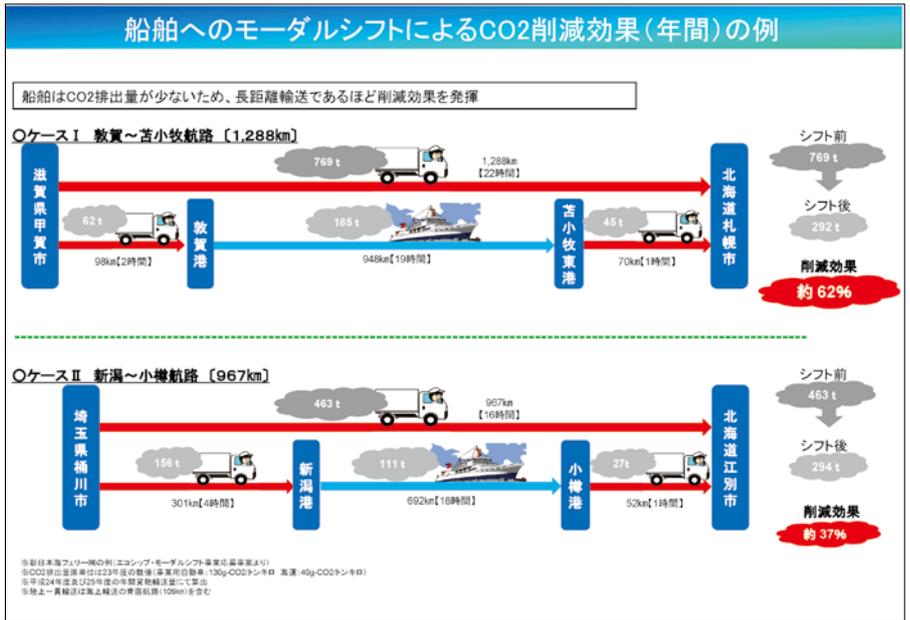
資料9

4 モーダルシフト

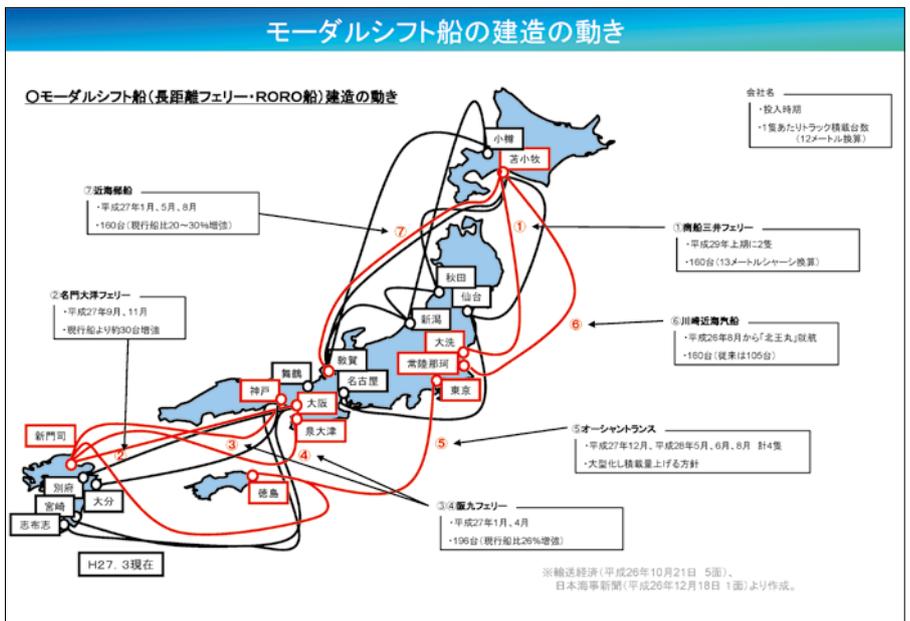
いうことです。

トラックドライバーの不足で、長距離フェリーやRORO船にモーダルシフトへの切り替えが進んでいます。特に九州が顕著だと聞いていますが、今まで九州自動車道をトラックで走らせていたものを宮崎や志布志から船で運ばせたり、大分から四国に渡ったりということが増えていて、この動きは全国にも波及しているようです。

