

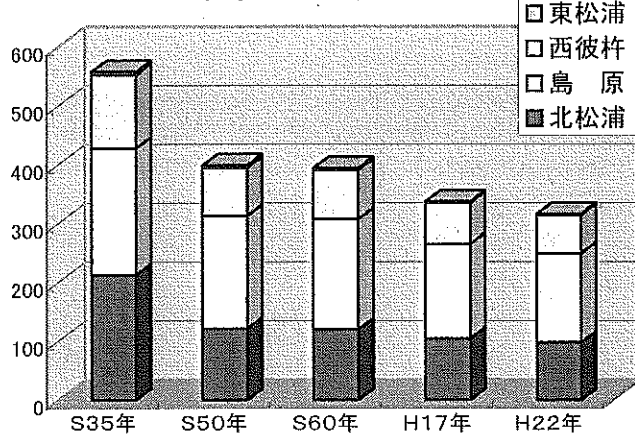
27 半島振興対策の充実について

【総務省、国土交通省】

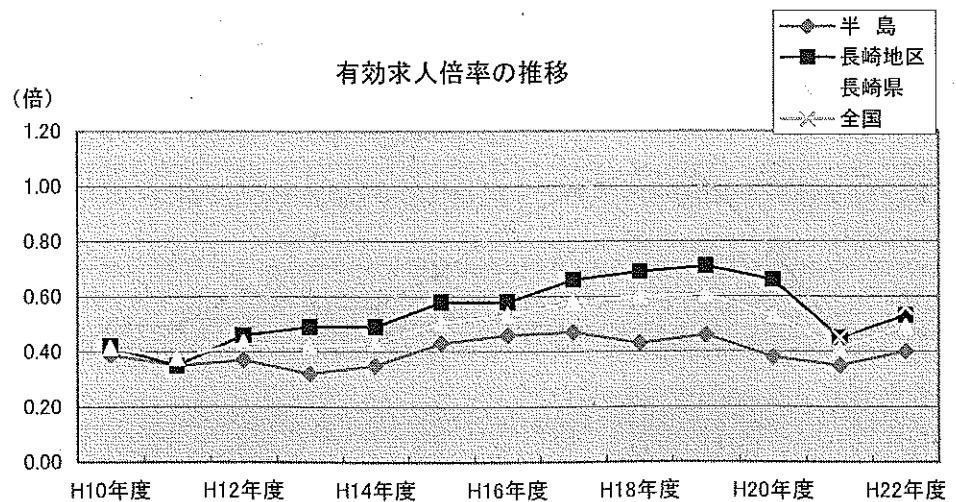
【提案・要望の具体的内容】

- 1 半島振興計画に基づく事業の円滑な実施及び事業実施のための財政等支援措置の充実を図ること
- 2 地方交付税措置の拡充など半島振興対策に係る地方財政措置の充実等による財源の確保を行うこと
- 3 税制上の特例措置の延長と対象拡大を行うこと
- 4 西九州自動車道及び島原道路、西彼杵道路の整備促進を図ること
- 5 半島航路への公的支援のための予算を確保すること

(千人) 半島の人口推移



有効求人倍率の推移



【1について】

○半島振興計画に基づく事業の円滑な実施とは

半島振興計画の内容は、今後の半島振興施策に関わる重要なものであるため、計画に基づく事業の優先的採択を望みます。

また、平成17年の法改正により半島振興計画の計画事項として追加された風水害、地震災害等の災害防除のための施設整備及び他地域との交流促進のための支援措置の充実や配慮規定として追加・拡充された農林水産業の振興、観光その他の地域間交流の促進及び高度情報通信ネットワークなどの通信体系に係る支援施策の充実を望みます。

【2について】

○地方交付税措置の拡充などとは

半島地域の地方公共団体にとっては、地方交付税の持つ財源調整機能、財源保障機能は重要であるので、これらの機能を堅持されるとともに、半島地域は国土保全等に重要な役割を果たしていることに鑑み、その実態を反映した財政需要の算定を望みます。

○半島振興対策に係る地方財政措置の充実等による財源の確保とは

半島地域は、交通通信施設の整備、産業振興・観光開発、水資源の開発・利用、生活環境の整備、高齢者福祉、教育・文化の振興等の面で一般の地域に比べ低位にあります。これらの地域の発展を阻害する要因を解消するための支援措置の充実を望みます。

