

第5章 離島航路の確保・維持対策の充実

離島航路は、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段であるが、人口減少、高齢化等による輸送人員の減少により、欠損が年々増大し厳しい経営状況にある。

このような状況に対し、平成21年度より国、地方公共団体、航路事業者など関係者による航路改善協議会の設置、航路改善計画の策定を行うとともに、地方公共団体が経営状況の厳しい事業者の代わりに船舶建造を行って航路維持を図る「公設民営化」を行う場合の支援、省エネ船・需要規模にあった小型船等の建造支援等を行ってきたところである。

現在、航路改善協議会は、全国に34箇所を設置され、航路改善計画の策定に向けた検討が行われており、23年度は集中改革期間（5年間）の3年目として更なる制度活用を促すことにより、増大する欠損を抑制しつつ、持続的な航路運営を図ることとしている。

23年度には地域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・改善を支援することを目的とした「地域公共交通確保維持改善事業」を創設した。

具体的には、離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道の総合的な地域の公共交通について、地域の多様な関係者により構成される協議会において、議論の上策定された計画への取り組みに対し一体的かつ継続的に支援する制度であり、離島航路においては従来の運航欠損額の事後的な補填形式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更することにより、より効果的・効率的な支援を実施することとしたところである。

また、全体の補助充足率については旧制度において当初約40%程度であった充足率を50%に拡充を図ったところである。

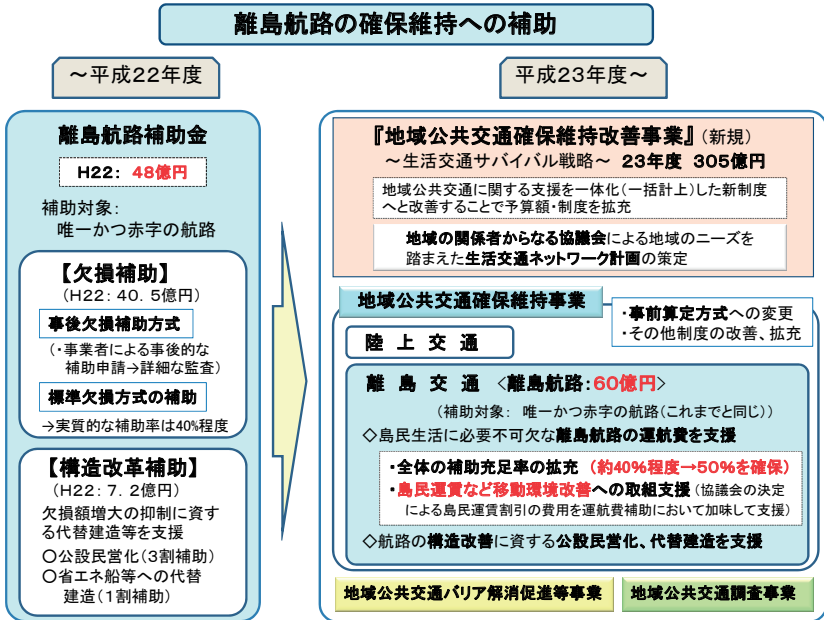
さらに、航路運賃が本土と比べて割高な運賃水準（JR在来線の2.5倍程度）にあることから、離島住民の運賃負担の軽減のため、地域の協議会で決定された割引運賃に対し、1/2を国が補助する制度も創設したところである。

これらの施策を講ずる上での必要経費として23年度予算において、地域公共交通確保維持改善事業の全体予算305億円のうち、60億円の予算を離島航路事業として確保し、離島航路の構造改革を着実に推進することとしている。

また、23年度当初予算においては、引き続き市町村等地域が主体となつて行う航路の需要喚起や航路の再編、そのためのモニターツアーや実証運航、旅客施設や船舶の利便設備の更新・改造等を支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業（経過措置）」（旅客船は40億円の内数）の予算を計上し、離島航路支援制度の全体の拡充を図ることとしたところである。

税制に関しては、23年度税制改正で離島航路事業用船舶に係る固定資産税の特例措置について大幅な拡充が認められた。これまで新造船に限定されていた適用対象が、既存船も含めた全ての離島航路事業用船舶へと拡充され、適用要件についても、省エネ設備などの要件が全て撤廃され、課税標準を一律1/6とした上で恒久化されることとなった。

図表 I — 5 — 1 離島航路の確保維持への補助



図表 I—5—2 離島航路事業用船舶にかかる特例措置の拡充

離島航路
(固定資産税)

離島航路事業用船舶に係る 特例措置の拡充

23年度税制改正概要

◆ 措置の必要性

離島住民の移動の確保のために必要不可欠な交通手段である離島航路事業用船舶を安定的に確保し、船舶の有人離島への就航率を維持する。

◆ 現 行:5年間1/6、その後5年間1/3(新造船が対象)

◆ 結 果:既存船を含め一律1/6とした上で恒久化