

第2回「離島航路補助制度改善検討会」 議事概要

平成20年3月11日

問い合わせ先：国土交通省海事局内航課

西海課長補佐 (内線 43-402)

福島離島航路経営改善対策官 (内線 43-442)

浅沼課長補佐 (内線 43-412)

1. 日時

平成20年2月20日(水) 13:30～16:30

2. 場所

中央合同庁舎2号館16階 船員中央労働委員会特別会議室

3. 議事概要

1. 席上、国土交通省海事局より「今後の進め方について」、「離島航路の維持改善の制度・経緯及び他の地域公共交通との比較について」、「地方公共団体の支援状況について」、また、同省都市・地域整備局より「離島の現状」について説明があった。

2. 説明後の質疑応答の概要は、以下のとおり。

○ 離島航路事業者から、①国による標準化欠損補てんと地方公共団体に対する地方交付税措置との関係を明らかにしてほしい、②補助制度に、経営努力のインセンティブを導入すれば、経営努力は進むことが期待される、等の指摘があった。

○ 地方公共団体からは、現行の補助制度について、①国と地方の責任比率が固定化しておらず、標準欠損額の算定が国の予算で変動し、それに伴って地方公共団体の負担分も変動する仕組みのため、地方バス補助と異なり、説明が難しい、②「経営改善制度」は、国の補助の減額が、結果として地方公共団体負担の増加に結びつく

こととなり、その趣旨が理解しがたい、③経営努力に対するインセンティブを補助制度に導入しないと、経営合理化しても補助金が減額されるため、地元の立場からは経営改善努力が出てこない、等の意見が出された。

○ 学識経験者等の有識者からは、①維持の厳しい航路については、地域一体となった航路への取組を検討してはどうか、②制度設計（マクロレベル）に当たっては、個別の航路（ミクロレベル）の分析が必要であること、③離島航路の維持についてナショナルミニマム（国の関与）と受益者負担（地方が主体的役割）のバランスを検討するとともに、例えば、地域ごとに最も効率的な路線を尺度にして補助配分額を決めて経営努力を促す方式（ヤードスティック方式）の考え方も採り入れて公的支援の制度設計を考えるべき、との提案があった。

3. 第3回及び第4回の検討会は、関係者からのヒアリングを行うこととし、日程については各委員と調整して開催することとなった。