また、「地域自主戦略交付金」の制度拡充等を行う場合は、平成23年度に一括交付金化された補助金を含め交付金の対象となる事業が着実に実施できるようその総額を確保するとともに、格差是正の観点から、客観的指標に基づく配分算定においては、条件不利地域だけでなく、社会資本整備の遅れている地域や財政力の弱い地域などにも配慮すること、当該交付金の対象範囲等の拡充にあたっては条件不利地域等の意見を十分踏まえることを望みます。

【3について】

○税制上の特例措置の延長と対象拡大とは

平成25年3月末で期限を迎える製造業及び農林水産物等販売業の生産・販売設備等の新設・増設の場合の特別償却制度、製造業及び旅館業の地方税の不均一課税を行った場合の地方交付税による減収補填については延長を望みます。

また、税制の特例措置の対象への地場産業振興関連施設（生産物や生産工程の展示・紹介、販売等の用に供する施設）、観光・レクリエーション施設及び情報サービス等関連施設の追加を望みます。

【4について】

○西九州道の整備促進とは

伊万里松浦道路の整備促進のため、予算確保がなされることを望みます。

特に、松浦市～佐々間の調査促進及び早期事業化を望みます。

○島原道路、西彼杵道路の整備促進とは

事業中区間完成のために必要な予算の確保を望みます。また、未着手区間の調査促進や新規事業採択を望みます。

【5について】

○半島航路への公的支援のための予算の確保とは

社会資本整備総合交付金の予算確保を望みます。

【提案・要望の具体的内容】

地域公共交通の確保維持改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること

1. 離島航空路の維持・改善
 - ・「離島空路整備法（仮称）」の制定
 - ・航空機燃料税の軽減措置の拡充
 - ・航行援助施設利用料の料金区分の見直し
 - ・地方自治体が実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充
2. 離島・半島航路の維持・改善
 - ・本土と離島を結ぶ基幹航路及び有明海等半島航路への公的支援のための継続的な予算の確保
3. 第三セクター鉄道並びに地方民営鉄道の施設整備及び維持確保
 - ・地域公共交通バリア解消促進等事業における車両設備など重要施設整備の補助率高上げ
 - ・地域協議会で策定する生活交通ネットワーク計画に従って計画的に実施される施設整備の確実な事業採択及び補助率どおりの補助金交付
 - ・同事業における地方負担に係る財源措置
 - ・第三セクター鉄道等事業者に対する運営費補助制度の創設
4. 生活交通（乗合バス等）の確保維持
 - ・地域間幹線系統補助制度について、輸送量の基準を引き下げる
 - ・地域内フィーダー系統補助制度について、市町が現在支援をおこなっている系統についても補助対象とすること。
 - ・補助対象系統を主に運行する車両の購入に係る経費について一括で補助を受けられる制度を創設すること

【1 離島航空路の維持・改善】

- 「離島空路整備法（仮称）」の制定とは
平成11年度から運航費補助制度の制定及び公租公課の減免・軽減措置等の支援措置が講じられていますが、離島航空路線が将来にわたり安定して確保されるためには、法制度のもとでの支援策の確立が必要です。
- 航空機燃料税の軽減措置の継続拡充とは
航空機燃料税の本則が平成23年4月1日から3年間引き下げられることとなり、特定離島航空路線にかかる航空機燃料税が本則の4分の3に軽減される特別措置についても延長されましたが、将来においても継続するとともに、本土との交流を図るため、沖縄と同様の軽減措置（2分の1）まで拡充することが重要です。
- 航行援助施設利用料の料金区分の見直しとは
航行援助施設利用料については、現在、15トン未満が小型航空機と区分され、1機あたり120円の定額制が適用され低廉である一方、15トン以上については1トンあたり950円と大幅に高くなっています。
採算の厳しい離島航空路線を運航するダッシュ8の機材性能的に可能な範囲（16.5トン）まで小型航空機の料金区分を拡大することが必要です。
- 地方自治体を実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充とは
本県では、平成21年度から新たに「離島航空路線確保対策補助金」として、安全整備や利用率保証の制度を創設していますが、これに際し、県・市で年間2億8千万円を超える負担増となり、その軽減が課題となっていることから地方交付税による支援を望みます。

