

10 地方交付税の確保等について

【総務省】

【提案・要望の具体的内容】

1 地方交付税の充実強化

- (1) 全国一律の基準ではなく、各地域に必要な財政需要を適切に捕捉し、離島やへき地対策など、多くの離島や極めて長い海岸線を有する本県の特異性に十分配慮すること
- (2) 地方交付税の安定性、地方公共団体の予見可能性を高めるために地方交付税の法定率の引き上げを実施するとともに、臨時財政対策債の発行等によらず、地方財政全体として必要な地方交付税の額を確保し、財源保障機能及び財源調整機能の強化を図ること

2 地方税財源の拡充

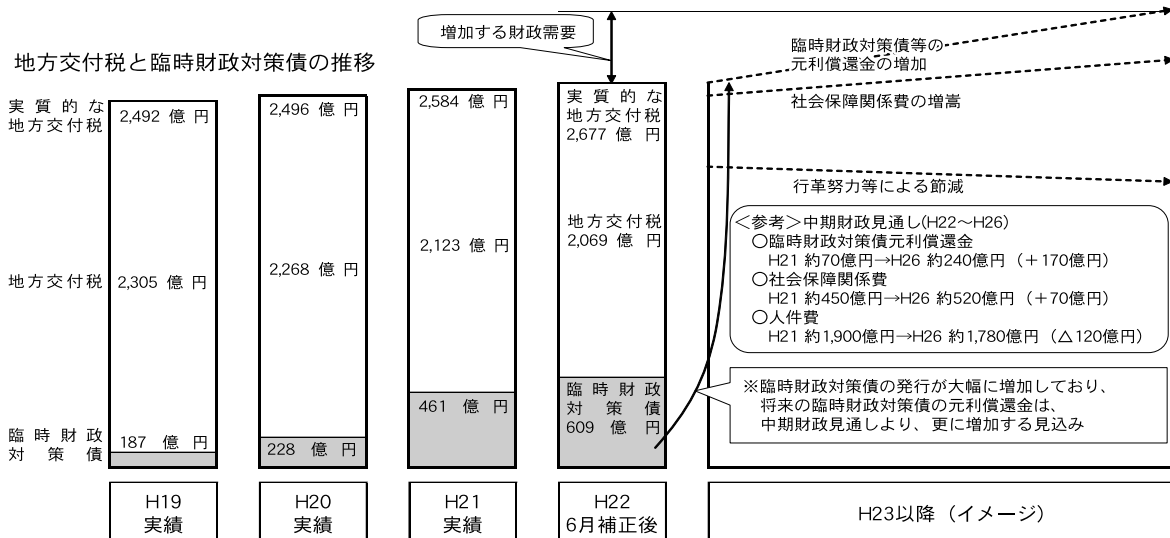
本県は、市町村合併を積極的に進めてきたところであるが、それらの地域が自らの責任で行財政運営を行うことができるよう、国と地方の役割分担を踏まえ、地方の歳出に見合う地方税財源を確保するとともに、地方消費税の充実等により、偏在性が小さく安定性を備えた地方税体系を構築すること

3 一括交付金化における地方財源総額の確保等

- (1) 単に既存の補助金を統合するだけでなく、省庁間の縦割りをなくし、国の地方への関与を出来る限り排することで、地域の実情に合った使途に自由に活用できるよう、使途の区分を必要最小限にすること
- (2) 地方に必要な地方財源総額を確保し、その配分に当たっては従来の国庫補助金の交付実績等を勘案し、財政力や社会資本整備状況等地域の特異性に十分配慮すること

4 地方行財政制度への地方の意見の確実な反映

地方行財政制度の設計に当たっては、地域主権の理念に基づき地方の意見を十分聴取し、「国と地方の協議の場」において協議するとともに、決して、国の財源捻出のために、地方交付税の削減や一括交付金化による地方財源総額の削減を行わないこと



【1 地方交付税の充実強化について】

(1) 多くの離島や極めて長い海岸線を有する本県の特殊性とは

- ・ 県土は、陸域面積は4,105km²ですが、県域は海域を含め東西213km、南北307kmにわたり、九州本土全域と同じ広がりを持します。海岸線延長は4,203kmで全国2位の長さです。
- ・ 県内移動に非常に大きなコストを要し、行政効率・生産効率が上がりにくい構造であり、特に、学校や警察、その他行政機関を効率的に配置できない等行政コストが割高となっています。

