

離島航路補助制度改善検討会 中間とりまとめ（要旨）

1. 離島航路を取り巻く環境の大きな変化

- (1) 輸送人員の減少・加速化
- (2) 燃料油価格の高騰
- (3) 事業者の経営努力の限界・欠損の増大
- (4) 船舶の老朽化

2. 現行補助制度の5つの基本的問題

- (1) 全ての離島航路で構造的な経営悪化
- (2) サービスの大幅切下げ、航路廃止の危機
- (3) 欠損補填しきれない航路の破綻リスク
- (4) これ以上の経営効率化と負担増は困難
- (5) 欠損補助方式のみ、需要喚起など総合的に支援する仕組みではない

3. 航路の維持・改善の3つの基本理念

- (1) 国は決して離島を見捨てない。有人離島との航路を必ず維持し、国土の一体性を堅持。
- (2) 地方公共団体も離島を見捨てない。対岸等と広域生活圈を形成し、交流人口を拡大。
- (3) 事業者は、需要変化に対し柔軟で安心感のある航路サービスを提供すべく経営努力。

4. 改革の期間と目標（ロードマップ）の設定

- (1) 「集中改革期間」：平成21～25年度の5年間
- (2) 「改革目標」：欠航率、老朽船比率、債務超過事業者比率等で目に見える改善

5. 改革の4大ポイント

基本は「行政・事業者・地域代表の全員参加」と、全離島航路への「総合的な支援制度」化。

(1) 国・地方公共団体の積極的な関与と関係者の全員参加・責任分担

- ① 「航路改善協議会」の設置
- ② 「航路診断・経営診断」と「航路改善計画」の策定

(2) 「守り」から「攻め」へ

- ① 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の積極的な活用
- ② 「港湾・漁港整備との連携」⇒ 就航率の改善、運航の円滑化・効率化
- ③ 離島振興関連施策との「連携強化」と「窓口の一元化」

(3) 「過去の赤字穴埋め」から「将来のリスク軽減」へ

- ① 「寄港地の集約」「航路の再編」
- ② 「公設民営化」「公営航路の民間委託化」
- ③ 「省エネ船舶への代替建造」

などを支援

(4) 「公平感と納得感」のある欠損補助へ

- ① 標準単価の算定対象を全離島航路へ拡大、その経営指標を国民に公表
- ② 経営努力に対する「インセンティブ」の導入
- ③ 条件付きで唯一航路以外への支援対象の拡大

6. 地方公共団体が自主的に島民の生活対策を行った場合の支援

地方公共団体の自主的な取組により、島民の運賃負担の軽減、貨物運賃への支援が行われ、必要と認められる場合、地方財政措置により支援。

7. 最終報告

予算編成などの議論も見極め、「年内を目途」にとりまとめ