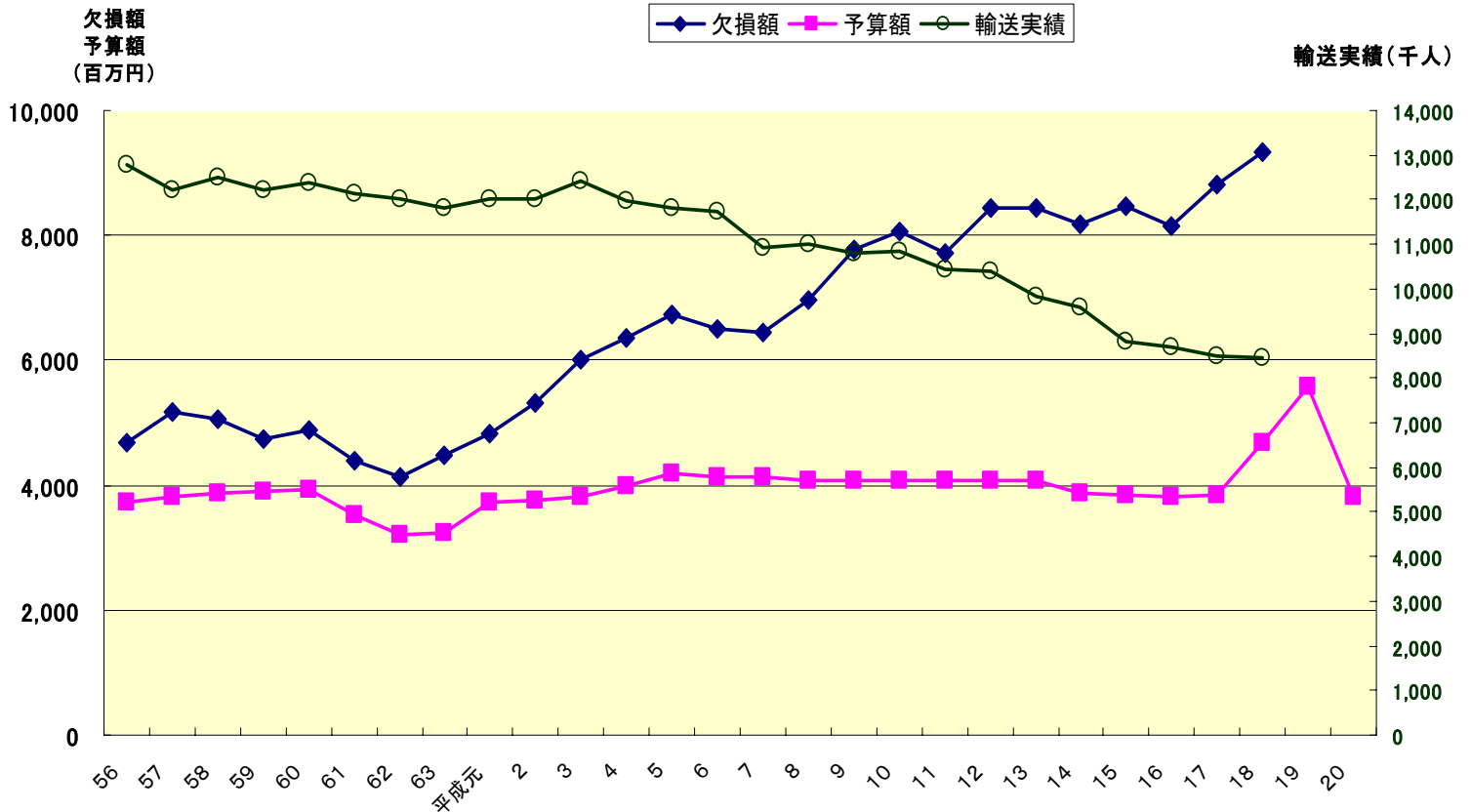


# 中間とりまとめ 資料編

# 離島補助対象航路の旅客輸送実績、事業者の欠損額、補助金予算額の推移

1. 輸送人員の減少が大きく、これが欠損を増大させ、離島航路の経営を圧迫している。
2. 離島航路補助の予算については、一般会計で対前年度-3%(平成18年度~)が続いている中で、最近数年間は、38~39億円を維持している。
3. 平成18年度・平成19年度の離島航路補助の予算額の増は、補正予算(平成18年度 8.7億円、平成19年度 17.5億円)の上積みである。



1. 一般会計予算の対前年度-3%が続いてる中で、ここ数年間は38~39億円を維持。
2. 平成18年度及び平成19年度の予算額の増は、それぞれの補正予算の額を加算したものである。

# 参考 国庫補助離島航路の輸送人員、利用率等の実態

国庫補助航路の利用状況、運営状況(平成18年度実績)は厳しく、将来の厳しい人口予測等も考慮すると、現行の輸送の規模・頻度について、見直しを行うことも必要。

1回の運航で運ぶ旅客数

旅客数	航路数	割合
0人以上 5人未満	27	22%
5 " 10 "	17	14%
10 " 20 "	30	24%
20 " 30 "	22	18%
30 " 40 "	10	8%
40 " 60 "	7	6%
60 " 80 "	1	1%
80 " 100 "	5	4%
100 "	4	3%
計	123	100%

(座席)利用率

(座席)利用率	航路数	割合
0%以上 5%未満	12	10%
5 " 10 "	27	22%
10 " 20 "	55	45%
20 " 30 "	22	18%
30 " 40 "	4	3%
40 " 60 "	3	2%
計	123	100%

収支率(収入÷支出)

収支率	航路数	割合
0%以上 10%未満	11	
10% " 20% "	20	
20% " 30% "	15	
30% " 40% "	16	
40% " 50% "	18	
50% " 60% "	4	
60% " 80% "	25	
80% " 100% "	12	
100% "	2	
計	123	100%