人口一人当たりの歳出（平成20年度決算）	全国平均	長崎県	全国の比較
○ 福祉・子育て支援の経費	4万3千円	5万5千円	1.3倍
○ 教育の経費	8万7千円	10万8千円	1.2倍
○ 警察の経費	2万6千円	2万9千円	1.1倍

(2) 地方交付税の安定性、地方公共団体の予見可能性とは

- ・ 平成22年度の地方財政計画における地方一般財源総額は増加していますが、一方、地方財源不足額が大幅に増加しており、臨時財政対策債の増発により補てんをしている状況です。
- ・ 臨時財政対策債による補てんは、地方の予見可能性を低下させるとともに、その償還を地方が行う必要があることから、将来の地方財政の健全性を阻害します。

地方財源不足の状況	H18	H19	H20	H21	H22	前年度比
○ 地方財源不足額（億円）	57,044	44,200	52,476	104,664	182,168	+74%
うち臨時財政対策債（億円）	29,072	26,300	28,332	51,486	77,069	+50%

【2 地方税財源の拡充について】

○ 本県の財政健全化と市町村合併の取組状況とは

- ・ 三位一体の改革の影響や、今後増嵩が見込まれる社会保障関係等に対応するため、行財政改革に取り組んでいます。



- ・ 市町村合併を積極的に進め、平成の大合併による市町村数の減少率は全国一位。



○ 地方消費税の充実等により、偏在性が小さく安定性を備えた地方税体系の構築とは

- ・ 地域が自らの責任で行財政運営を行うためには、受益と負担の関係が明確化される地方税の充実強化が重要ですが、税収の地域間の偏りや変動する経済情勢を考慮すれば、偏在性が小さく安定性の高い地方税体系が必要です。

【3 一括交付金化における地方財源総額の確保等について】

(2) 財政力や社会資本整備状況等地域の特殊性とは

○ 本県の財政状況

- ・ 自主財源である県税収入が少なく、地方交付税や国庫支出金などの依存財源の割合が高くなっています。

（自主財源比率：36.0%（全国42位）、経常収支比率：98.3%（全国7位））

○ 本県の社会資本整備の状況

- ・ 都市部に比べバスや鉄道網等の公共交通サービスが限定されます。また、道路等の改良率が低いなど、これまでの社会資本整備が他の地域に比べ遅れている状況です。

道路（国道・県道）の整備状況（H20.4）	長崎県	全 国	全国比
○ 改良率（%）	69.3	74.6	0.929
○ 整備率（%）	53.5	59.3	0.902

【4 地方行財政制度への地方の意見の確実な反映について】

○ 国の財源捻出のために地方財源総額の削減を行わないとは

- ・ 本県では、三位一体の改革の際、平成16年度から18年度までの3年間で306億円もの地方交付税が削減され、住民生活に直結する経費さえ削減せざるを得ませんでした。
- ・ 地域の住民が主役となり、その住民の意思を踏まえ、地域が主体的に政策を選択し、その選択に地域が責任を負う地域主権の実現のためには、地方税財源の充実・強化が不可欠です。

11 合併後の新市町への支援策の充実強化について

【総務省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 合併後の新市町に対して、普通交付税の合併補正の拡充、適用期間の延長など、さらなる財政支援を図ること
- 2 合併特例債・合併推進債について、弾力的な対応や適用期間の延長などを行うこと
- 3 一島一町村との合併について、医療や交通対策等住民生活に密着した行政サービスの維持・向上が図られるよう、地方交付税による措置の継続や拡充など、さらなる特別な財政措置を講じること
- 4 合併後の新市町への支援に積極的に取り組んでいる都道府県に対し、さらなる財政支援を行うこと

合併新法分を加えた
市町村数減少率
(H11.3.31～H22.3.31)

合併13市町の合併特例債の
活用状況
(H16～H21)

(単位：千円)