長距離フェリーによるトラック輸送量の推移ですが、減少しているのは単に物流量が減っているだけではなく、長距離フェリーの航路廃止で供給力も減っているということです。それでも平成21年のリーマンショック以降の経済対策が功を奏して、22年以降少しづつですが増加に転じています。その結果、消費率が繁忙期には航路によっては95〜93%というところで、事実上予約は100%相当になっています。これからトラックの引き合いをうけとめるにしても、船腹がそもそも足りなくなっているのではないかと。また、シャーシやトレーラーを乗せるためのドラ



資料 10



資料 11

ドライバーを船側も確保しないとイケないという問題もあります。

今後の方向性として、まず船舶の容量拡大があります。それから、こ

のトラックのドライバー不足からのモーダルシフトへ移行も一時的と言いか、ある一定量シフトしてしまえば一巡して終わってしまうんじゃないか、というようなことへの懸念。

この流れを引き続き、持続的に維持するため新規顧客の開拓、こういうことを引き続きやるべきだといふことです。

それでは国として何ができるかと悩ましいわけですが、まず荷主と輸送会社の出会いの場というこ

とで、グリーン物流パートナーシップ会議の開催、海運に特化したエ

コシップマーク制度ということをやっています。

味の素の物流の方と話をしたので

すが、2013年の陸の物流の研修会であつたまま商船三井フェリーさんを訪れた関係で、トラック輸送から船とJR貨物に切り替えたそうです。2014年には距離にして500kmを超えるものは全部トラックか

ら切り替えたと言っていました。そのご尽力もありエコシブプマークの優秀賞として表彰もさせて頂いたのですが、その味の素さんでさえ使っていないとわからなかった、2013年まで船の運送が頭になかったということですので。このように出会うの場を設けるといふことで我々の出番もあるかなと思っています。

それからモーダルシフト等推進事業の予算として約4千万円の予算となっています。1事業者当たりでは数百万ですが、平成27年度の事業選定で12社選ばれています。

物流の低炭素化促進事業ということで、これを支援するため、船会社がシャーシ、トレーラーを購入する際、補助を行っています。

船舶へのモーダルシフトによるCO<sub>2</sub>削減効果ですが、平成25年度に表彰された新日本海フェリーさんと荷主さんの例です。(資料10)

滋賀県甲賀市から北海道札幌へ運ぶ場合、船で敦賀港〜苫小牧東港を行けば約62%CO<sub>2</sub>の削減となり、また埼玉県桶川市から北海道江別へ運ぶ場合、新潟港から小樽港までを航路で行けば約37%との削減となります。このような実例を荷主の方にもPRして、海上輸

送へのモーダルシフトを進めていきたいと思っています。

モーダルシフトの可能性ということで、長距離フェリー事業者の何社かとヒアリングをさせて頂きました。その中で、冷凍物などはまだ可能性があるということでしたが、シャーシやトレーラー1台分積込むだけの荷物を確保しなければいけない。中小の事業者の皆さんだと1社でシャーシやトレーラー1台を埋めるということにはなかなか難しい。それを埋めるためにはどうしたらいいかということ、先ほどの物流パートナーシップ会議などを活用できないかと思っています。

モーダルシフト船の建造の動きですが、長距離フェリー・RORO船の船の容量は、旧船に比べたいくつかの割増の増強となっています。(資料11)しかし、話を聞いてみますと、新造船を追加するところまではリスクが高すぎて難しいんだということも聞いています。追加の1隻分の荷物を集められるかどうかというところです。

## 5 大規模災害時の民間船舶の活用

阪神淡路の震災、東日本大震災の経験を振り返って船に求められる機能というものをもう一回整理しようというものです。もちろん物質輸送もそうですし、東日本大震災の時には救援活動をされる部隊の皆さんの休憩施設、入浴施設にもなりました。

いろいろな機能を船は果たせるという事ですが、貨物船、フェリー、RORO船、それぞれに合った役割があるということ

です。(資料12) その中で問題となるのは、旅客船が特にそうですが予備船がなくなっている中で、災害時にどのよう協力するのかということです。通常営業をしている中で船を提供するために