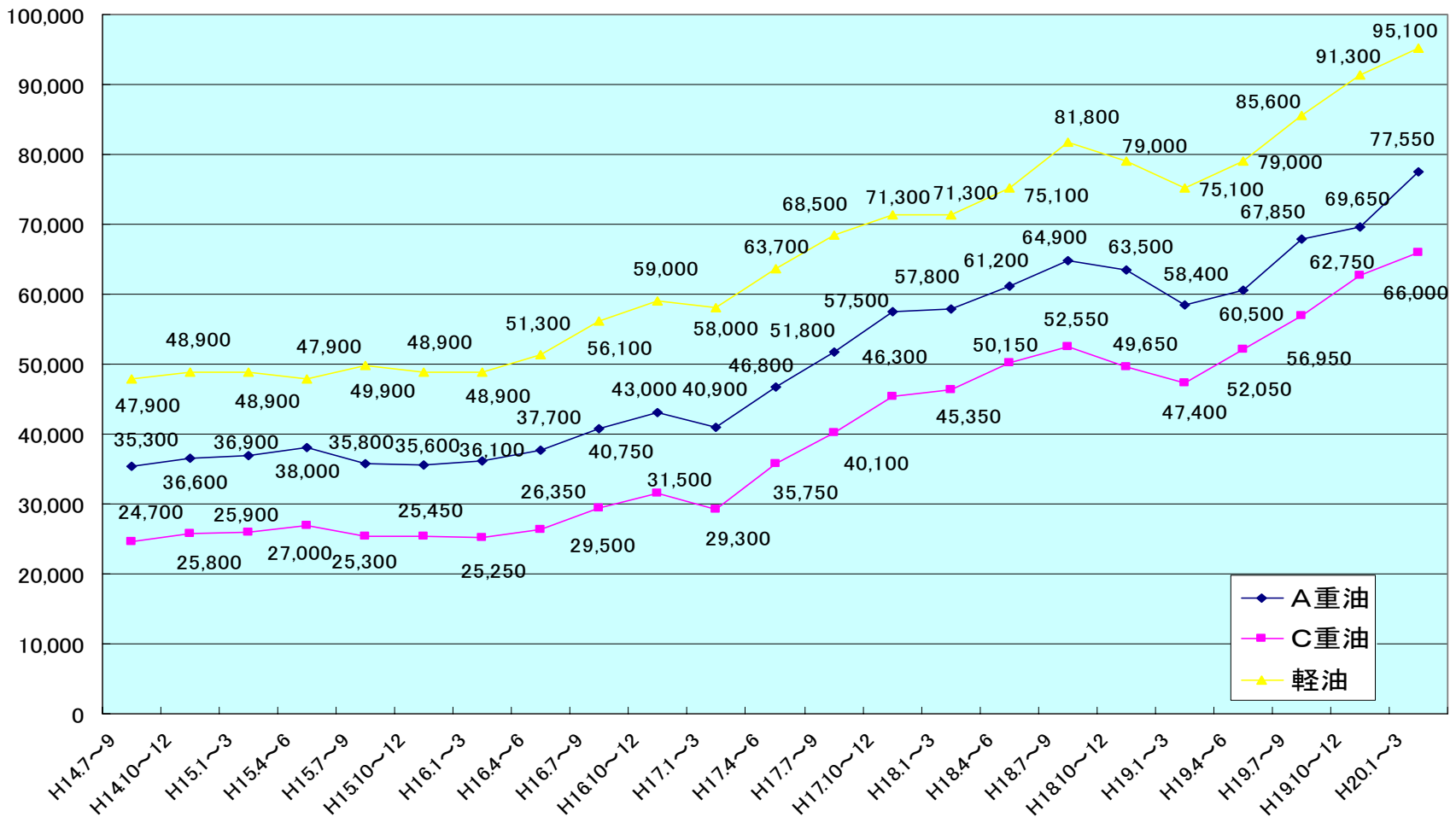
収支率が低いほど、赤字が大きく、経営が厳しい航路、ということとなる。

注 平成19年度は各社各航路で集計中。

# 燃料油価格の高騰の状況 [参考: 内航海運のA重油、C重油や軽油等の価格推移]

最近の原油価格の著しい高騰を受け、直近の内航の燃料油価格は、平成16年の1～3月期に比べ、A重油で41,450円(2倍以上)、C重油で40,750円(2倍以上)、軽油で46,200円(約9割)上昇している。  
 なお、離島航路については、内航よりも価格交渉力が弱いいため、内航より割高となる場合がある。

(円/キロリットル)



・A重油、及びC重油: 京浜地区主要オペレーターの平均値(日本内航海運組合総連合会調べ)

価格交渉力がある大口使用者が石油業者と交渉して価格を決定

# 離島航路の運営状況と実態について

## 補助航路の航路損益における欠損状況(平成18年度)

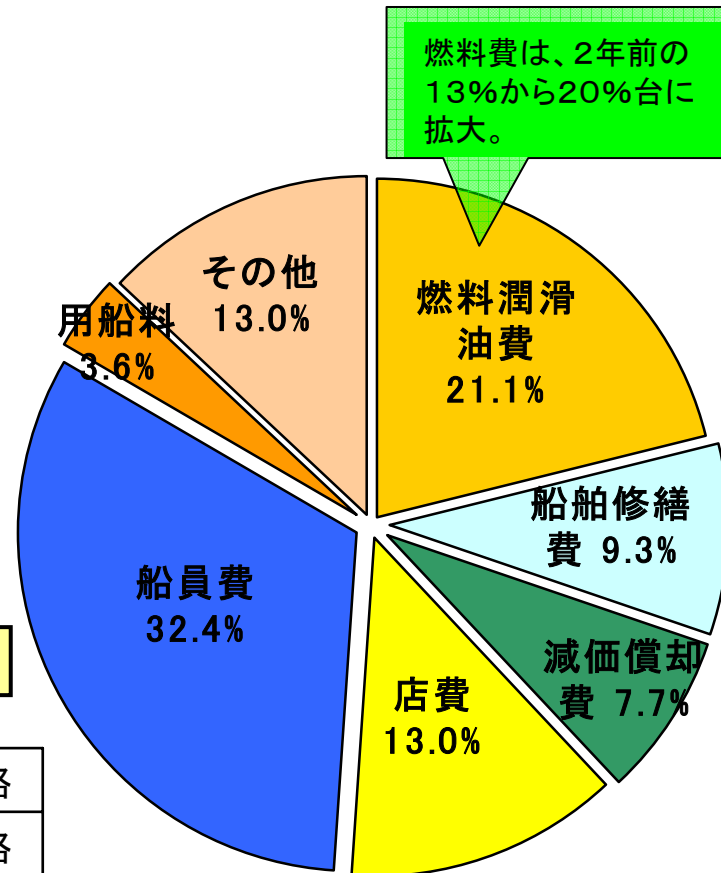
・離島航路補助対象航路	123	航路
そのうち黒字航路	2	航路
赤字航路	121	航路
赤字航路(121航路)の合計欠損額	93億39百万円	

全体 113事業者(※)  
   公営 39事業者(官庁会計)  
   民間 53事業者 } 74事業者  
   三セク 21事業者 }  
 → 74事業者中 監査で確認できた事業者57事業者のうち41事業者が債務超過  
 (※平成17年度国庫補助対象事業者)

## 補助航路外の航路損益における欠損状況(平成18年度提出分(速報値))

・離島航路補助対象外	200	航路
報告書が提出されている航路	149	航路
そのうち赤字航路	94	航路
黒字航路	52	航路
赤字航路(94航路)合計欠損額	74億7百万円	

## 平成18年度離島補助航路における費用構成



# 国庫補助対象航路以外の離島航路に係る欠損状況について

(平成18年度)速報値(引き続き提出依頼中)

・離島航路補助対象外	200	航路
報告書(※)が提出されている航路(休止3航路含む)	149	航路
そのうち赤字航路	94	航路
黒字航路	52	航路
赤字航路(94航路)合計欠損額	74億7百万円	

(平成17年度)

・離島航路補助対象外	212	航路
報告書(※)が提出されている航路	165	航路
そのうち赤字航路	115	航路
黒字航路	50	航路
赤字航路(115航路)合計欠損額	72億55百万円	

(平成16年度)

・離島航路補助対象外	211	航路
報告書(※)が提出されている航路	174	航路
そのうち赤字航路	107	航路
黒字航路	67	航路
赤字航路(107航路)合計欠損額	52億13百万円	

(※)年度は、当該年4月1日～翌年3月31日以外のもも含まれている。

(※)船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令に基づき提出された航路損益計算書を集計したものである。

離島補助航路就航船 耐用年数経過船舶の割合（平成18年4月1日現在）

	耐用年数内船舶数	耐用年数経過船舶数	計
民営企業	43 (23)	75 (41)	118 (64)
公営企業	25 (14)	41 (22)	66 (36)
合計	68 (37)	116 (63)	184 (100)

