

5. 関係者からの現行制度に対する 指摘・要望について

現行補助制度に対する指摘、要望について

区分	現 行 制 度	意 見 ・ 要 望
制度全般	国と地方の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・国庫補助分を充実して欲しい。(例えば、国の補助率は最低50%以上) ・地方交付税分については、自治体が他へ流用することのないよう「ひも付き」としてほしい。
対象航路	本土と離島(準離島を含む。)又は離島相互間を結ぶ航路であり、かつ、他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。	<ul style="list-style-type: none"> ・「唯一航路」の限定が厳しすぎる。
	当該航路の経営により生ずる欠損が明らかにやむを得ないものと認められるもの。	<ul style="list-style-type: none"> ・ジェットフォイルが就航する航路については対象になっていない。
標準化	標準収益、標準費用により収入・支出を計上する。	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体等による運賃補助等の独自支援措置が収入にカウントされ地方公共団体の支援が国庫補助金を減らすだけの効果しか出ない。 ・標準単価については、会社の規模別、船舶のトン数、隻数、航路の距離別、輸送量別、島民の年齢、利用者の状況等、地域性を反映したものにすること。 ・国庫補助額の算出根拠となる標準賃率の現行4区分の距離帯区分を細分化するとともに、標準単価の算出方法をもう少し明確で、わかりやすい説明がほしい。
	標準船価における減価償却費で計上する(=減価償却費については累計で90%までしかみない。)	<ul style="list-style-type: none"> ・減価償却を補助金算定の費用として100パーセントみるべきではないか
	営業努力による増収、経営努力による経費削減はそのまま標準収益・費用にカウントする。	<ul style="list-style-type: none"> ・努力をしてもその分補助金が減るだけとなり、経営合理化のインセンティブを減殺する。
	運航日数の基準(15日以上で1ヶ月分とする)	<ul style="list-style-type: none"> ・天候等の不可抗力により月15日以上運休した場合でも船員費を経費として認めて欲しい。
船舶	船舶建造費への補助制度がない。	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶建造費補助金を出すべきではないか
経営改善	経営改善制度により、標準収支率に満たない航路等については補助金をカットする。	<ul style="list-style-type: none"> ・経営改善制度を止めて欲しい。 ・経営改善制度の運用は画一的に行わず、個々の事情を勘案し、不可避免的に実績収支が悪くならざるを得ない航路について十分な配慮が必要である。
交付時期	毎年度、年度末に補助金を交付している。	<ul style="list-style-type: none"> ・資金繰りの観点から、分割払いや概算払いにできないか。 ・補助金が入金になるまで運営資金が調達しにくいので、国が低金利で貸し付けてもらいたい。

平成二十年度離島振興関係国家予算等 に関する決議（抄）

本委員会は、改正離島振興法並びに海洋基本法の本質に則り、我が国の領域、排他的経済水域の保全・利用等重要な国家的役割を担う離島が、これらの役割を十分に発揮しつつ、自立的な発展を遂げていけるよう支援措置を強力に講ずるとともに、平成二十年度離島振興関係政府予算の編成に当たり、左記重要事項の実現を、ここに総意をもって決議する。

記

一、平成二十年度国家予算編成において確保された離島振興関係予算の効率的な運用を図り、離島の生活・生産基盤、交通・情報基盤等の整備を鋭意推進するとともに、離島振興関係事業の実施に支障の生ずることがないように、地方交付税の配分のあり方を含め、離島市町村財源の確保のため適切に措置すること。

一、燃油高騰による離島生活航路の経営逼迫に対処することのたびの措置に加え、来年度以降、就航船舶の建造及び取得、航路の運営等重要事項に係る離島航路政策の抜本的改善に取り組むこと。

また、離島の石油製品価格の高騰に対処するため、流通合理化をはじめとする総合対策を検討・実施すること。

平成十九年十二月二十一日

自由民主党政務調査会

離島振興委員会

委員長 宮路 和明