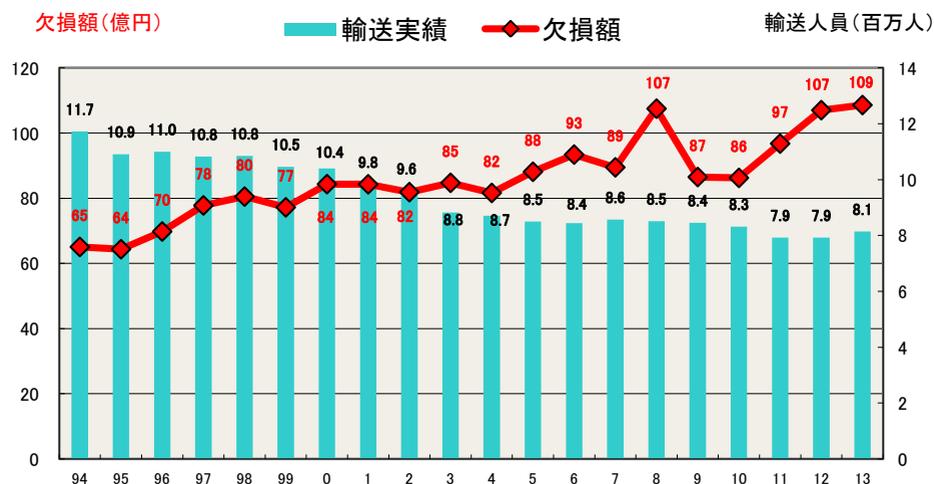


離島航路の確保・維持・改善と 島民の利便性向上への取組

離島地域にとって、航路は日常生活や地域経済を支える重要な地域交通手段であるが、離島航路の多くは、本土よりも深刻な少子高齢化に伴う人口減少等による輸送人員の減少により、航路運営事業者や自治体にとって厳しい経営環境にあり、欠損額が年々増大するなど、離島住民の重要な移動手段である航路維持が困難となっている航路が少なくない。

このため、国土交通省では、離島等の住民の日常生活に必要な不可欠な生活航路を確保する観点から、1952年から「離島航路補助事業」により赤字航路に対する運航費補助等を通じて航路の維持・改善に向けた取組みを支援している。2011年度からは、地域公共交通に係る補助事業が統合され、「地域公共交通確保維持改善事業」の離島航路部分と位置付けられた。地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みの一環として、国は、地方自治体、航路運営事業者、有識者、離島住民など多様な関係者と連携した上で、引き続き、離島航路への支援を行っているところである。

図表 I-1-1 1994年から2013年にかけての補助対象航路輸送人員・欠損額の推移



2014年度は「地域公共交通確保維持改善事業」の予算額（約306億円）のうち、約72億円が離島航路分とされており、離島補助対象航路120航路に対し、従前から支援している運航費補助をはじめ、航路の経営状況を改善するための航路の構造改革に資する船舶代替建造、公設民営化等への補助を行っている。加えて、離島航路は、陸上交通に比べ、割高な運賃水準であることから、人の往来に関して、近隣の陸上交通との格差是正を図り、離島住民の運賃負担を少しでも軽減させるため、地域と連携し、離島住民に向けた運賃割引に対する取組みへの支援を18航路に対して行っている。併せて、税制においても、固定資産税の課税の特例（内航船舶1/2、離島航路事業用船舶については1/6）が認められているほか、離島航路船舶を含む旅客船等に係る軽油引取税の免税措置が2014年度末まで認められており、これらを含めたスキームを活用することで、離島航路維持における財政的負担が軽減されるように努めているところである。

