

41 地域公共交通確保維持改善のための制度の充実等について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

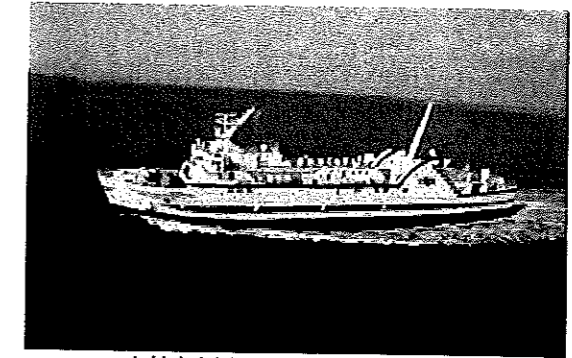
- 1 「地域公共交通確保維持改善事業」の各種補助事業が実施されるにあたり、国において十分に予算を確保し、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ること
- 2 地域公共交通の確保維持改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること
 - (1) 離島航空路の確保・維持について
 - ・離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直し
 - ・離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善
 - ・地方自治体を実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充
 - ・機体購入費補助対象の拡大
 - ・航空機燃料税の軽減措置の継続拡充
 - ・航行援助施設利用料の料金区分の見直し
 - (2) 離島・半島航路の確保・維持について
 - ・離島航路運営費等補助金の算出方法の見直し
 - ・離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善
 - ・本土と離島を結ぶ基幹航路及び有明海航路への公的支援のための継続的な予算の確保
 - ・離島の生活物資等の搬送に係る貨物航路の維持存続のための支援制度の創設
 - (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確保・維持について
 - ・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
 - ・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設備等整備の補助率の引き上げ
 - ・同事業における自治体負担に対する財源措置の強化及び事業者に対する運営費補助制度や鉄道運営助成基金への自治体負担に対する財源措置の創設
 - ・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・維持について
 - ・地域間幹線系統補助のさらなる要件緩和
 - ・地域内フィーダー系統補助制度について、市町が平成22年度以前から行っている系統についても補助対象とすること

- (5) 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みについて
 - ・地域の創意工夫・試行錯誤による主体的な取組を促進する制度運用
 - ・支援措置等の検討・実施

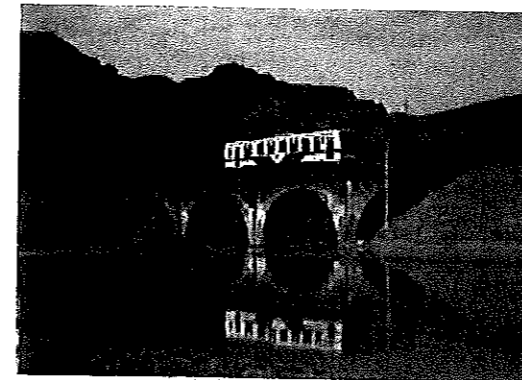
- (6) 原油価格高騰対策について
 - ・輸送事業の燃油費高騰に対する支援制度の創設



長崎県内の離島航空路線を運航しているダッシュ8



交付金を活用した運賃低廉化航路（長崎～五島航路 フェリー「椿」）



第三セクター鉄道（松浦鉄道）



地域間幹線系統を運航している乗合バス

【1 「地域公共交通確保維持改善事業」の各種補助事業が実施されるにあたり、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ることについて】

○県・市町の財政負担が増加することのないよう支援制度の充実を図ることとは「地域公共交通確保維持改善事業」では、陸上交通、離島航路及び離島航空路について、生活交通ネットワーク計画に基づき、事前算定方式により運行（航）欠損額に対する助成が行われているところですが、輸送人員の減少等により補助金額が拡大していることから必要な予算を確保するとともに、燃油価格の高騰や突発的な修繕等により計画以上に欠損額が増加することがあることから、事業者や地方公共団体の負担とならないよう実績を踏まえた支援の実施を望みます。

【2 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について】

(1) 離島航空路の確保・維持について

○離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直しとは

離島航空路線運航費等補助金は、実績収支差見込額と標準損失額のいずれか低い額に1/2を乗じて算出されますが、標準損失額の算定基礎となる標準単価が実単価より低いことなどから、実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航空路線の維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。

