

半島振興対策実施地域の指定基準（概要）

半島振興法（以下「法」という。）第2条第1項第1号要件

2以上の市町村の区域からなり、一定の社会的経済的規模を有する地域であること。

- 2以上の市町村の区域からなり、少なくとも広域市町村圏、地方生活圏その他広域的な地域振興施策の対象となる圏域程度の規模を有する地域であること。

——（半島振興対策実施地域の指定基準(以下「基準」という。)第1)

- なお、当該2以上の市町村の区域に隣接している飛地がある場合には、その飛地を含めることができる。——（基準第1)

（当面の運用…おおむね10万人以上を原則とする。

——指定基準の運用について(以下「運用」という。)の1)

法第2条第1項第2号要件

高速自動車国道、空港等の高速輸送に係る施設その他の公共的施設の整備について他の地域に比較して低位にある地域であること。

- 高速自動車国道のインターチェンジ、空港及び新幹線鉄道の停車駅のうち、いずれか2以上の施設の利用が容易でないこと。——（基準第2の1)

（注）「容易でないこと」とは、当該地域からこれら施設への到達時間がおおむね90分以上であることをいう。

到達時間は、半島の最遠地・最近地からの所要時間の平均とする。

——（運用の2)

- その他、基幹的な産業基盤施設、生活環境施設等の公共的施設の整備が総合的に判断して不十分であること。——（基準第2の2)

法第2条第1項第3号要件

産業の開発の程度が低く、雇用の増大を図るため企業の立地の促進等の措置を講ずる必要がある地域であること。

- 第1次産業就業人口比率が全国平均を著しく上回ること。
ただし、工業の集積の程度（飛地が含まれる地域にあつては当該飛地を除く。）が低い場合等はこの限りではない。——（基準第3）
（注）「著しく上回る」とは、おおむね2倍以上であることを原則とする。
——（運用の3）

法第2条第1項本文

一体として総合的な半島振興に関する措置を講ずることが適当であると認められる地域。

- 人口が減少していること。
（注）昭和35年の国勢調査と現時点までを比較する。
——（基準第4の1の（1））
- 財政力指数（飛地が含まれる地域にあつては当該飛地を除く。）が、政令指定都市を除いた全国平均以下であること。
——（基準第4の1の（2）及び運用の4）
- 住民の主体的意欲、合理的な振興計画の作成の可能性、都道府県等の指導体制、執行体制等。 ——（基準第4の2、3、4）

半島振興対策実施地域の指定基準

国土審議会半島振興対策特別委員会

決定 昭和60年11月29日

改正 昭和63年8月29日

半島振興対策実施地域の指定に係る審議に当たっては、半島振興法（昭和60年法律第63号。以下「法」という。）第2条第1項各号に掲げる指定要件について、具体的には次の第1から第3までに定める基準を充足し、かつ、同項本文の規定の趣旨に則った第4に定める基準を充足するか否かを判断するものとする。

第1 法第2条第1項第1号について

2以上の市町村の区域からなり、自然的社会的経済的条件からみて日常の社会経済活動の基盤となり得る程度のまとまりのある地域とし、少なくとも広域市町村圏、地方生活その他広域的な地域振興施策の対象となる圏域程度の規模を有する地域であること。この場合において、当該2以上の市町村の区域に隣接している飛地がある場合には、その飛地を含めることができるものとする。

第2 法第2条第1項第2号について

次のいずれの基準にも該当する地域であること。

- 1 高速自動車国道のインターチェンジ、空港及び新幹線鉄道の停車駅のうち、いずれか2以上の施設の利用が容易でないこと。
- 2 基幹的な産業基盤施設、生活環境施設、医療施設、社会福祉施設、教育文化施設等の公共的施設の整備が総合的に判断して、当該地域以外の地域に比べて不十分であること。