他方、離島航路には、本土等への便数が著しく少なく、通院、買い物等の離島住民の生活維持に必要な移動手段が十分に確保されていない航路も少なくない。このような状況に対して、2012年6月に成立した改正離島振興法の「格差是正」、「定住促進」の趣旨を踏まえ、離島補助対象航路のうち、本土等への便数が1便/日を下回るような離島住民の利便性が著しく低い状況にある航路については、地域及び航路運営事業者が、増便による利便性の改善に取り組むやすくなるよう、増便に要する費用の一部を補助する制度を2013年度に創設し、離島住民の生活を維持するための利便性確保に努めている。



『地域公共交通・確保維持改善事業』2011年～

～生活交通サバイバル戦略～

2014年:306億円

(2013年:306億円)

地域公共交通部門に係る補助を統合し、
全体的な地域公共交通の確保・維持・改善を目的とした補助制度

地域の関係者からなる協議会による地域のニーズを踏まえた、
生活交通ネットワーク計画等の策定

地域公共交通確保維持事業(離島航路)

(補助対象: 唯一かつ赤字の航路)

◇島民生活に必要な不可欠な離島航路の維持・確保のための支援

【離島航路運営費等補助金】

- ・事前算定方式(※1)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(※2)を採用
- ・欠損額全体に対する補助充足率2分の1

(離島住民運賃割引補助) …①

- ・自治体、事業者等で構成される協議会において決定された運賃割引額の2分の1を補助

※1 事前算定方式: 地方自治体等地域関係者で組織される協議会で策定された事業計画の収支見込額から、標準的な収支見込額を算出して補助金額を計算し、事業開始前に補助額を通知

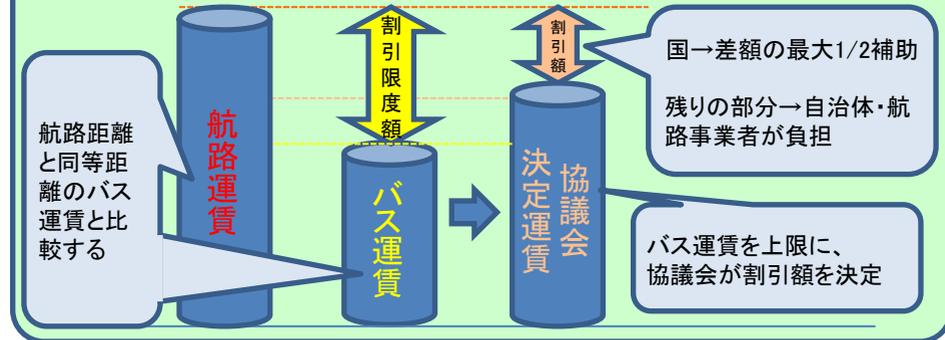
※2 標準化方式: 全国の標準的な賃率や経費単価に基づき、標準的な収支見込額を算出する方式

【離島航路構造改革補助金】 …②

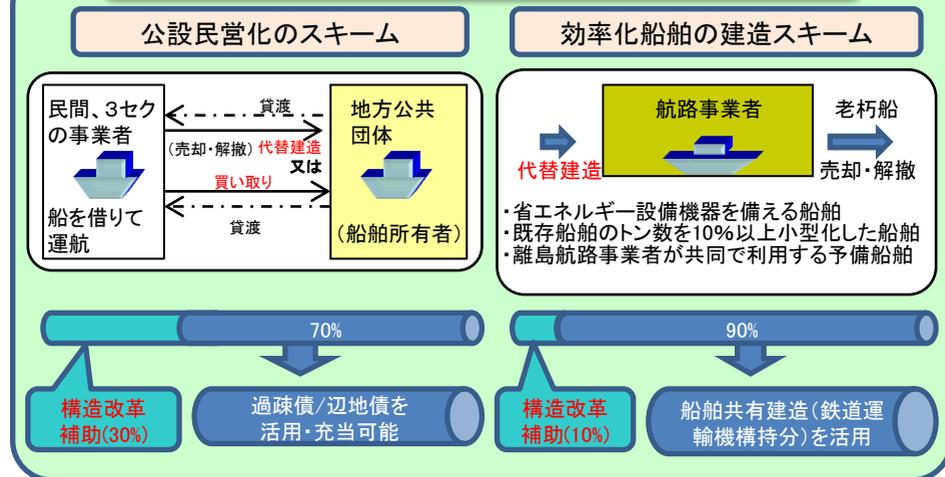
- ・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援 …A
- ・省エネルギー設備機器を備える船舶など効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援 …B