現在は、実績収支差と国の運航欠損額の差額等を県で補助しておりますが、今後も安定的に航空路線を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。特に、輸送量（座席キロあたり）の標準単価のうち、航空燃油費及び部品費において、実績値による費用による算出を望みます。

○離島住民運賃割引補助の実効性のある運用への改善とは

運航費に係る補助対象路線の要件として、1島につき1路線に限るとされているところですが、離島の実態、県・市町の財政状況、事業者の経営状況等に応じて柔軟に対応することも可能とされるよう望みます。

また、島民運賃割引に係る補助について、地域の先行的な取組により既に26%を超えて割引を実施している場合に当該超過分は補助対象とされていないところですが、割引が拡大できる場合には当該超過分も補助対象額に含めるとともに26%を引き下げるよう望みます。

○地方自治体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おり、国と同額の負担をしている運航費補助と合わせると、県・市で年間1億9千万円を超える負担となり、その軽減が課題となっていることから県の「離島航空路線確保対策補助金」を地方交付税措置の対象とすることを望みます。

○機体購入費補助対象の拡大とは

機体購入費補助対象事業は、航空機及びその部品の購入費となっておりますが、リース方式での機材調達も検討できるよう、補助対象事業を拡大することを望みます。加えて、国の負担割合は費用の45%となっておりますが、沖縄と同様の国の負担（75%）まで拡大することを望みます。

○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、引き続き平成26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3/4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（1/2）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。

平成26年4月1日から、15～20トンの小型機材については、1/2の軽減措置が講じられるようになりましたが、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。

(2) 離島・半島航路の確保・維持について

○離島航路運営費等補助金の算出方法の見直しとは

離島航路運営費等補助金は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じた1/2を基礎として算出されますが、効率化係数は標準収支差をもとに算出されるため、実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航路維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。現在は、実績収支差と国の運航欠損額の差額等を県と市町で補助しておりますが、年々負担が大きくなっており、今後も安定的に航路を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。特に、距離帯別標準キロあたり賃率の距離帯区分の細分化、燃料潤滑油費、船員費、船舶の減価償却費の実績値による費用算出を望みます。

○離島住民運賃割引補助の実効性ある運用への改善とは

平成23年度に創設された離島住民運賃割引補助は、航路寄港地の陸上交通運賃のうち、最も運賃水準の高い運賃までを割引限度としていますが、離島地域の陸上交通の運賃水準が高く、航路の全部又は一部の区間が割引対象にならない航路が多数あります。つきましては、より一層、離島住民の移動環境改善を図るため、本土地域の陸上交通運賃と同等の運賃までの割引を限度とされることを望みます。

また、島民運賃割引に係る補助について、地域の先行的な取組により割引を実施している場合には当該先行実施に係る割引は、補助対象とされていないところですが、このような事例においても補助対象に含めるよう望みます。

○離島基幹航路及び有明海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。

○離島の生活物資等の搬送に係る貨物航路の維持存続のための支援制度の創設とは

離島住民の生活を守るためには、旅客定期航路だけでなく、生活物資を搬送する貨物航路の維持存続も重要な課題ですが、近年、本県の離島貨物航路（RORO船）において、燃料の高騰による経営難等により、航路が廃止される事例が相次いでいます。については、離島の生活物資を搬送する貨物航路についても、安定的な航路の維持存続を図る支援制度の創設を望みます。

(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確保・維持について

○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。

○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設備等整備の補助率の引き上げとは

鉄道事業者が行う安全性の向上のための設備等整備への補助率については、平成25年度に公設民営方式による上下分離等への事業構造の変更にかかる事業計画を事業者・市町村等が策定し、国の認定を受けて実施する「鉄道事業再構築事業」を行った場合に限り、1/3から1/2に引き上げられましたが、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、現行の補助率での実施は、経営

が厳しい事業者には大きな負担となっているため、「鉄道事業再構築事業」の実施の有無に係わらず、経営が厳しい事業者が行う設備等の整備について補助率の引き上げを望みます。