(注)括弧内は全体に占める割合を表す。

(参考)耐用年数

鋼船2,000総トン未満の

・カーフェリー 11年

・旅客船等 14年

FRP船 7年 等

# 離島航路関係予算の状況

## 海事局予算

### 【H20年度当初予算】

4,095百万円(前年度比:106.5%)

離島航路補助等 3,827百万円

離島地域観光交流促進調査 18百万円

離島航路運航高度化対策 250百万円

### 【H19年度補正予算】

1,746百万円(離島航路補助)

## 総合政策局予算【20年度当初予算】

地域公共交通活性化再生総合事業  
(30億円の内数)

### 離島地域の活力減退

人口1割減(H10→H16)  
※ H12(2000)→H27(2018)  
3割の市町村で人口2割減、  
1割の市町村で人口3割減  
高齢化率30%(全国比1.7倍)  
財政力指数0.2(全国の1/2)

### 燃料油価格の高騰

H16.3→H20.3  
(H21要求単価)  
A重油 2.15倍の上昇  
C重油 2.6倍の上昇  
軽油 1.9倍の上昇



燃料油の高騰等により厳しい経営状況

### 離島航路補助

(百万円)  
【H19補正】 1,746  
【H20当初】 3,827

・離島航路を維持するためにやむをえない欠損をナショナルミニマムとして補助

### 離島地域観光交流促進調査

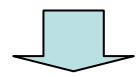
18

・地域関係者が一体となって連携した観光交流促進のための取組みを支援

### 離島航路運航高度化等のための実証調査事業

250

・実証運航を通じ、燃料油価格高騰に対する経営体質を強化する取組み検討とその普及促進



離島住民の唯一の交通手段である離島航路の維持・改善



# 離島航路の維持・再生のための今後の施策イメージ(案)

離島が抱える構造的課題  
本土を上回る人口減少、高齢化の進展  
公共事業の縮減 等

石油価格の高騰

## 総合的な支援制度

航路経営の悪化  
・輸送人員減少  
・欠損拡大

○**現行の欠損補助制度の課題**

- ・経営が悪化する航路の増加
- ・前向きな増収や経営改善を推進するインセンティブ
- ・需要規模が小さい民営の離島航路の扱い
- ・船舶の老朽化、燃費の改善 等

○**離島活性化の諸制度の活用不足と連携不足**

- ・地域公共交通活性化・再生の支援制度の活用不足
- ・需要喚起、インフラ整備の政策との連携不足
- ・離島住民の負担緩和に資する諸施策の活用不足

- 国・地方公共団体の積極的な関与**  
・航路改善協議会、専門家の活用による実情に応じた離島航路の経営改善・維持方針の明確化 等
- 離島航路の活性化(需要喚起、利用促進等)**  
・地域公共交通活性化・再生の支援制度との連携  
・都市と農山漁村の交流事業との連携  
・離島航路観光交流促進調査 等
- 航路の運営体制の見直し等**  
・公設(有)・民営(=上下分離)化  
・寄港地の集約化等実情にあった航路の見直し
- 省エネや需要に対応した船舶への転換推進**
- 航路関連の施設整備に対する支援**  
・離島港湾(避難港を含む)の整備の推進 等
- 離島航路の欠損補助制度の見直し**  
・経営努力へのインセンティブ  
・航路の実情への配慮と公正、透明性の確保 等

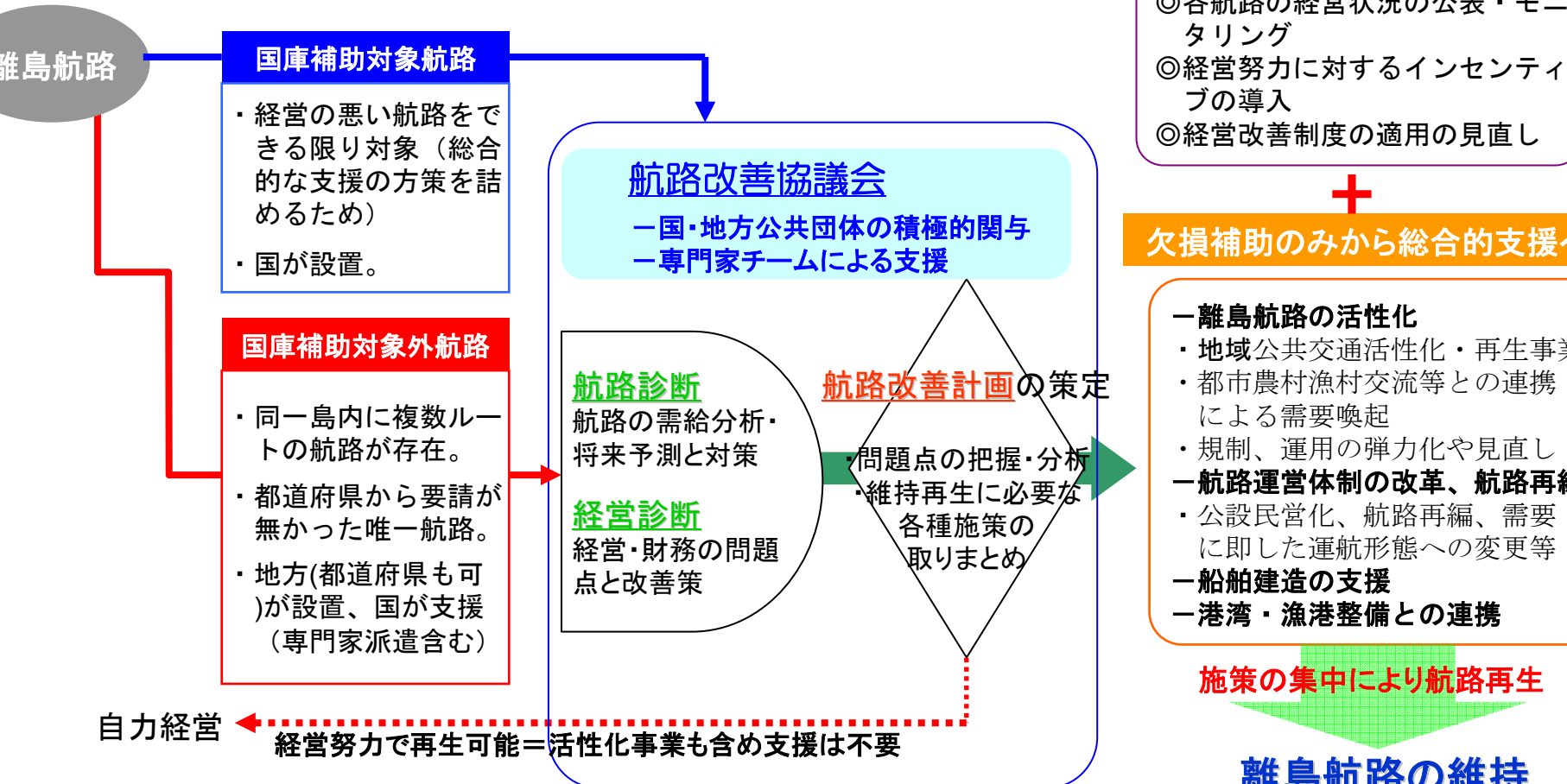
財政措置等 (国・地方公共団体)