①離島住民運賃割引補助(18航路で活用中)

航路距離(km)	航路運賃(円)(A)	バス運賃(円)	協議会決定運賃(円)(B)	割引額(円)(A-B=C)	輸送人員(島民)(D)	補助額(千円)(C×D÷2)
11.5	760	440	500	260	17,000人	2,210
64.0	2,390	1,520	1,520	870	1,000人	435
69.2	2,280	1,640	2,180	100	35,000人	1,750



②離島航路構造改革補助金





旅客船を中心とした

地域公共交通の再編



離島航路事業をとりまく環境は年々厳しさを増しており、少子高齢化に伴う人口減少等による輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下を懸念しています。こうした中、地域の活力を維持・強化し、また、地域公共交通を維持・確保するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題です。

こうした状況を踏まえ、また、2013年に成立した交通政策基本法の基本理念にのっとり、第186回国会において、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」（以下、活性化法）が審議・可決され、2014年5月21日に公布されました。この法律は、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現のため、地方自治体が先頭に立って再編実施計画を策定し、地域公共交通網の再編を促進していくための枠組みを整備するものです。

海上交通分野においては、従前より、運航費の補助対象航路に対し、離島航路構造改革補助金に基づく調査事業によって、専門家による航路診断、経営診断を実施しています。その際、航路と陸上公共交通との連携状況についても調査・分析し、改善点があれば方策をとりまとめ、その都度、陸上公共交通の事業者とともに取り組んできました。以下で紹介する甬島地区（鹿児島県）では、航路の経営状況の見直しを契機に、地域内の様々な公共交通網の再構築を図りました。

このように、航路を中心に、陸上公共交通を含めた地域公共交通網を再編することで、離島住民の利便性を向上させることができるため、このような再編への取り組みが、全国的に進められていくことを期待しています。また、現在、活性化法に基づく再編実施計画策定を通じて位置づけられた航路に対し、再編に関する具体的な支援策について検討しています。

こしきしま

甬島地区の航路再編を中心とした地域公共交通網の再編事例

さつませんだい

鹿児島県薩摩川内市に位置する離島「甬島」は、人口6,000人の離島であり、通勤や通学、買い物、通院のための住民の足として、甬島から串木野新港へフェリー1隻、高速船1隻による運航を行ってきました。しかし、経営改善を図る必要性があったため、国、自治体、事業者、利用者等で構成する協議会を設置し、改善策を協議しました。協議会で航路改善計画を策定し、島内の寄港地集約に併

せて島内バス交通網を再編すること、新高速船就航に伴い高速船の本土側寄港地を串木野新港から川内港へ港を移設し、併せて川内港とJR川内駅を結ぶ電気シャトルバスの運行を開始すること等を盛り込みました。

2014年3月、新船「高速船甬島」就航の式典は、あいにくの雨模様にもかかわらず多くの関係者に見守られながら、新船は、新たな旅立ちに向け、素晴らしい汽笛を奏でていました。式典後には、JR九州の豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」などを手掛けた水戸岡鋭治氏がデザインした新船に、来賓者、関係者が乗り込み、体験乗船も行われました。

航路再編の効果としては、航行距離の短縮による乗船時間の縮小（フェリー25分減、高速船50分減）、運航コストの減少、九州新幹線との接続による交流人口の拡大等が見込まれ、海上と陸上の公共交通機関を連携させた全国の先例となる再編事例として、その効果が期待されています。



こしきしま
高速船甬島



電気シャトルバス



高速船待合室



私が担当しています

内航課 古里 一也

これらも水戸岡氏のデザイン！