○同事業における自治体負担に対する財源措置の強化及び事業者に対する運営費補助制度や鉄道運営助成基金への自治体負担に対する財源措置の創設とは

平成25年度から第三セクター鉄道等の施設整備に対して自治体が支援した場合には、30%の交付税措置が講じられていますが、財政力が弱い自治体が支援を行う際には、まだ十分な措置とは言えないため、老朽化が著しい施設の更新を円滑に行うためにも、同事業における自治体負担にかかる財源措置の拡充を望みます。

また、鉄道運営助成基金の造成や経常損失に対する支援への交付税措置についても、第三セクター鉄道等の運行継続のために制度の創設を望みます。

○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

生活交通路線を運行する地方バス路線や離島航路については、本事業により欠損補助を行っています。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・維持について

○地域間幹線系統補助のさらなる要件緩和とは

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。

こうした中、国におかれては、平成25年度から地域協働推進事業の実施を前提とした幹線系統補助の要件緩和を講じられたところですが、その運用にあたっては地域の実態に即したものとさせていただくとともに、現在の輸送量要件の引き下げ(15~150人→9~150人)などさらなる補助要件の緩和を望みます。

○地域内フィーダー系統補助制度について、市町が平成22年度以前から支援を行っている系統についても補助対象とすることは

本事業では、平成23年度以降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、平成22年度以前から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り、財政力の弱い市町にとって大きな負担となっています。国におかれては、平成25年度から地域協働推進事業の実施を前提としたフィーダー系統補助の新規性要件の特例措置が講じられたところですが、平成22年度以前から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特例措置としてではなく、要件を見直されることを望みます。

(5)地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みについて

○地域の創意工夫・試行錯誤による主体的な取組を促進する制度運用・支援措置等の検討・実施とは

「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的考え方」(平成26年交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ)や平成26年通常国会に提出されている地域公共交通活性化・再生法の改正案を踏まえ、同法に基づく基本方針や運用方針の策定、関連する資金的支援(予算、税制特例措置、融資制度等)、実務を担う人材の確保・育成やノウハウの展開等について、地域がその多様な実情に応じて創意工夫・試行錯誤を重ねて主体的に取り組むことを促し支えるものとなるように検討し、実施することを望みます。

その際には、県・市町の財政負担が極力抑制されたものとなるよう、制度の設計及び必要な予算等の確保を望みます。

(6)原油価格高騰対策について

○輸送事業の燃油費高騰に対する支援制度の創設とは

運行(航)欠損額に対する支援制度のない地域鉄道や離島のジェットfoil航路及び有明海航路等の輸送事業においては、燃油費高騰が続くと、運賃の値上げ(燃油サーチャージの付加を含む)や減便等を余儀なくされ、地域住民等利用者の利便性が大きく損なわれます。このような事態が生じないように、これらの輸送事業について燃油費高騰に対する支援制度の創設を望みます。

【農林水産省、国土交通省、環境省】

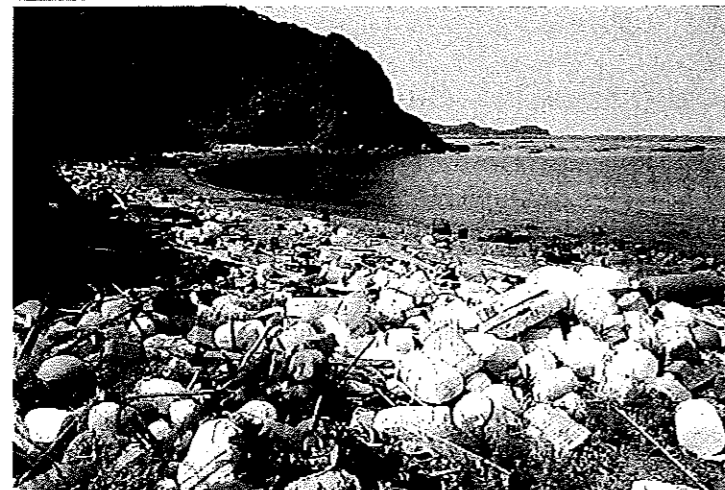
【提案・要望の具体的内容】

漂流・漂着及び海底ごみ対策に関する下記対策を確実に実施すること

- (1) 新たな恒久的財政支援措置の創設
- (2) 漂流・漂着及び海底ごみの一体となった処理体制の確立
- (3) 国外からの漂着ごみに対する外交上の適切な対応の実施

