

我が国の離島航路政策について

国土交通省海事局内航課

離島航路の現況

昭和二十七年に制定された離島航路整備法の第二条に、

— 「離島航路」とは、本土（本州、北海道、四国及び九州をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）とを連絡する航路、離島相互間を連絡する航路その他船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいう。

とあり、令和四年四月現在、二八六の離島航路が存在しています（左図参照）。

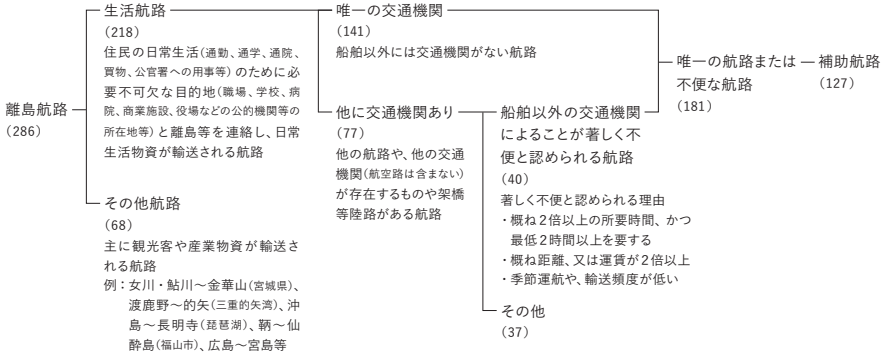
このうち、観光航路などを除いた二一八航路が「生活航路」となっており、そのうち「船舶以外に交通機関がない唯一の

航路」（二四一航路）と「船舶以外の交通機関によることが著しく不便と認められる航路」（四〇航路）を合わせた「唯一の航路または他の交通機関によることが著しく不便と認められる航路」一八一航路において、当該航路が「陸上の国道または都道府県道に相当する海上交通機能を有し、関係住民のほか郵便・信書便または生活必需品及び主要物資等を輸送し、航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められる」赤字の一二七航路に対して、国土交通省として、地域の特性に応じた生活交通の確保維持のための「地域公共交通確保維持改善事業」を活用した補助制度（離島航路補助制度）を実施しています。

二八六の離島航路の事業者の経営形態は、民営一四一社、第

離島航路の分類（離島航路補助金における分類）

令和4年4月1日現在



- 離島航路整備法
 - 第3条 政府は、離島航路事業者に対し、毎年、予算の範囲内で、当該離島航路の維持を助成するための補助金を交付することができる。
- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱
 - ①離島振興法により指定された離島振興対策実施地域又はこれらに準ずる地域（奄美群島振興開発特別措置法、小笠原諸島復興特別措置法又は沖縄振興開発特別措置法）に係る航路である。
 - ②本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当する。
 - ・他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となる。

- ・同一離島に複数の航路が存在する場合に、同一離島について起点の港を異にし、終点が同一の市町村にない航路であり、協議会で決定された航路である。
- ③当該航路が陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有する。
- ④当該航路において関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送している。
- ⑤当該航路の経営により生ずる欠損が明らかに止むを得ないと認められるとともに、整備計画に適合する運航計画に従って営んだ場合における標準欠損額（整備計画を基礎として別表の算出方法により算出した標準費用から標準収益を差し引いた額をいう。）が25万円以上であることが見込まれる。

出典：海警局資料

費用について改善し、地域格差の是正、定住の促進を図る必要があること鑑み、地域格差の一つである人の往来に要する費用について改善し、地域格差の是正、定住の促進を図る必要

離島住民運賃割引補助
 離島は、他の地域に比較して厳しい自然的社会的条件の下にあることに鑑み、地域格差の一つである人の往来に要する費用について改善し、地域格差の是正、定住の促進を図る必要

離島航路運営費補助
 補助対象期間は一〇月から九月の一年間で、事前算定方式による内定制度を導入し、補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式により支援を行っています。

地域公共交通確保維持改善事業を活用して、住民のライフラインとしての役割を果たす旅客船舶航路の確保・維持に必要な支援を予算の範囲内で行っています。

離島航路補助制度

三セクター三一社、公営四八自治体となっており、五四二隻の船舶が就航しています。令和二年度の輸送人員は二六六〇万人（対前年度マイナス三六パーセント）となっており、営業収入五八九億円に対し、営業損益はマイナス一八〇億円、経常損益はマイナス一五四億円、経常収支率は八一パーセントと非常に厳しい状況となっております。

地域公共交通確保維持改善事業による離島航路補助制度の概要

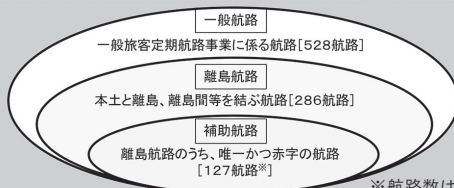
『地域公共交通確保維持改善事業』

R5予算額：207億円

◇島民生活に必要な不可欠な離島航路の維持・確保を支援
〈R5予算額 離島航路：70.5億円〉

○補助対象は唯一かつ赤字の航路

1. 離島航路運営費補助
 - ・欠損見込額に対する補助
2. 離島住民運賃割引補助
 - ・協議会の決定による離島住民運賃割引費用の1/2を支援(残り1/2は自治体等で負担)
3. 離島航路構造改革補助
 - ・公設民営化等による船舶の代替建造費用への支援



※航路数は令和4年4月1日現在の数値

出典：海事局資料

要があるため、離島住民向け運賃割引への支援を行っております。

離島住民向け運賃割引については、当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域（自治体等）による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定、運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の二分の一を含め、国が補助を行っております（上図参照）。