# 航路改善協議会と航路診断・経営診断を通じた航路の再生フロー図

1. 改革のロードマップの設定
  - (1) 「集中改革期間」：平成21年度～平成25年度まで（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の大幅な改善

2. 補助航路については、経営の悪い航路等を対象に国が設置を、補助対象外航路については、以下の例を対象に、地方が設置し、国が支援する。
3. 個別事情に配慮の上設置。個社の情報管理を徹底。専門家派遣を支援。

- 公正で合理的な欠損補助へ**
- ◎離島航路全体を対象にした標準欠損の算定
  - ◎各航路の経営状況の公表・モニタリング
  - ◎経営努力に対するインセンティブの導入
  - ◎経営改善制度の適用の見直し



# 離島航路の活性化・再生の事業と都市・農山漁村交流や港湾等整備の連携

地域公共交通活性化・再生総合事業 [H20: 全体30億円]

実施主体：地域協議会

市町村 公共交通事業者 港湾管理者 等

地域公共交通総合連携計画  
計画の策定、調査、実証運航(短期間)、会議運営 等

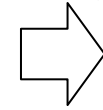
地域公共交通活性化・再生総合事業計画 (3年)

(例) 離島航路等の場合

- ◇ 実証運航 (需要喚起策等を積極支援)
  - ・ 新規需要開拓、利用促進、増収のための実証運航
  - ・ 航路再編、船隻体制、便数の見直しの実証運航 等
- ◇ 施設、設備の整備・改良
  - ・ 船舶・船舶関連施設
  - ・ 待合い環境の整備 等
- ◇ 乗継の円滑化等
  - ・ 乗継情報等の情報提供、共通乗車券・カードの導入
  - ・ 乗り継ぎダイヤ、アクセスの改善
- ◇ 運賃、IT化等の利便性向上
  - ・ 業務のIT化による情報提供・PRの充実と効率化 等
- ◇ その他(運営スキーム改革等社会実験)

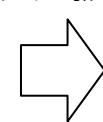
第1次・2次で14件認定(バスとの共同含む)、計1.6億円  
9月に第3次募集の予定

支援



実情に応じた離島航路の維持・再生  
方針の策定、専門家の活用

支援



寄港地の集約化等実情にあった航  
路の見直し  
島民の利便が向上する航路の検討

国(各省)、地方公共団体が様々な施策を集中

連携

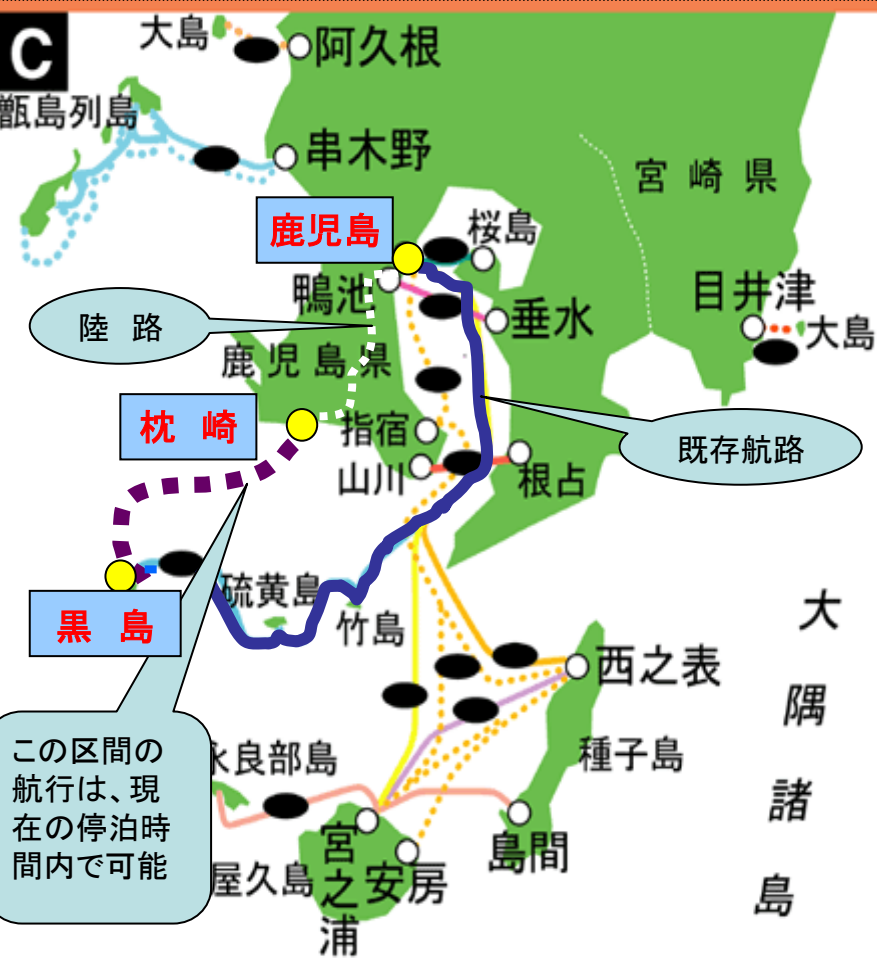


都市と農山漁村との交流の取組な  
ど、様々な交流の事業と連携

港湾・漁港の整備との連携  
(就航率の向上、運航の効率化など)

# 三島村と本土との1日1往復に向けた取組[地域公共交通活性化・再生総合事業]

## 離島航路の運航便数の利便向上の取組を支援



平成20年度分  
約8百万円(10/10)

## 20年度の取り組み

1. 三島村航路を、黒島から南薩摩地域(指宿市・南九州市・枕崎市)まで延伸する場合の、経済効果、採算性、運航ダイヤ、課題をまとめ、試験運航を行う。
2. 現行は、1泊2日で本土と1往復:  
鹿児島9:30発→竹島→硫黄島→黒島15:05着  
黒島8:00発→硫黄島→竹島→鹿児島13:35着  
であり、週3便であるが、黒島から枕崎港に航路を延ばせば、現在の停泊時間中に戻ってこれる。
3. なお、枕崎から鹿児島市までは、国道225号又は一部指宿スカイラインを利用して、車70分、特急バス99分、普通バス120分で行くことができる。

## 21年度の取り組み

1. 三島村と本土との1日1往復の運航を定着させるためには、南薩摩地域から三島村への新たな需要の呼び込みその他、三島村への需要喚起等が必要のため、そのための活性化策を順次実施。
2. 航路延伸の実証運航を実施。

