３．国の支援の基本的考え方

半島振興施策に関し、国の責務を踏まえた支援の基本的考え方は、以下のとおりである。

⑴　国による財政支援、情報提供等

国は、指定半島地域の創意工夫を生かした主体的な取組を尊重する立場から、指定半島地域の自立的発展に留意しつつ、予算面、税制面、金融面等において指定半島地域が選択可能な各種支援措置の整備に努める。また、半島振興計画に基づく事業に対して当該事業に充てるために起こす地方債について法令の範囲内等において配慮するものとする。

加えて、国は、指定半島地域の振興上の共通課題への対応や指定半島地域の主体的な取組の促進のため、指定半島地域の活性化等に係る先進事例や国による各種支援措置等について地方公共団体や指定半島地域への情報提供の徹底に努めるものとする。

⑵　産業振興促進計画

産業振興促進計画は、指定半島地域市町村の特性に応じた農林水産業の振興、商工業の振興、情報通信業の振興、観光の振興その他の産業の振興を促進するため、産業の振興を促進する区域、振興すべき業種、当該業種の振興を促進するために行う事業の内容、実施主体に関する事項及び計画期間を記載した計画を作成し、主務大臣の認定を申請することができる。

産業振興促進計画を作成する場合には、このほか、「名称」、「目標」、「目標の達成状況に係る評価に関する事項」、「計画区域における産業の振興を促進する上での課題」、「関係都道府県、関係市町村、関係団体、民間事業者その他の者との適切な役割分担及び連携に関する事項」を記載するよう努めるものとする。目標は、例えば設備投資件数、設備投資額、雇用創出人数等、定量的なものを可能な限り策定するとともに、その評価は、計画期間の終了を待たず期中においても行い、その結果を産業振興の取組に随時反映することが望ましい。

主務大臣は、産業振興促進計画が認定された市町村に対し、当該計画の実施に必要な情報の提供、助言その他の援助を行うものとする。

なお、農地法（昭和27年法律第229号）等において、認定産業振興促進計画に基づく事業に関する各種の開発の許可、届出等の手続については、可能な限り運用面で配慮していくこととする。

４．法第４条に規定する半島振興計画の策定に当たって指針となるべき基本的事項

都道府県が半島振興計画を作成するに当たっての指針となる基本的事項は、⑴～⑮のとおりである。あわせて半島振興計画を策定する際には、以下の点について留意する。

・　改正法では半島振興計画に掲げる事項を規定する法第４条第１項が大幅に改正され、基本的方針、目標、計画期間、達成状況の評価といった全体に係る号や個別の分野においても介護サービス及び障害福祉サービス等の確保、自然環境の保全及び再生、再生可能エネルギーの利用の推進、移住、定住及び二地域居住の促進並びに人材の育成、その他振興に必要な事項の号が新設されるとともに、既存の号についても拡充されていることを適切に踏まえた内容とするものとし、また、状況の変化等に応じ適宜変更するものとする。

・　国土形成計画、国土利用計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画その他の法令の規定による地域振興に関する計画並びに国土強靱化基本計画、水循環基本計画と調和したものとする。また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第41条の規定により、防災に関する部分は、防災基本計画、防災業務計画又は都道府県地域防災計画と矛盾し、又は抵触するものであってはならない。

・　半島振興計画を作成するに当たっては、市町村相互間の広域的な連携の確保、市町村に対する指定半島地域の振興のために必要な情報提供等の援助についても必要に応じて記載するよう努める。

・　半島振興計画に基づく各種の基盤整備については、自然環境等への配慮とともに、既存の社会資本ストックや公共施設の老朽化の懸念を踏まえ、ニーズに対応した既存ストックの有効活用、施設の長寿命化・集約化の方向性、人口減少・高齢化の進展など、近年の社会経済の動向を踏まえた計画とすることも必要である。

⑴　基幹的な道路、港湾、空港等の人の往来及び物資の流通に資する交通施設並びに通信施設の整備その他の指定半島地域と国内の地域との間及び指定半島地域内の交通通信の確保に関する基本的な事項