は、固定客、特に長距離フェリーですと、貨物の顧客は実態上、長期契約をしているので、災害時に輸送サービスが提供できないということに理解を得るにはどうしたらいいのか。平時の事業から離脱するプログラムをしっかりと考えていかないといいなと思っています。

**災害時の船舶活用推進について**

○過去の大型災害時において、船舶は被災地への支援物資、自衛隊等の要員・車両の緊急輸送などで重要な役割を果たしているが、その認知度は必ずしも高くなく、自治体において災害時の活用の検討が進んでいない。

○平成27年度に海事局内航課において船舶マッチングプログラム、災害時の船舶活用マニュアル策定のためのガイドライン等を作成したところであり、各自治体においてこれらを活用し、災害時の船舶活用について検討を進めて頂くよう、積極的な働きかけが必要。

**○船舶マッチングプログラム**

- ・実働省庁や緊急災害対策本部等から手配依頼があった場合に活用用途や規模、派遣したい港湾に応じて活用可能な船舶候補を迅速に抽出するプログラム(海事局内航課が管理)
- ・防災訓練等で試用し、データ内容の更新・向上を進める

**○船舶活用マニュアル策定のためのガイドライン**

- ・災害時の自治体を含めた関係者間の情報連絡体制や対応手順についてのマニュアル策定のためのガイドライン(高知港の事例をもとに作成)
- ・他地域でのマニュアル策定を促進

**○自治体防災訓練での船舶活用検討事例**

神戸運輸監理部が兵庫県と連携し、防災訓練(淡路島での地震発生を想定)にあわせて船舶マッチングプログラムを活用した机上訓練を実施(H27.9.2)

<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;"><b>兵庫県災害対策本部</b></p> <p>被害想定にあわせて必要な輸送内容を検討、緊急要請</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物資輸送</li> <li>西宮市等の広域防災拠点の備蓄物資を南あわじ市に輸送</li> <li>○住民輸送</li> <li>淡路島内の帰宅困難者8000人を島外へ輸送</li> </ul>	<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;"><b>神戸運輸監理部</b></p> <p>活用する船舶の条件を設定、提示</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物資輸送</li> <li>神戸港から洲本港(淡路島)へ載貨重量1000~1500トンの内航一般貨物船</li> <li>○住民輸送</li> <li>洲本港、福良港(淡路島)から神戸港へ旅客定員100名程度以上の旅客船</li> </ul>	<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;"><b>海事局内航課</b></p> <p>船舶マッチングプログラムで条件に沿った船舶を抽出、提示</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物資輸送</li> <li>内航一般貨物船23隻</li> <li>○住民輸送</li> <li>客船204隻、フェリー131隻</li> </ul>	<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;"><b>神戸運輸監理部</b></p> <p>船舶絞り込み、輸送計画策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物資輸送</li> <li>内航貨物船1隻(499総トン)</li> <li>○住民輸送</li> <li>旅客船5隻、フェリー1隻</li> </ul> <p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px; font-size: x-small;"><b>兵庫県災害対策本部</b></p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">提示された船舶での輸送想定</p>
---	---	--	---

他にも例えば平成25年の伊豆大島の大雨の災害で、そこに船を派遣しなくてはいけないという時に、当時の内航課の職員は手作業であちらこちらに電話しました。そうやって、やっと確保したということですが、首都圏の直下型や南海トラフの時にそんなことをしていたらとてもじゃないが間に合わない。

そこでプログラムで検索できるようにしようということで、平成26年度に船舶の検査データと併せてプログラムを作りました。いろいろなマニュアルを作っていて、あとは実際に落とし込むということです。首都圏直下型や南海トラフの時に、まず初動でやらなきゃいけないことは、北海道の自衛隊や警察、消防の部隊を首都圏だとか西日本に輸送することを具体的に考えないといけない。北海道を結ぶ航路の皆さんと、実働部隊である防衛省や警察、消防の皆さんをどういう順番でといいますか、一度に運べませんので、何を優先して、どのスペースで、どう分担して運ぶかというのを今の内にシミュレーションしておく必要があるということですよ。