# 寄港地の集約等実情にあった航路の見直し[地域公共交通活性化・再生総合事業]

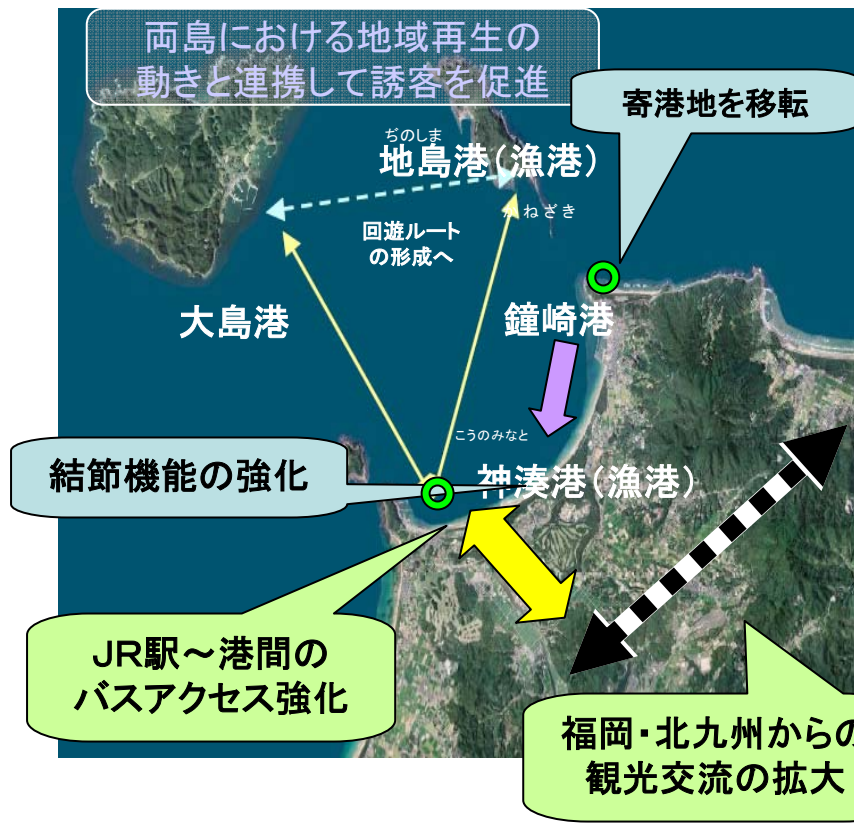
2島と合併した「宗像市」の場合、「大島～神湊航路」「地島～鐘崎航路」の2航路から、神湊港を起点とする三角運航に転換し、航路運営の再生に取り組むとともに、将来の航路運営のあり方についても検討。さらに、鉄道・バスとの乗継ぎの円滑化、フェリー就航を通じて需要の創出も推進。

## 具体的施策

- **航路の再編**
  - ・神湊港を基点とした航路へ再編
- **高速船の建造投入**
  - ・快適性・高速性に優れた新造高速船を投入
- **玄関拠点となる神湊港の利便性向上**
  - ・航路統合に合わせた神湊港の結節機能の強化  
～バスの増便、運行ダイヤ調整、乗降施設整備 等

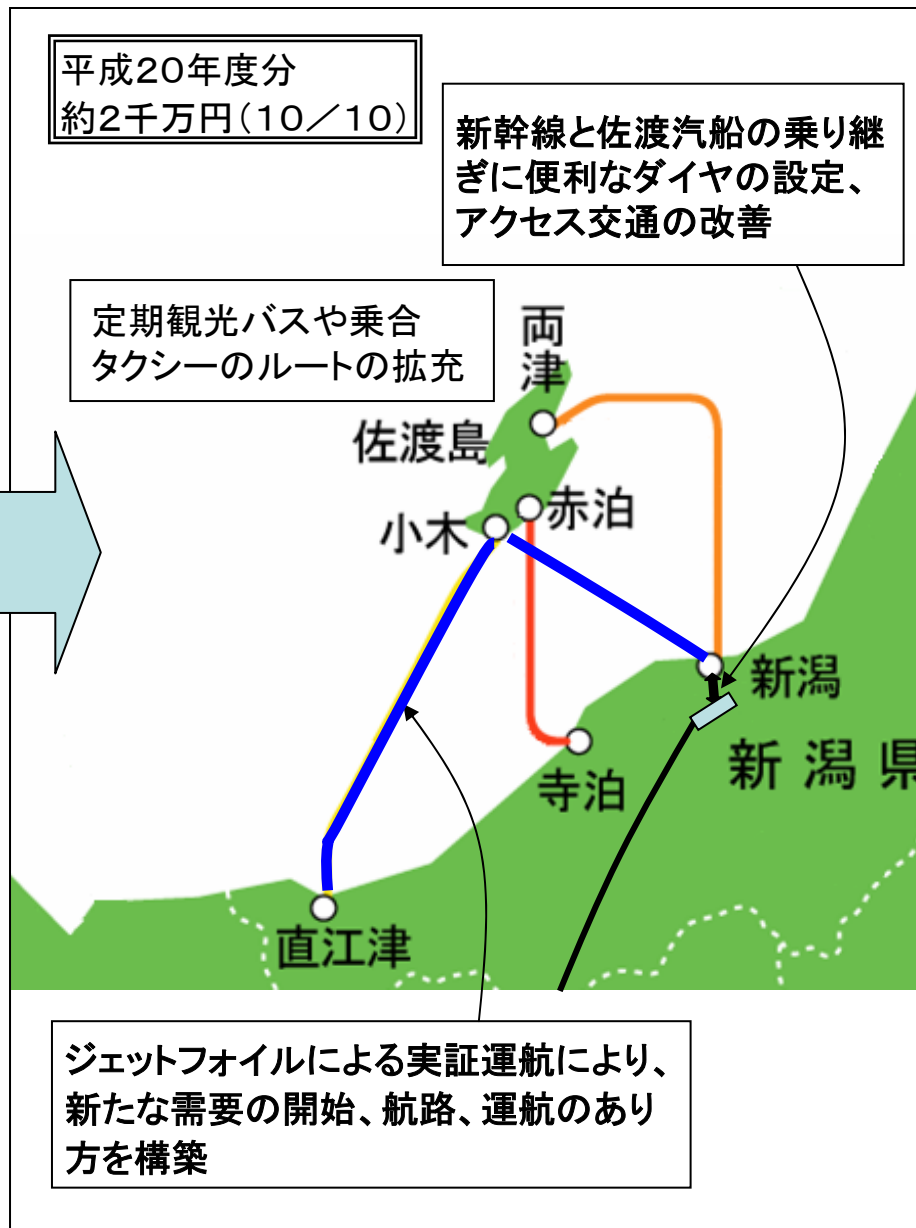
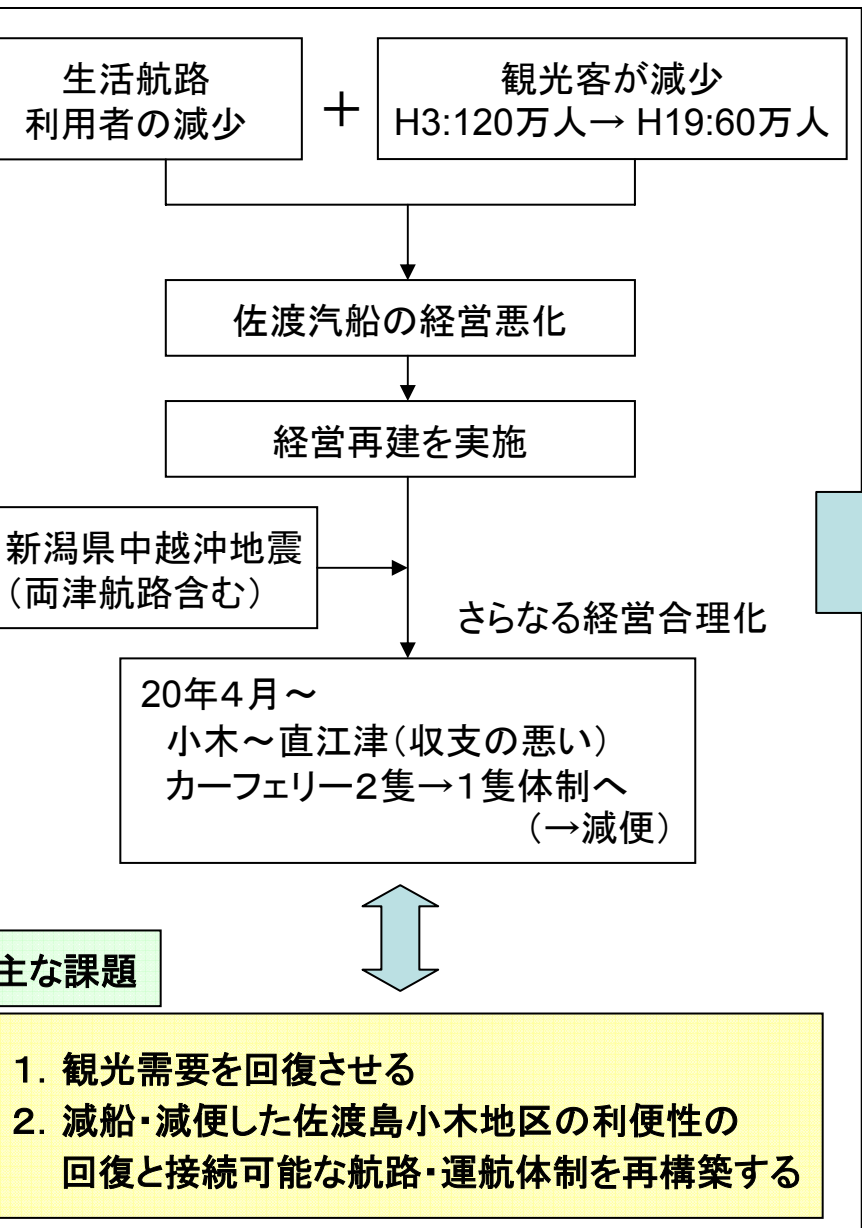
さらに