1) 平成22～24年度における海岸漂着物の回収・処理費用

・県管理海岸	8,387m ³	296,147千円
・市町管理海岸	31,142m ³	836,521千円
合 計	39,529m ³	1,132,668千円
・財 源	地域グリーンニューデール基金（環境省所管）、 県単独補助率 10/10ほか	



対馬地区の海岸

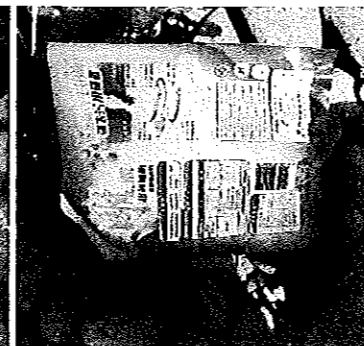
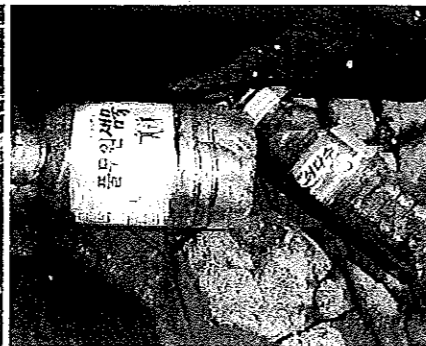


2) 対馬における外国由来の海岸漂着物

回収された漂着ごみの外国製品の占める割合

・ペットボトル	約70%（韓国52%，中国13%，その他3%）
・ライター	約40%（韓国21%，中国16%，その他2%）

（環境省：「漂流・漂着ゴミに係る国内削減方策モデル調査」結果）



3) 廃ポリタンク等の漂着

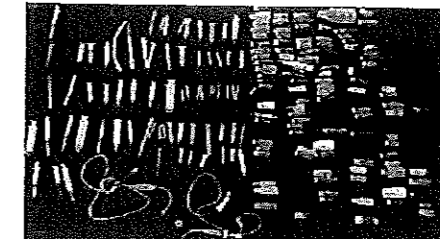
①廃ポリタンク

- ・H24年度漂着量 全国総数 5,547個、長崎県沿岸 954個（全国2位）
- ・H23年度漂着量 全国総数 9,723個、長崎県沿岸3,132個（全国1位）
- ・H22年度漂着量 全国総数13,327個、長崎県沿岸2,383個（全国1位）

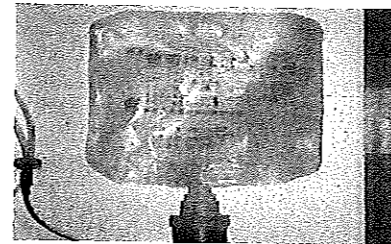
②その他、外国語標記（国籍不明）の医療系廃棄物や流木の漂流・漂着（77,909本、撤去・処理量11,082m³、大きい流木は直径1m、長さ5～6m）が確認されている。



廃ポリタンク



注射器等（一部に注射針）



点滴バック（中国語表記）



漂着した流木

【漂流・漂着及び海底ごみ対策について】

○新たな恒久的財政支援措置とは

海岸漂着物対策については、海岸漂着物処理推進法が制定され、海岸管理者等の責務が明確にされるとともに、平成21年度から平成23年度の3か年については、地域グリーンニューデール基金により財政措置が行われました。平成25年度については、平成24年度補正予算により、従前と同様の支援内容による財政措置が講じられていますが、平成26年度までの期間限定であり、恒久的措置とはいえません。

