

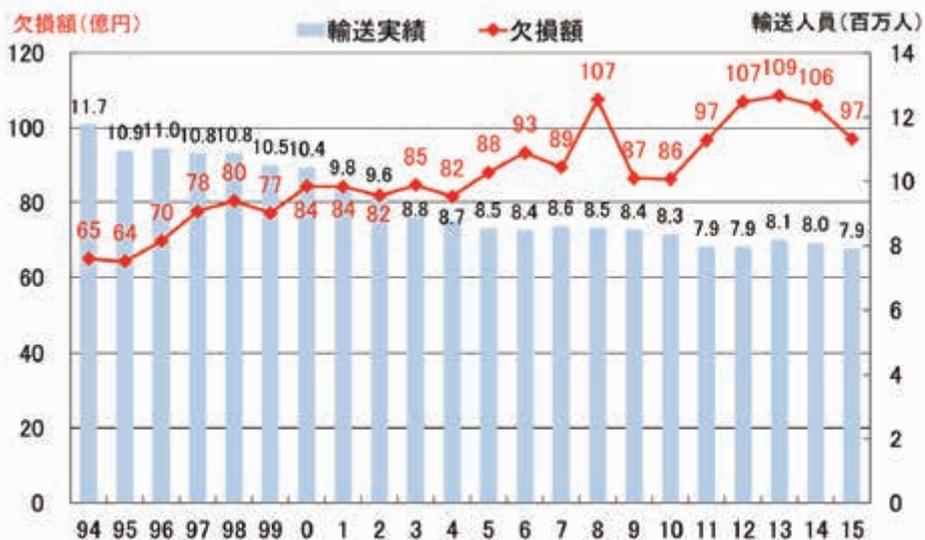
第 3 章 使いやすい地域公共交通の実現

第 1 節 離島航路の確保・維持・改善と島民の利便性向上への取組

離島地域における航路は、離島住民の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、その多くは、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、航路の維持が困難となっている。

国土交通省では、離島等の住民の日常生活に必要な生活航路を確保する観点から、1952年より赤字航路に対する離島航路補助事業の運航費補助等を通じて航路の維持・改善に向けた取組を支援している。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。

図表 I - 3 - 1 1994年から2015年にかけての補助対象航路輸送人員・欠損額の推移



2016年度は、「地域公共交通確保維持改善事業」の予算額（約229億円）のうち、約70億円が離島航路分とされており、離島補助対象航路121航路の事業者に対し、従前から支援している運営費補助（欠損に対する補助）をはじめ、構造改革補助（経営診断等で問題点や課題を把握した上、経営状況の改善や運航コストの削減に繋がる船舶の代替建造に対する補助）、公設民営化への補助（自治体が船舶を保有し、これを民間事業者等に貸し渡すことでコスト削減につなげる取組に対する補助）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、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するため、自治体と連携し、離島住民に向けた運賃割引への支援を21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として離島航路事業用船舶については課税標準の1/6（一般的には内航船舶は1/2）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2017年度末まで認められており、こうした特例は、離島航路の維持のために必要不可欠なものとなっている。これらのスキームを活用することで、離島航路のコスト削減を進め、航路の維持に努めているところである。

一方、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水準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/日を下回るような利便性が著しく低い航路については、自治体及び航路運営事業者が、増便に取り組みやすくなるよう、費用の一部を補助する制度を2013年度に創設し、航路の確保・維持に努めている。



『地域公共交通確保維持改善事業』 2011年～

2016年度:229億円(離島航路70億円)

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、
生活交通確保維持改善計画等の策定

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)

- ・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】

- ・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
- ・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

【地域公共交通活性化再生法に基づく交通ネットワーク再編に対する支援】

- ・旅客定期事業からデマンド型運航(海上タクシー)事業等へ転換する場合、運営費及び船舶建造を支援

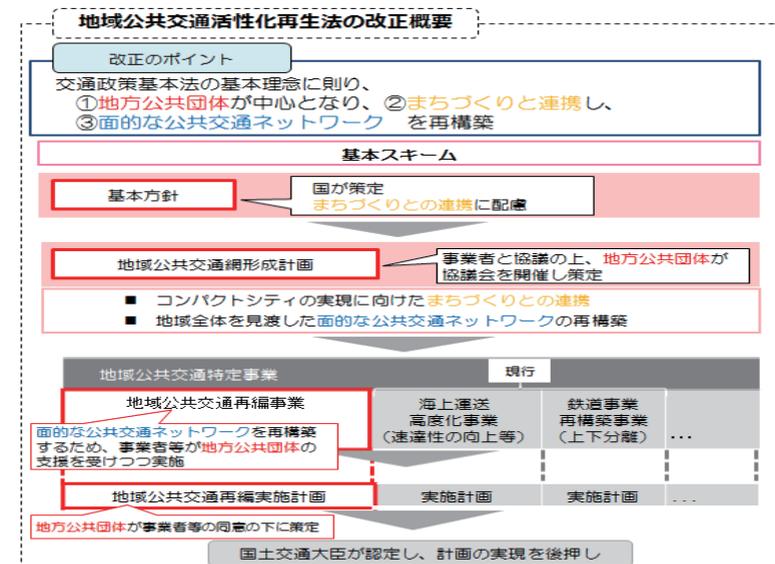
第2節 活性化法に基づく地域公共交通の再編

人口減少、少子高齢化が加速的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の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一層の低下が懸念されている。その一方で、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、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重要となっている。

このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、「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(以下「地域公共交通活性化再生法」という。)」が、2014年5月21日に公布され、同年11月20日に施行された。

離島航路にあてはめると、人口減少等の一層厳しい地域では、従来通りの旅客定期航路事業の形態よりも、例えば、不定期航路事業等に転換した方が、地域住民の需要にきめ細やかな対応が可能となり、生活の足としての交通手段を引き続き確保することが期待できる。

このため、自治体で地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けると、離島航路補助を受ける旅客定期航路事業からデマンド型運航(海上タクシー)事業等に転換するケースについて、2015年度より国庫補助の対象に位置付けた。



【コラム】今、話題の離島について

～離島の地域住民の生活や産業等を支える航路も知る～

☆小値賀群島（長崎県小値賀町）

○笛吹～大島・野崎航路（町営）、柳～納島航路（町営）

◆小値賀で暮らす漁師や農家の家が家族のように宿を提供し、料理や釣り等と一緒に「民泊」を実施。



☆杵岐の島（長崎県長崎市）

○大島～郷ノ浦航路（市営）

◆通年型観光機能の充実、体験型観光の促進のほか、外国からの観光客を誘致を行い、2013年から外国人観光客が大幅に増加。

◆写真は、左が、そっぽを向いた猿にそっくりな「猿岩」、右が、国指定重要無形民俗文化財の「杵岐神楽」の様子。

☆伊豆諸島（東京都）

○東京～八丈島航路（東海汽船(株)）

◆島の特産物を取り入れた「船弁」島島弁当を販売

◆船中泊+島で1泊2日のツアーや、新造の橘丸と合わせたプロモーションを実施。



☆瀬戸内の島々

○男木～高松航路（雌雄島海運(株)）等

◆瀬戸内海の島々を舞台に2010年より始まった「瀬戸内国際芸術祭」をきっかけに、地域の観光資源と連携。

◆写真は、女木島（香川県高松市）の鬼ヶ島大洞窟内に展示された伝統工芸品「鬼瓦」の様子。制作には、地元の学生が携わった。

オノノコプロダクション「オノノコプロジェクト」撮影：高橋公人

☆田代島（宮城県石巻市）

○石巻～長渡航路（網地島ライン(株)）

◆過疎が進む離島の田代島が、人より猫が多い「猫島」として観光地化、女性客が増加。

◆人口：約60人、ネコ：約120匹

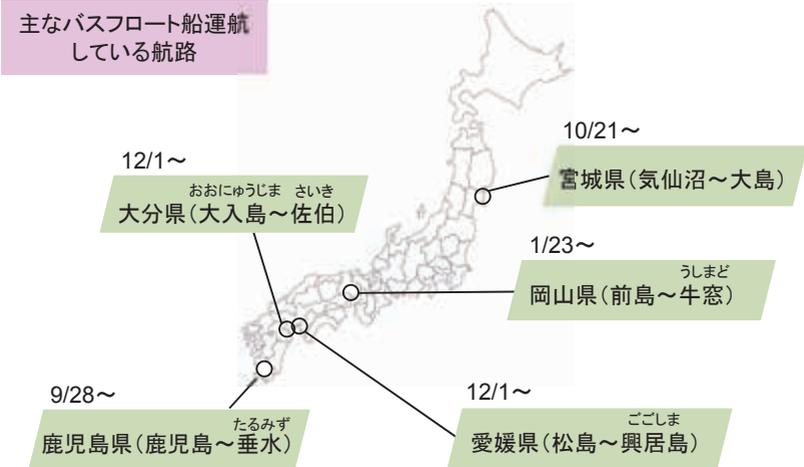


第3節 海陸連結型の交通システムの構築

これまで、バス、タクシー、乗用車等の車両がフェリーで運ばれる際には、安全の観点から、乗客は一旦車両から降りて船内の客室に移動しなければならず、高齢者や身体に障害のある方にとっては負担となっていた。このため、車両甲板における救命胴衣の備付数量や車両からの排気の換気等について一定の安全要件を満たすフェリーについては、乗客が車両にから降りなくても運航できる仕組みを2015年4月から導入した。

このような制度を導入したフェリーはバスフロート船と呼ばれており、2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画において、海陸連結型の交通システムとして位置付けられ、2016年3月現在、全国で10事業者が運航中である。このようなバスフロート船は、オンデマンドのタクシーとフェリーなどと組み合わせて、例えば自宅と病院の間を乗り降りせずに公共交通機関で結ぶことが可能となるため、高齢者や身体に障害のある方の負担軽減を図ることができることから、さらに、その普及促進を図っていく。

主なバスフロート船運航している航路



バスに乗ったまま乗船



船内でバス内に待機可能



バスに乗ったまま下船