このように具体的方策の協議をこれから進めていこうと思っています。

災害時の船舶活用推進についてですが、船舶は被災地への支援物資等の緊急輸送手段として重要な役割を果たしています。しかし認知度は低くなっていて、船舶マッチングプログラムで、九州の事業者の皆さん、それから自治体の皆さんも是非、防災訓練の時に船を使うというシナリオを作って頂きたいと思っています。九州運輸局さんも、自治体の方と連携して、船の手配依頼などを、本省の方に投げかけて頂きたいと思っています。このプログラムは残念ながら内航課、東京の霞が関でしか動かせません。依頼があれば運輸局経由で、ないしは直通でも依頼して頂ければ内航課の方で選定を致します。

この事例では2015年9月、神戸運輸監理部が兵庫県と連携し、防災訓練にあわせてマッチングプログラムを活用した机上訓練を実施しました。兵庫県が2つの類型、物資輸送としての貨物船と住民輸送としての旅客船を手配、神戸監理部に要請して監理部経由で検索したところ、貨物船が23隻、旅客船が201隻くらい出てきました。また兵庫県の依頼で、淡路の福良港を選定するということだったので、残念ながら

福良港のインフラの細かいデータが入力されていなくて、そこで検索ができなかったということですよ。このように訓練を重ねながら、地域の港で足りないデータを補充していかうと思っておりますし、200隻も出てくるとそこから検索するのも大変ですので検索する精度もあげなければと思っています。

この先各地の皆さんの訓練と合わせてプログラム精度も上げ、ご協力を仰ぎながら実施したいと思っていますので、よろしくお願いします。

## 6 その他（参考資料による情報提供等）

その他ということで、まず離島航路補助の予算要求額について、平成27年度現在、71・7億円、約72億円の予算となっていますが、引き続き28年度も同額の予算要求をしています。（資料13）28年度は121航路が対象になる予定で、そこに必要な額を当てたいということですよ。

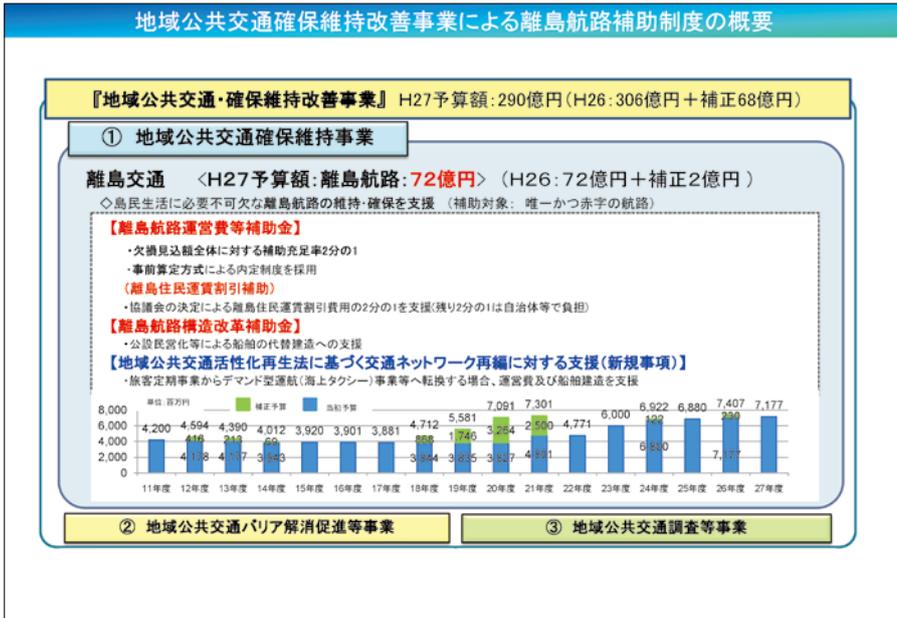
それから物流産業における内航海運・フェリーの位置付けですが、物流業全体で24兆円の市場規模となっていて、その内長距離フェリーが1千4百億円、内航海運業が9257