漂着ごみ（海岸漂着物等）は繰り返し漂着することから、回収事業、発生抑制対策事業は、同基金事業終了後も継続して長期的に取り組む必要があります。

海岸漂着物処理推進法に基づいた長崎県海岸漂着物対策推進計画（地域計画）の回収事業等を実施するにあたり、恒久的な財政支援措置をしていただくことを望みます。

○創設とは

漂着ごみの回収事業費等について、地域グリーンニューデール基金事業並びに今回の平成24年度補正予算措置（地域環境保全対策費補助金：補助率10/10）と同等の補助制度の創設、若しくは交付税措置を望みます。

○漂流・漂着及び海底ごみの一体となった処理体制の確立とは

漂着ごみについては、海岸漂着物処理推進法の規定により、海岸管理者等において海岸が清潔に保たれるよう必要な措置を講じるとされていますが、漂流ごみ・海底ごみについては、処理責任が明確にされていません。

現在、主に市町や漁業者等が回収している漂流ごみ・海底ごみについても、国と地方公共団体の役割分担と処理責任を明確にした上で、効果的な対策、漂着ごみと一体的に回収・処理ができる総合的な制度の確立及び継続的な財政支援を望みます。

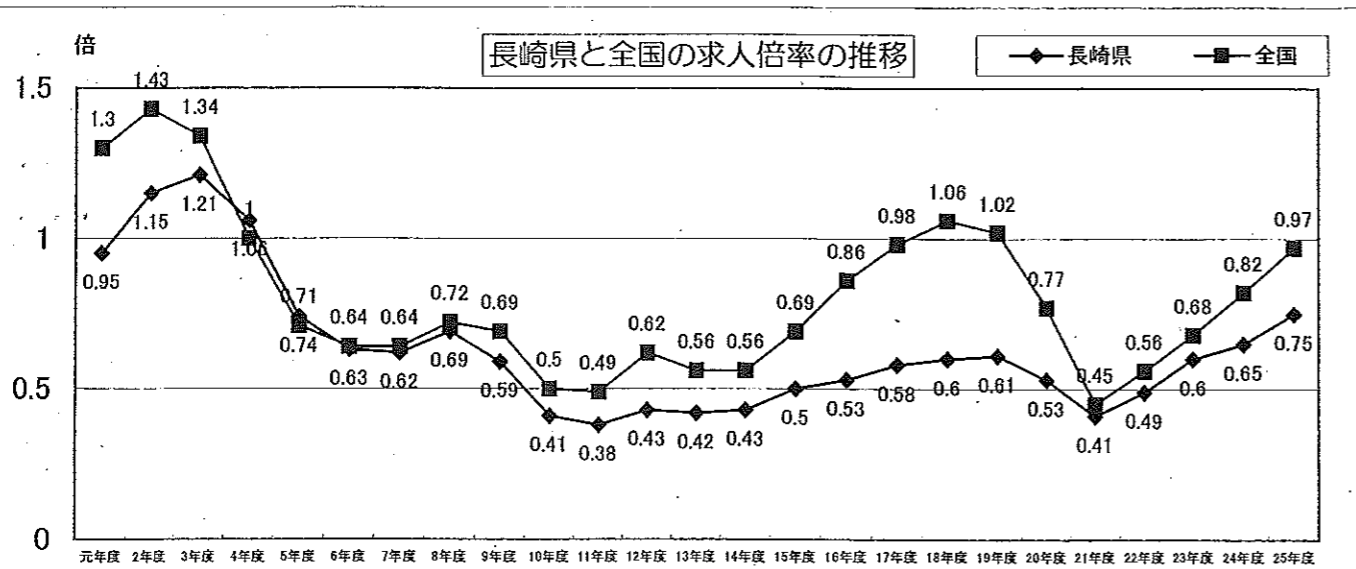
○外交上の適切な対応の実施とは

本県の漂着ごみ等は外国由来のものが多く、また、繰り返し漂着していることから、漂流ごみが発生しない対策が必要です。

関係国に対して、早急に原因究明と発生抑制対策を講じるよう、外交ルートを通じて強く要請を行うことを望みます。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 本県では依然として厳しい雇用情勢が続いており、雇用創出を図る「緊急雇用創出事業臨時特例基金事業」について、平成27年度からの事業実施が可能となるよう事業実施期間の延長等の要件緩和及び増額を行うこと
- 2 女性の就業継続を推進するため、労働局に推進員を配置し、仕事と家庭の両立支援の拡充を図ること
また、子育て等を理由に離職した女性の再就職支援の充実を図るため、ハローワークへのマザーズコーナーの増設を行うこと
- 3 高齢者が安心して再就職支援を受けることができるよう高齢者就労総合支援コーナーの拡充を行うとともに、高齢者の就業機会の確保のため、シルバー人材センター事業について、補助金の確保・拡充等を行うこと
- 4 障害者等の就職促進のため、障害者雇用率未達成企業に対する指導強化を図るとともに、障害者就業・生活支援センターに障害者求人開拓員（仮称）を配置し、障害者等に対する支援体制の充実を図ること
- 5 若年者や中高年者の求職者に対する就職促進施策の推進を図ること
特に、新卒者の厳しい就職環境を踏まえ、就職支援策の拡充を図るため、新卒応援ハローワークの増設を行うとともに、就職者への定着支援のための体制整備の充実を図ること
- 6 社会経済のグローバル化に対応するため、我が国への就職を希望する留学生に対し留学生求人開拓員（仮称）の配置や受入企業への助成金制度の創設を行うなどの就職支援策を講じること
- 7 企業活動の存続と従業員の生活の安定が図られるよう、「雇用調整助成金」について、本制度を維持するとともに、今後も景気の動向に応じて、機動的かつ柔軟な対応を図ること