第3 法第2条第1項第3号について

公表された最近の国勢調査の結果による当該地域の第一次産業就業人口比率が全国平均を著しく上回る地域であること。

ただし、当該地域（飛地が含まれる地域にあっては、当該飛地を除いた区域とする。第4の1の（2）において同じ。）の工業集積度がおおむね0.7に達しない場合等産業の開発の程度が低く雇用の増大を図ることが特に必要と認められる場合には、この限りでないものとする。

第4 次のいずれの基準にも該当する地域であること。

- 1 当該地域の開発程度が低く、次のいずれの基準にも該当し、一体として総合的な半島振興に関する措置を講ずることが適当であると認められること。
 - (1) 当該地域を構成する市町村の人口の合計が、昭和35年の国勢調査から公表された最近の国勢調査までの間において減少していること。
 - (2) 当該地域を構成する市町村の財政力指数の加重平均が全国平均以下であること。
- 2 当該地域の住民の半島振興に対する意欲が強く、これらの意欲が十分に反映された半島振興計画の作成が可能であると認められること。
- 3 当該地域の周辺地域との関連性、人口及び労働力、資源の賦存状況等からみて、当該地域に相当の開発可能性があり、合理的な半島振興計画の作成が可能であると認められること。
- 4 当該地域を構成する市町村及び都道府県が、半島振興の推進につき相応な指導及び執行体制を備えていること。

指定基準の運用について

国土審議会半島振興対策特別委員会

決定 昭和61年11月29日

改正 昭和63年8月29日

- 1 指定基準の第一の当面の運用に当たっては、当該地域を構成する市町村の人口の合計が、おおむね10万人以上であることを原則とするものとする。
- 2 指定基準の第2の1の「利用が容易でない」とは、当該地域から高速自動車国道のインターチェンジ、空港又は新幹線鉄道の停車駅（以下「インターチェンジ等」という。）への到達時間が、おおむね90分以上であることをいうものとする。

この場合、「到達時間」は原則として、インターチェンジ等のそれぞれの施設ごとに、当該地域を構成する市町村の市役所又は町村役場から通常の交通の方法及び経路により算定したインターチェンジ等までの所要時間のうちの最大と最小のものの平均値とするものとする。

ただし、他に合理的と認められる算定手法があれば、他の手法を用いても差し支えないものとする。
- 3 指定基準の第三「著しく上回る」とは、おおむね2倍以上であることを原則とするものとする。
- 4 指定基準の第4の1の（2）の「全国平均」とは、政令指定都市を除く全国の市町村に係る最近三年間の加重平均の財政力指数をいうものとする。

（参考）用語の意義

- （1）「飛地」とは、当該2以上の市町村以外の市町村の一部の区域であって、その接している部分が海及び当該2以上の市町村の区域であるものをいう。
- （2）「高速自動車国道」とは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条の高速自動車国道（これらと一体的に機能して高速交通を確保する自動車専用道路を含む。）で、現に供用が開始されているものをいう。
- （3）「新幹線鉄道」とは、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第2条の新幹線鉄道で、現に営業が行われているものをいう。

- (4) 「空港」とは、空港整備法（昭和31年法律第80号）第2条の第1種空港、第2種空港及び第3種空港並びに自衛隊又は米軍との共用飛行場で、現に供用が開始されているものをいう。
- (5) 「第一次産業就業人口比率」とは、産業分類別就業者数のうち、農業、林業・狩猟業及び漁業・水産養殖業に係るものの合計数を、就業者数の総数で除して得た数値をいう。
- (6) 「工業集積度」とは、工業再配置促進法施行令（昭和47年政令第383号）第3条第1項第2号の工業集積度で最近のものとする。
- (7) 「財政力指数の加重平均」とは、当該地域を構成する市町村に係る地方交付税法（昭和25年法律第211号）第14条の規定により算定した基準財政収入額を合計したものを同法第11条の規定により算定した基準財政需要額を合計したもので除して得た数値で当該年度前3年度内の各年度に係るものを合算したものの3分の1の数値をいう。