- **鉄道・バスとの乗継ぎ円滑化による誘客**
  - ・JRとのアクセス強化により博多・北九州との行き来を容易に(入り込み利便性の向上)
- ◆ **観光振興・島間交流への取り組み**
  - ・宿泊施設やバス、旅客船がタイアップした乗継ぎ割引切符
- ◆ **地島へのフェリー就航の実現**



● 利便の向上、交流人口の拡大  
● 離島航路の運営の健全化

# 地震の影響を受けた佐渡航路の利便性確保、需要の回復・創出 (地域公共交通活性化・再生総合事業)



# 港湾整備との連携による欠航率の改善・燃料油の節減・航路の活性化

## 港湾・漁港の整備

- ・ 防波堤の整備による港内静穏度の確保
- ・ 船舶の大型化に対応した航路、係留施設等の整備
- ・ 荷さばき施設等の整備
- ・ 上屋整備、棧橋のバリアフリー化等



情報の共有

連携の強化

## 離島航路の維持と活性化への支援

- ・ 離島航路維持のための補助
- ・ 航路の集客・活性化につながる施設の整備  
〔地域公共交通活性化事業等〕

## 期待される効果

- ・ 港内静穏度の確保による就航率の向上
- ・ 大型船の就航による輸送の効率化
- ・ 荷役効率の向上



離島の燃油高騰対策にも寄与

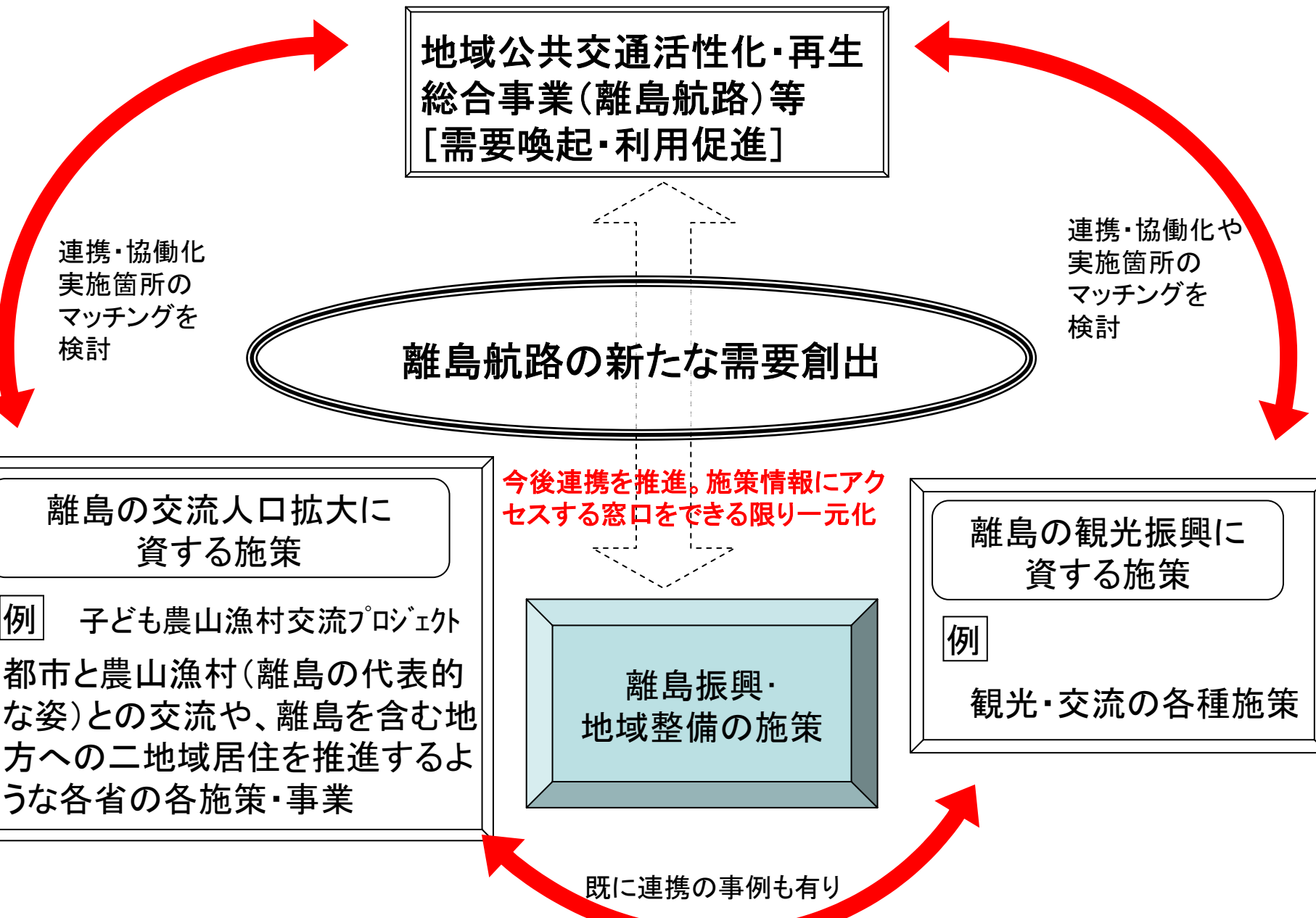
運航高度化・効率化による燃料消費量の節約

- ・ 航路の再編・寄港地集約
- ・ 利便性の高い施設の整備
- ・ 上屋の整備、バリアフリー化等



需要の喚起、利便性の向上

# 離島全体の施策と離島航路活性化の施策との連携・協働イメージ





# 公設(有)民営化、船舶代替建造の先行事例と今後の制度検討の方向性

需要が少なく、民営・三セクの事業として維持することが難しい航路

離島航路の船舶の老朽化

[建造資金調達が困難]