(資料出所:長崎労働局)

【1 「緊急雇用創出事業臨時特例基金事業」について】

- 事業実施期間延長等の要件緩和及び増額を行うことは
本県の雇用情勢は、有効求人倍率が総じてみれば緩やかな改善傾向にあるものの、全国と比べて低い状況が続いており、短期的な雇用創出を伴う人材育成の必要性は依然として高い状態が続いています。このため平成27年度からの雇用機会の創出等の事業実施が可能となるよう、事業実施期間を延長する要件緩和を実施していただくとともに、それに伴う交付金の増額を望みます。
基金事業終了後の継続雇用を図るため、新規雇用者の雇用期間を2年以内とする要件緩和を望みます。

【2 女性の就業継続推進について】

- 仕事と家庭の両立支援の拡充とは
女性の勤続年数は男性と比べて短く、継続就業を希望しながらも出産・育児等により離職を余儀なくされ、就業の継続に見通しを持ちにくくなっているのが現状です。
働き続けることを希望する女性が退職することなく継続就業できるよう、企業に対して、子育てや介護をしながらも働き続けられる雇用環境の整備に関する啓発や、各種制度の周知を効果的に進めるために推進員を配置するなど、仕事と家庭の両立支援の強化を望みます。
- 子育て等のために離職した女性の再就職支援の充実とは
出産・育児によりいったん仕事をやめても、子供が育つにつれて就労を希望する女性が多いにも関わらず、実現できていないのが現状です。こうした子育て等により離職した女性への再就職支援を推進するため、ハローワークにおけるマザーズコーナーの増設などを望みます。

【3 高齢者の就業機会の確保について】

- 高齢者就労総合支援コーナーの拡充とは
本県における高齢者人口の割合は26.0%（全国 23.0%）で全国よりも高齢化が進んでいます。一方、高齢者の就業率は16.9%と全国より3.5ポイント下回っています。
本県にとって、年齢にかかわらず、意欲と能力に応じて働くことができる「生涯現役社会」の実現は取り分け重要であり、現在、ハローワーク長崎にのみ設置されている「高齢者就労総合支援コーナー」の相談員等の拡充や県内各ハローワークへの新規設置を望みます。
- シルバー人材センター事業についての補助金の確保・拡充等とは
 - ①補助金の確保・拡充とは
シルバー人材センターは、働く意欲のある高齢者に就業の機会を提供し、高齢者の能力を活かした活力ある地域づくりに寄与しており、超高齢化社会において、その果たすべき役割はますます重要です。しかしながら、行政刷新会議の事業仕分けにより、国の平成23年度におけるシルバー事業関係予算は、平成21年度に比べ、32.8%、約44億9千万円の削減がなされました。なお、平成24年度以降については、前年度とほぼ同額の予算が確保されているものの、センター運営の要である職員の削減を余儀なくされるなど、シルバー事業の運営は非常に厳しい状況となっています。
今後、シルバー人材センターの円滑な運営を図るため、事業推進に必要な補助金の確保・拡充を望みます。
 - ②派遣契約期間の適用除外とは
シルバー人材センターからの派遣労働者については、派遣先の常用労働者の代替になるとは考え難いため、派遣法第40条の2の規定による派遣契約期間の制限の適用除外の措置を望みます。