①　交通施設の整備

三方を海に囲まれ、平地に恵まれない等の条件不利性を抱える指定半島地域においては、道路をはじめとする交通の確保は日常の生活のほか、産業振興、指定半島地域外の住民との交流を進めていく上で欠くことのできない基盤的な存在である。

令和６年能登半島地震等の状況を踏まえると、半島循環道路等の整備、基幹的な市町村道等の整備、港湾や小型航空機飛行場等の整備、地域公共交通の活性化及び再生それぞれに係る取組に加え、地域の実情に応じて陸海空様々な手段を駆使した交通の確保をいかに図っていくかという広域的かつ総合的な視点が重要である。

特に道路については、災害に対して脆弱な条件のもとで安全・安心な国土利用を図る観点から、高規格道路の未整備区間の解消や暫定２車線区間の４車線化、ダブルネットワーク化などを含めた災害に強い道路ネットワークの構築が重要である。港湾についても、防災拠点化等を進めることが重要である。

また、幹線交通網から離れて海に突き出した行き止まりである指定半島地域では陸路での移動が困難であるところ、人口減少・高齢化の進展により鉄道やバス等の維持も難しくなってきている。

車の運転免許を持たない高齢者や学生等地域住民の足として重要な役割を担うこれらの地域公共交通の確保に向け、地域の多様な関係者の連携・協働により「交通空白」の解消等を推進することは、指定半島地域にとって極めて重要である。なお、ここでいう地域公共交通には、鉄道、バス、タクシー、乗合タクシーのほか、公共ライドシェアや日本版ライドシェア等も含まれる。

物資の輸送についても、消費地から離れた指定半島地域は他の地域と比べ、費用が多くかかると指摘されており、離島と異なり一方が他地域と陸続きである等による半島と離島の条件不利性の違いを踏まえつつ、４．⑵①に示す流通体系の確立に係る取組とともに、交通体系の整備を推進することが重要となる。各指定半島地域において、真に必要な交通のあり方を議論し、実践に移していくことが求められる。

②　通信施設の整備等

指定半島地域における高度情報通信ネットワーク等情報通信基盤の整備は、指定半島地域が有する地理的制約を克服するほか、交流・雇用の手段としても極めて有効な手段である。近年急速に進められてきた超高速ブロードバンド基盤の整備の結果、他の地域との格差は縮小してきているが、引き続き、格差を解消するための整備を進めていくとともに、整備が進まない指定半島地域において、現状を把握し、必要な対応を行うことが重要である。

また、改正法で災害情報の収集や提供の円滑化が記載されたことも踏まえ、自治体において人工衛星を利用した通信設備を含む様々な通信設備の活用体制を整備することも有用と考えられる。

さらに、そうした情報通信技術の活用を通じたデジタル化は、指定半島地域が抱える様々な課題の解決に不可欠なものである。デジタル技術の活用により、地方の社会課題の解決等に係る各種の取組と歩調を合わせつつ、テレワークや遠隔医療、遠隔教育、ドローンによる生活物資輸送等の先端的な情報通信技術の活用に向けた支援を行うことが重要である。

⑵　農林水産業、商工業、情報通信産業その他の産業の振興及び観光の開発に関する基本的な事項

①　農林水産業の振興及びその競争力の強化

指定半島地域は、古くから農林水産業が基幹産業として発展し、現在も全国トップレベルの農林水産物の産地として全国に食料を供給する拠点として重要な役割を果たしているが、平地に恵まれない等の理由から生産コスト等が高いことや、高齢化の進展による就業者数の減少等の問題もあり、厳しい状況にある。

このような中で、地域の特性を生かした農林水産業の振興を図るためには、豊かな地域資源を持続的に利用すること、平地に恵まれない等の不利な条件を克服すること等が必要である。このため、農林水産業の生産基盤を強化するとともに、効率的かつ安定的な経営を担う人材の育成及び確保に向けた取組や、技術の開発及び普及を促進することが重要である。