**類型1:** 地方公共団体等が、民営、三セクの航路事業者から、既存の船舶を買取り、無償又は廉価でリースバックして運航を委託。

**類型2:** 地方公共団体等が、民営、三セクの航路事業者に代わって、老朽船の代替建造を行い、民営、三セクの事業者に船舶を貸付け、運航を委託。

<先行事例: 隠岐汽船>

地方公共団体(隠岐の場合は広域連合)

過疎債(地方交付税措置7割)

隠岐の場合4町村

※辺地債も可(交付税措置8割)

船舶買取

運航の委託

交付税措置の無い3割のうち、2割を町村に助成

民営・三セク事業者(隠岐汽船)

県から支援

※隠岐島前内航路の船舶建造については、上記と同様、過疎債と県の支援で整備。

公設(有)民営化

↓  
資本費負担軽減

↓  
航路維持

老朽船の代替

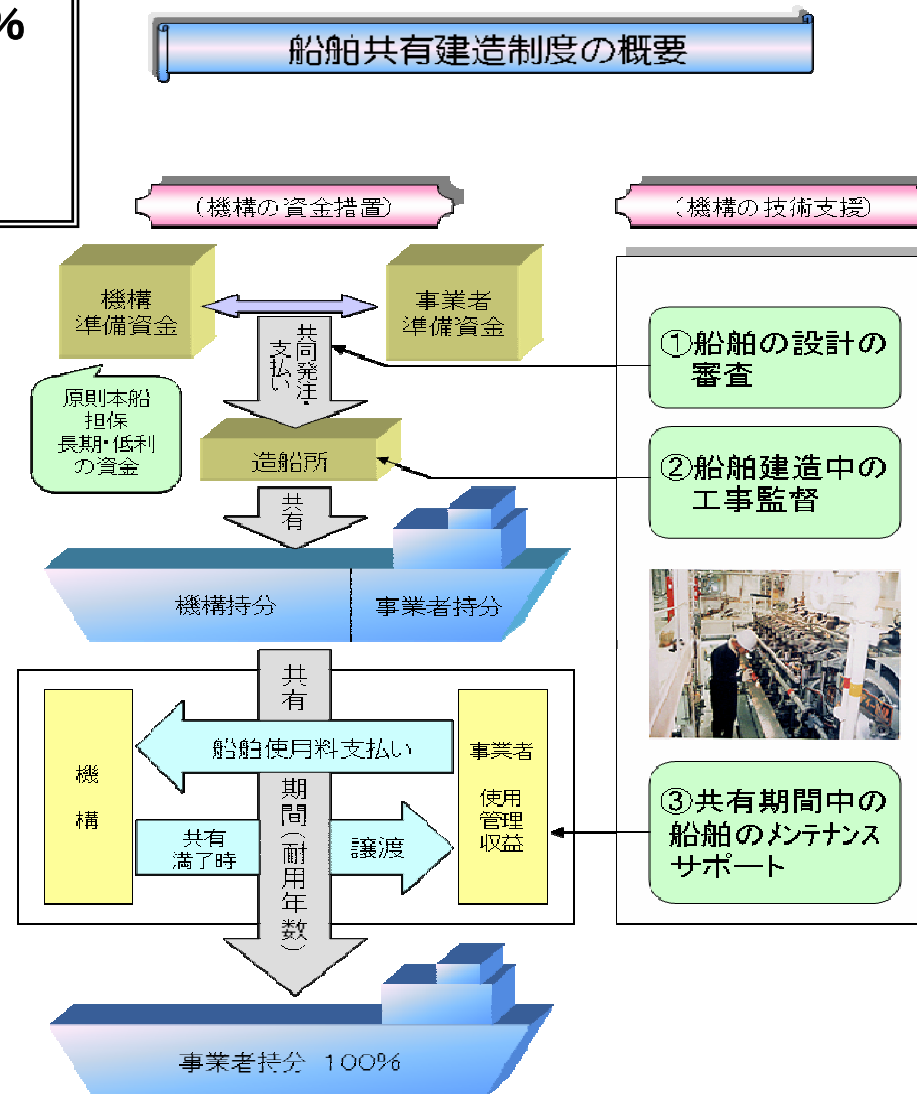
↓  
安全性の向上

燃費の向上

# 船舶の代替建造促進のための資金支援〔鉄道・運輸機構による共有建造〕

離島航路については、機構の共有比率を90%とし、離島航路事業者の自己調達を、船価の10%に軽減しているところ。

- 1 (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
- 2 竣工後は、機構と事業との共有とした上で事業者が使用・管理
- 3 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料を支払う
- 4 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取るにより、当該船舶の所有権が事業者に完全に移転



注) 離島航路の場合、機構の共有比率は上限90%。

# 船舶の代替建造を促進するための船舶に係る固定資産税の特例措置

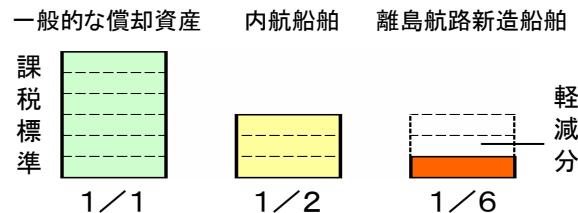
固定資産税：課税標準 5年間 1/6（従前:5年間1/3） \* 19年度改正で拡充

離島航路は、離島に不可欠なライフラインとして、  
全国の離島住民の命と生活を支える重要な交通機関

離島地域の活力の低下、燃料油高騰等により、経営環境は極めて厳しい状況

旅客の安全と確実な運航の確保、  
高齢者の利便性向上等のためには、  
老朽化した船舶を着実に  
代替することが不可欠

固定資産税軽減のイメージ



新船建造に係る初期負担を軽減し、  
離島住民の生活を支える離島航路の維持、改善を図る

適用実績

年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
隻数(隻)	32	30	28

# 離島航路と離島航空における公租公課の減免状況

港湾使用料等を、全額ないし1/2に減免している離島航路は、平成18年度で25航路(補助航路12、補助対象外航路13)ある。

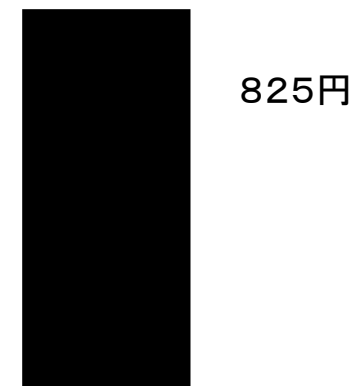
離 島 航 路	離 島 航 空
岸壁利用料又は係船料 2～4円/t 棧橋使用料 3～4円/t ※公営・三セクに対し徴収しないところ有り	着陸料 1/6(プロペラ1/8、6tまで1/16) 航行援助施設利用料 1/6(プロペラ1/8、6tまで1/16)
	停留料 6tまで : 1,620円、7t～ : 30円/tずつ加算