【4 障害者等の就職促進について】

- 障害者雇用率未達成企業の指導強化や障害者等の支援体制の充実とは
約4割にのぼる雇用率未達成企業の解消を図るとともに、仕事に就くのが困難な障害者や難病患者等の就業支援をきめ細かにいき就職を促進するため、障害者就業・生活支援センターに障害者求人開拓推進員（仮称）を配置するなどの支援体制の充実を望みます。

【5 若年者等の就職促進について】

- 就職促進施策の推進とは
本県では、若者向け就業支援施設「フレッシュワーク」や中高年者向け就業支援施設「再就職支援センター」を設置して、就職に関する悩み相談、適職診断、応募書類の書き方や面接の受け方等のセミナーを実施しており、職業相談機能について、人的支援を含めた予算の確保を望みます。
- 新卒者の厳しい就職環境とは
長崎労働局によると、平成26年3月末日現在、大学等の就職内定率は93.3%、高校の就職内定率は97.9%となっていますが、大学等の県内就職率は44.4%、高校の県内就職率は52.4%と若者の県外流出が続いており厳しい状況となっています。
- 就職支援策の拡充とは
本県は、厳しい就職環境を踏まえ、平成25年度は高校の就職支援を重点に、県内企業に対して求人票の早期提出要請、高校へ就職支援専門員の配置、合同企業面談会の実施など、県と国がそれぞれの施策の連携を図り支援したところです。さらに新卒者の早期就職を促進するため、新卒応援ハローワークの増設など就職支援策の拡充を望みます。
また、ニート等若者無業者の職業的自立支援を推進するため、地域若者サポートステーション事業の予算の確保並びに拡充を望みます。
- 定着支援のための体制整備の充実とは
本県では、若者向け就業支援施設「フレッシュワーク」（ジョブカフェ）と国の新卒応援ハローワーク（大学、高校）、わかもの支援コーナーをワンフロア化し、就職支援の充実を図っております。さらに就職した新卒者等若者の定着支援を効果的・効率的に実施するため、人的支援を含めた予算の確保を望みます。

【6 留学生の就職支援について】

- 留学生に対する就職支援策とは
社会経済のグローバル化に対応するためには、留学生の受入れを増進するなどの積極的な取り組みが必要です。このため、大学等に在籍する留学生を卒業後に国内へ就職させるために、留学生の就職を促進するための留学生求人開拓推進員（仮称）のハローワークへの配置や留学生を採用した企業への助成金制度の創設など就職支援の強化を望みます。

【7 雇用調整助成金の維持について】

- 機動的かつ柔軟な対応とは
リーマンショック後、数次にわたる助成内容等の拡充により雇用維持が図られ、本県の厳しい雇用情勢の下支えとなったところです。平成25年12月1日から、同制度は、ほぼリーマンショック前の支給要件に戻されていますが、今後も景気の動向に応じて、雇用情勢に対応する要件の緩和を望みます。
- 【現行の助成内容等】
 - ・支給要件
 - ・最近3ヶ月の生産量、又は売上高等の指標が前年同期と比べて10%以上減少
 - ・助成率
 - 大企業1/2、中小企業2/3
 - ・教育訓練費
 - 大企業1,200円、中小企業1,200円
 - ・支給限度日数
 - 1年間で100日（3年間で150日）