【2 離島・半島航路の維持・改善】

- 離島基幹航路及び有明海等半島航路への公的支援のための継続的な予算の確保とは
本県では、航路は海の国道であるとの観点から社会資本整備総合交付金を活用して、老朽船舶更新や長寿命化に要する経費を全額補助することにより、運賃低廉化に取り組んでいます。
今後も引き続き公的支援が可能となるよう必要な予算の確保を望みます。

【3 第三セクター鉄道並びに地方民営鉄道の施設整備及び維持確保】

- 地域公共交通バリア解消促進等事業における車両設備など重要施設整備の補助率嵩上げとは
本事業は、鉄道事業者が行う安全性の向上のための設備の整備等に対して補助を行うものですが、一律1/3の補助率となっています。安全運行維持のためには、老朽化した車両設備や線路設備などの重要施設の整備を優先的に行う必要がありますが、現行の補助率での実施は、経営が苦しい事業者には大きな負担となっているため、これらの施設の整備についての補助率を嵩上げていただくことを望みます。
- 地域協議会で策定する生活交通ネットワーク計画に従って計画的に実施される施設整備の確実な事業採択及び補助率どおりの補助金交付とは
事業の実施にあたっては、協議会において整備の目的・内容・効果、費用負担、整備順位等を議論し、「生活交通ネットワーク計画」を策定し、国土交通大臣に提出する必要があります。鉄道施設は、安全運行を維持するために常にメンテナンスが必要で、鉄道事業者は計画的に施設設備を更新していますが、計画どおりの補助が受けられないと脆弱な地方鉄道事業者では安全整備が遅れ、運行に支障が生じるため、十分な予算措置を講じられることを望みます。
- 同事業における地方負担に係る財源措置とは
本事業の実施にあたっては、地元自治体の協調補助の必要はありませんが、協調補助の有無・規模が事業採択・補助金配分に大きく影響することとされており、経営基盤が脆弱な地方鉄道事業者の負担を軽減するためには沿線自治体の支援が必要となります。しかし、財政力が弱い沿線自治体の一般財源での支援にも限界があるため、地方バス路線や離島航路等の維持に要する経費と同様に、地方負担額を地方交付税の対象とするなどの財源措置を講じられることを望みます。

○第三セクター鉄道等事業者に対する運営費補助制度の創設とは

生活交通路線を行う地方バス路線や離島基幹航路については、本事業により欠損補助を行っていますが、第三セクター鉄道等については、大半が経常赤字になっているものの運行欠損は全て事業者や地方自治体が負担しており運行支援制度がありません。

今後も少子・高齢化等によって過疎化が進む地域にあって、鉄道は住民の重要な交通手段であると考えられるため、地方バス路線や離島航路と同様に運営費補助制度の創設を望みます。

【4 生活交通（乗合バス等）の確保維持】

○地域間幹線系統補助制度について、輸送量の基準を引き下げることは

本県の乗合バスの輸送人員はピーク時の約4割まで減少しており、特に人口減少が進む離島地域では輸送量の減少から補助要件の輸送量(15~150人)を下回り、国庫補助対象の路線から外れたことにより、地元自治体の負担が増加するケースも発生しています。

このように輸送量が減少傾向にある実態に即した支援制度となるよう、輸送量の基準を本県単独補助制度の基準(9~150人)未満へ引き下げることを望みます。

○地域内フィーダー系統補助制度について、市町が現在支援を行っている系統についても補助対象とすることとは

本事業では、新規に公的支援を開始する系統であること等が補助の要件ですが、既に市町が住民の生活交通の確保維持のために支援を行っている系統が多数あることから、財政力の弱い市町にとって大きな負担であるとともに、本事業への申請件数の増加に繋がらず補助制度が十分に活用されない要因となっております。

既に市町が公的支援を行っている系統についても補助が受けられるように要件が見直されることを望みます。

○補助対象系統を主に運行する車両の購入に係る経費について一括して補助を受けられる制度を創設することとは

補助対象系統を運行するバス事業者が保有する車両の老朽化による安全性の低下や修繕費の増加、燃料効率の低下が懸念されています。

現在、「車両減価償却費等補助制度」により、車両購入費を5年間に分割して補助されていますが、事業者は車両購入費を一旦、全額負担する必要があり、経営状況が厳しく、資金繰りに苦慮する事業者にとっては購入資金を確保することができず、車両を更新することが難しいことから、車両の購入に係る経費について、一括で補助を受けられる制度の創設を望みます。