■ 離島航路構造改革補助

離島航路の維持・改善のため、協議会（国、都道府県、市町村、離島航路事業者等から構成し、航路の維持や利用促進策について協議する場）において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組の支援を行っております（次ページ図参照）。

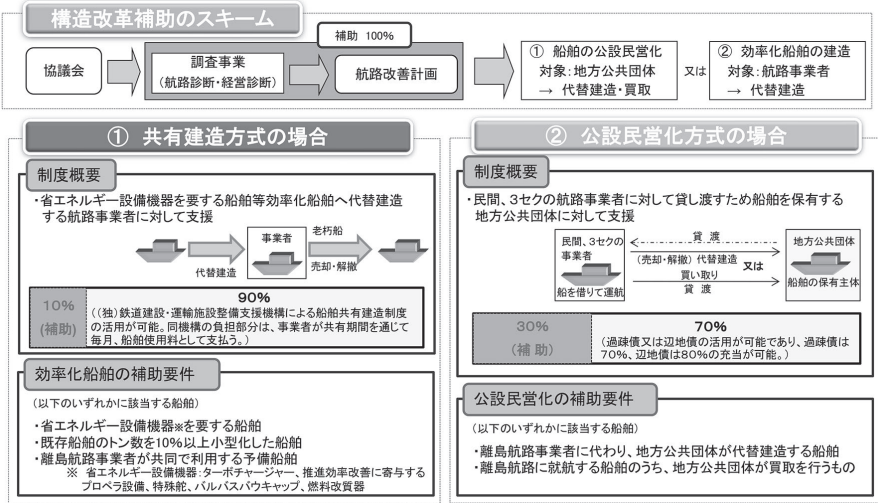
その他の離島航路政策

■ 離島補助航路以外への支援制度

令和四年度第二次補正予算を活用し、DX・GX（グリーン・トランスフォーメーション）等による経営効率化の取組や経営改善に資する新たな取組に関する実証運航に対する支援に加え、感染症対策、観光分野と交通事業者との連携による地域の誘客数増加施策に要する費用等に対して支援を実施することに

地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援



出典：海事局資料

より、船旅そのものを貴重な観光コンテンツとして捉え直し、その魅力の向上や発信を図っております。

■ 離島航路を含めた、旅客船全般への支援

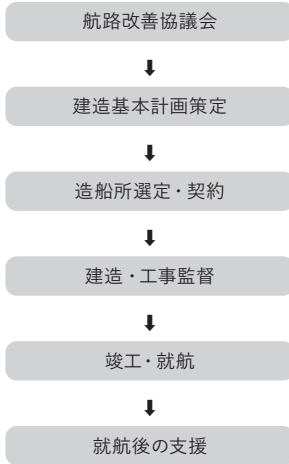
関係省庁と連携し、燃料油に係る税負担を軽減するため、地球温暖化対策税の還付措置（令和五年度要望。三年延長）、軽油引取税の課税免除措置を行っているところです。さらに、原油価格上昇に伴う燃料油価格激変緩和については、令和四年度第二次補正予算において、同五年一月以降も、補助上限を緩やかに調整しつつ、同五年九月末まで引き続き実施することとなっております。

■ 船舶建造支援（鉄道・運輸機構）

離島航路に就航する船舶の建造に対しては、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という）の共有建造制度において、金利の軽減および共有割合を九割（特定船舶導入計画の認定を受けた船舶においては、九・五割）まで引き上げて支援を行っているところです（上図参照）。

共有建造制度とは、離島航路事業者と鉄道・運輸機構が費用を分担して船舶の建造を造船所に共同発注し、完成までの間の工事監督や検査も共同で行うものです。また、完成した船舶は、費用の分担割合に応じて離島航路事業者と鉄道・運輸機構が一定期間（おおむね耐用年数）共有、共有船の鉄道・運輸機構持分の使用料として、共有期間を通じて支払い、共有

離島航路事業者等への技術支援



■離島航路改善計画の進め方

- ・協議会の開催による航路改善計画の策定
- ・建造船の主要寸法、性能要件等をまとめた基本計画書を作成
- ・船主の意向や基本計画書をもとに一般配置図を作成
- ・入札公告作成
- ・造船所企画選定協力・選定資料作成
- ・入札時の技術説明
- ・ヒアリング資料作成と説明
- ・提案書評価委員会資料作成
- ・図面審査
- ・工事監督・検査

出典：鉄道・運輸機構資料をもとに作成

期間満了時に減価償却後の残存簿価での鉄道・運輸機構持分を買い取ることで、離島航路事業者の一〇〇パーセント所有となる制度です。

この制度では、船舶の建造資金面のみならず、技術支援の一環として離島航路就航支援を行っており、検討段階に航路・港湾調査、建造船舶の仕様の作成支援、造船所決定等を支援する等、計画段階からの技術面での広範かつ専門的なサポートに加え、建造段階における図面審査、工事監督、就航後共有期間中におけるトラブル対応など継続したサポート（工事監督以外の技術支援はすべて無償）も実施しているところだ。

離島住民にとって、航路は生活や産業を支える手段として不可欠なものであり、人口の減少や高齢化の進展による輸送人員の減少等により、離島航路事業者の経営は厳しい状況であるため、国土交通省海事局内航課といたしましては、引き続き、関係自治体とも緊密に連携を取りながら、離島航路の確保維持を図ってまいります。