100総tの船舶の場合  
(平水で200人乗り、  
沿海で100～200人乗り)



岸壁利用料(係船料)

DHC-8 (39人乗り)の機材の場合



着陸料 [1/6に軽減]

【背景】 離島航路は全国に存在し、経営状況、運賃水準、輸送量等は多様  
⇒欠損の発生要因は様々⇔個別事情と統一性・客観性のバランスを考慮。

## 【国】

## 【地方】

### ナショナルミニマムの観点の役割

### 地域の実状を反映した支援をする役割

国は、全国一律的な観点から補助

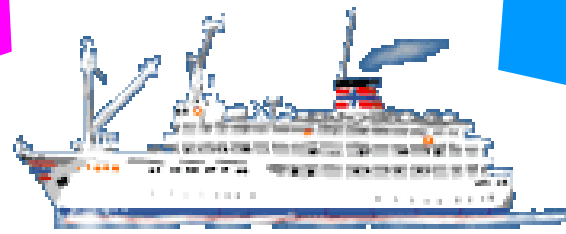
地方公共団体は、地域的な要因について対応

国庫補助は、標準化した欠損を補助

地方公共団体は、地域の実態に対応した支援

度創設時、補助対象外の  
路は経営が効率的と考え、  
の標準的な賃率、標準的  
費用単価を補助対象各  
路に当てはめて標準欠損  
計算

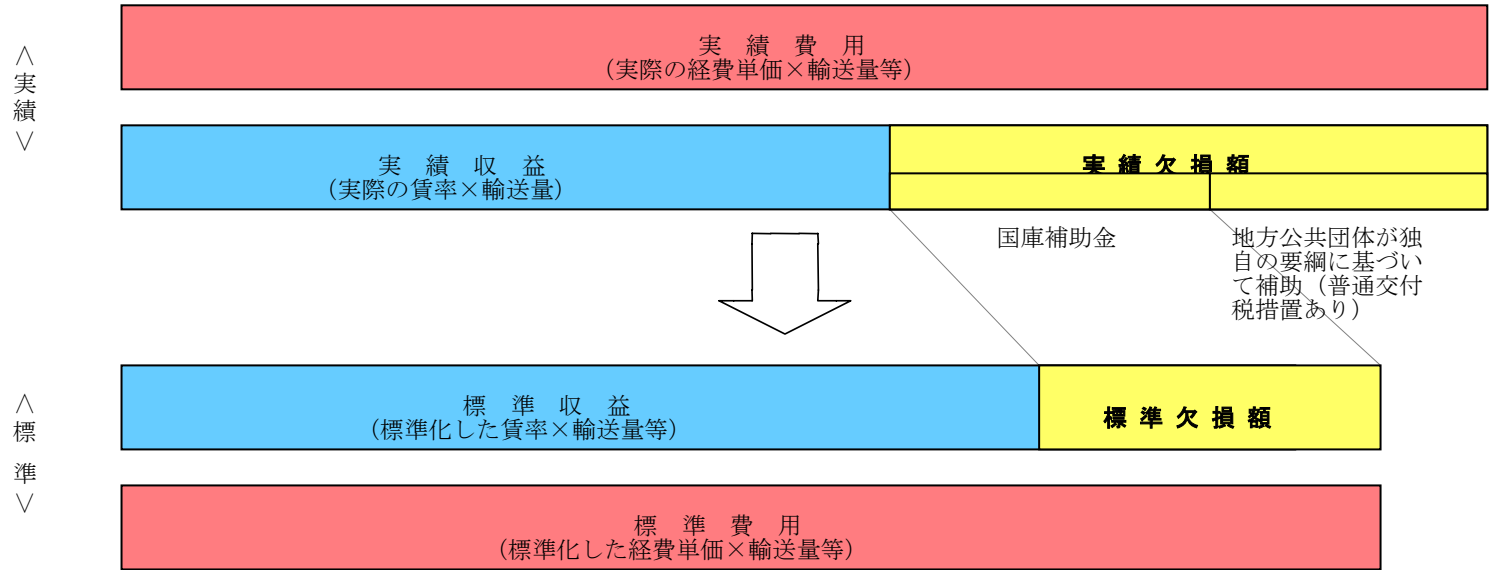
### 補助航路



### 補助対象 外航路



# 参考：現行の離島航路の欠損補助における標準化の仕組み



## 標準欠損額の算定方法

・距離帯別キロ当たり賃率及び標準単価は、全国の国庫補助対象航路(123)、航路距離1km未満の航路及び湖沼航路(38)等を除く離島航路(169)の平均値。 ←国庫補助対象航路を除くことへの意見あり。

### 標準収益

- 旅客運賃収入.....人キロ×距離帯別キロ当たり賃率
- 自動車航送運賃収入.....旅客運賃収入と同様の考え方で算出  
距離帯は1km～30km(短距離)、30km～100km(中距離)、100km～300km(中長距離)、300km以上(長距離)。

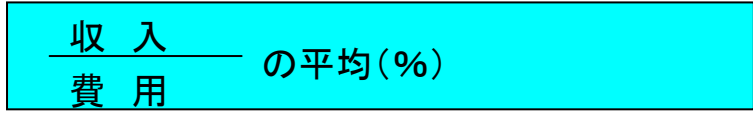
### 標準費用

- 旅客費.....人数×標準単価
- 自動車航送取扱費等.....台数×標準単価
- 燃料潤滑油費.....燃料消費量×標準単価(油の種類：A重油、B重油、軽油)
- 船員費.....乗組定員×標準単価 船舶の総トン数区分：20ト未満、200ト未満、未滿500ト未満、1,600ト未満、1,600ト以上
- 利子.....実績×標準船価との乖離率
- 減価償却費.....標準船価における減価償却費
- 用船料.....実績×標準船価との乖離率 (ドック時等の短期間用船料は実績)
- 店費.....収入×一定率

1. 実績収支率が標準収支率に満たない航路については、標準収支率との差分の率又は5%の何れか少ない率で補助金をカット。
2. 前3年間の対前年度伸び率の平均で実績収支率が10%以上悪化している航路については、2%で補助金をカット。

○全補助対象航路の標準収支率

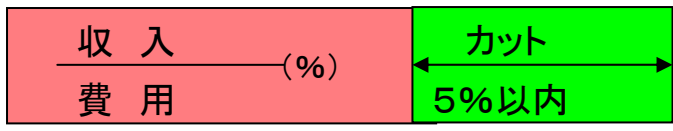
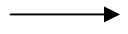
【図1】



○補助金交付航路の収支率

①標準収支率に満たない航路

離島航路補助金交付要綱  
第6条 第4号による5%カット(上限は5%)



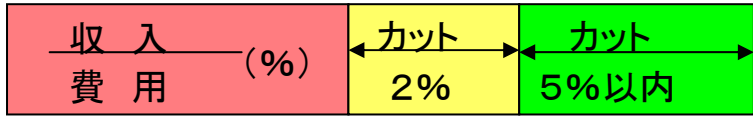
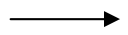
②前3年間の対前年度伸び率の平均が△10%以上の航路

離島航路補助金交付要綱  
第6条 第5号による2%カット

【図2】



③ ①+②の航路



※経営改善制度の適用除外条項

船舶の代替建造及び災害時等の特殊事情により実績収支率が悪くならざるを得なかった航路には適用しない。

航路事業者