億円の営業収入となっています。

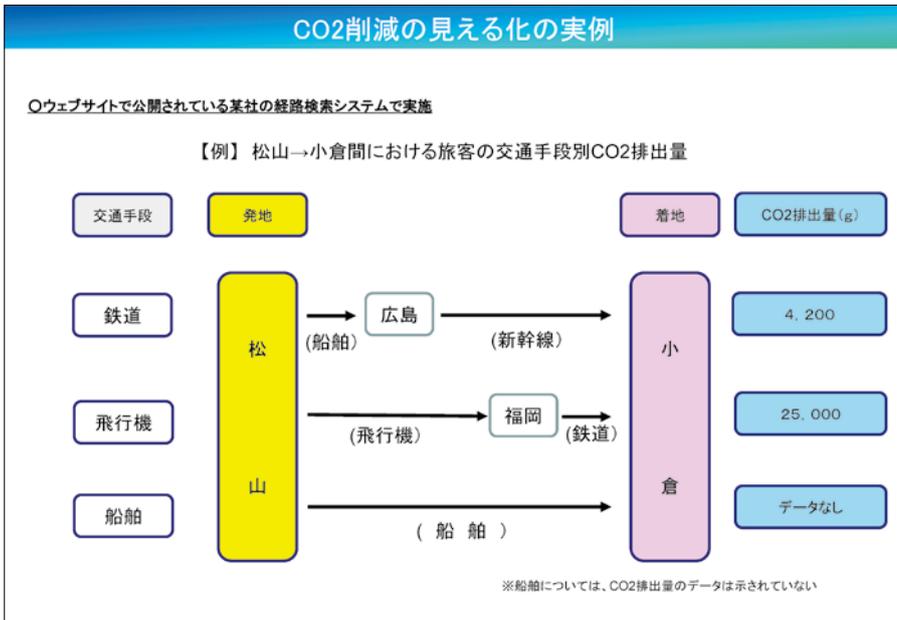
また、CO<sub>2</sub>削減の見える化についてですが、他の輸送モードは、これだけでいくとCO<sub>2</sub>はこれだけ減ります、旅客輸送向けに鉄道を使うとCO<sub>2</sub>がこれだけ減りますと目で見ることができるところが船のデータはなかなかありません。さらに言えば船そのものを検索してもなかなか出てきません。東京から北海道で検索しても出てこなくて、やっとなと四国松山〜九州の小倉間でCO<sub>2</sub>減少の見える化の実例が出てきました。（資料14）

皆さんも旅に出掛けられる時にグーグル等の経路検索されるとわかんと思えますが、船というのは選択肢に出てこない。そもそも検索にかからないというのはPRの仕方が他のモードに比べて悪いのか、この辺りは事業者の皆さんのご協力を仰ぎながら、取り組んでいかなければならない課題の1つだと思っております。

それから船の省エネ化の関係です。省エネの船を造る際、補助金が出るのですが、CO<sub>2</sub>削減効果が高い物が予算の範囲内で採択されるということなので、必ず船が使えるということではありません。LNG



資料 13



資料 14

燃料船の導入など、いろいろなことをトライして頂ければと思います。最後に商法(運送・海商関係)等の見直しの議論が今、法務省の法制審議会商法部会で進んでいます。2015年度中にだいたい取りまとめをして、次の通常国会に法律改正を出そうということです。旅客関係で言うと、片面的強行規定の在り方

で、これは消費者契約法の考え方と同様で輸送中何かあっても私は責任を負いませんというような、消費者に不利な特約は無効にしますという概念です。これを船の輸送の分野でも明記しようということになっていますが、何もかもが無効になると、例えば周産期の妊婦の方は運びづらくなる、輸送の躊躇が出

てくるのではないかとということ。その辺りを検討し調整をしていくところです。フェリーなどの貨物の分野では危険物に関する荷送人の申告義務ということ、これはコンテナとかパレットで入っているのかわからない、にもかかわらず、荷物のせいで運送人が責

任を負うというのはいかがか、ということ、荷送人側が責任を負うべきではないかというものです。逆に荷主からは、そう言っても運送人の無過失はないだろうと、せめて過失責任くらいは負うべきではないのかというような商法の改正においてせめぎ合いが行われています。以上、多岐にわたって海商関係の政策の取り組みが行われています。皆さんのところにも業界団体からいろいろなお知らせがいついつの間にも来ませんが、関心を持って頂いて、意見等機会があればぜひ、私どもに直接お聞かせください。私どもも行政も、海洋立国日本の前進に向け、事業者の方々と連携しながら、さらなる対策を検討していきたいと思っています。駆け足となりましたが、ご清聴ありがとうございました。