順位	都道府県名	減少率
1	長崎県	73.4%
2	広島県	73.3%
3	新潟県	73.2%
4	愛媛県	71.4%
5	大分県	69.0%

種類	起債限度額	発行額	発行済率
ハード	321,210,000	95,910,400	29.9%
ソフト	38,280,100	25,115,300	65.6%
合計	359,490,100	121,025,700	33.7%

【1】普通交付税の合併補正の拡充、適用期間の延長などは

長崎県は、全国に先駆けて市町村合併に取り組み、平成の大合併（合併旧法、合併新法）において、従来の79市町村から21市町へと再編され、市町村数の減少率は全国第一位となっています。

合併市町に対しては、合併直後の行政の一体化や行政水準・住民負担水準の格差是正に要する臨時的経費について、合併後5年間、普通交付税の合併補正で措置されていますが、合併市町においては合併による効率化の効果が出るまでには、一定の期間がかかることから、合併補正の拡充や適用期間の延長が必要です。

※合併補正による増加需要額（13市町の5年間合計） 130.6億円
＜松浦市2.9億円～長崎市34.7億円＞

【2】合併特例債・合併推進債について、弾力的な対応や適用期間の延長とは

合併市町においては、合併の時期と三位一体改革の時期が重なったことで、投資事業の抑制を余儀なくされ、平成21年度末の合併特例債の発行額は、発行限度額の30%程度となっています。また、その後に施行された財政健全化法の施行に伴い、より健全な財政運営を図るためには、長期間の施設整備が求められる状況となっています。今後、市町の建設計画に基づいてまちづくりを着実に進めていくためには、合併特例債の弾力的な運用や現行の適用期間（合併後10年間）の延長が必要となります。

※合併特例債の発行限度額（13市町の合計） 3,594.9億円
平成21年度末の発行済額（13市町の合計） 1,210.3億円（33.7%）
＜南島原市（合併5年目）19.3%～対馬市（合併7年目）52.9%＞

【3】一島一町村との合併について地方交付税による措置の継続や拡充とは

一島一町村については、合併後も生活関連施設（ごみ処理やし尿処理など）や一定の役場機能を残す必要があるため、行財政の効率化には限界があり、また医師確保や交通対策などへは増嵩経費が生じるため、国レベルの支援策が必要であると考えます。

合併算定替え期間中（15年間）は、普通交付税の隔遠地補正で措置されていますが、その後、仮に属島補正となると、措置額が激減することとなるため、合併算定替え期間終了後も隔遠地補正による特別の財政支援の継続が必要です。

※合併算定替え終了による影響額 △約23億円
＜長崎市31百万円～対馬市△1,070百万円＞

【4】合併後の新市町への支援に取り組んでいる都道府県に対する、さらなる財政支援とは

長崎県では、市町村合併の推進を図るため、各種啓発や各地域の合併協議会への助成を行ってきたほか、合併市町のまちづくりを支援するために、県単独の合併支援特別交付金や合併市町への県職員の派遣、市町職員の人材育成の支援などを行っており、その総額は約188億円となります。しかしながら、国からの普通交付税や特別交付税などによる財政支援措置額は約96億円であるため、本県の厳しい財政事情にご配慮いただき、特別の財政支援を望みます。

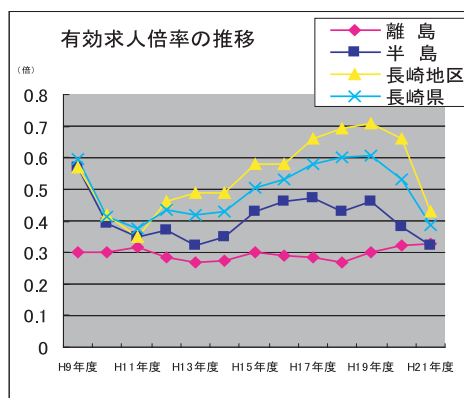
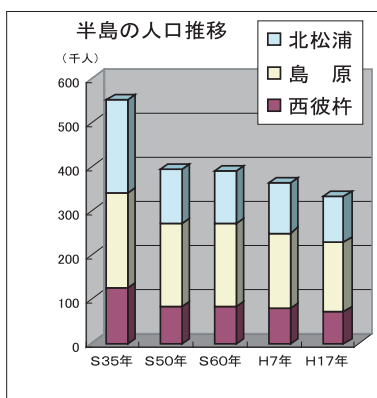
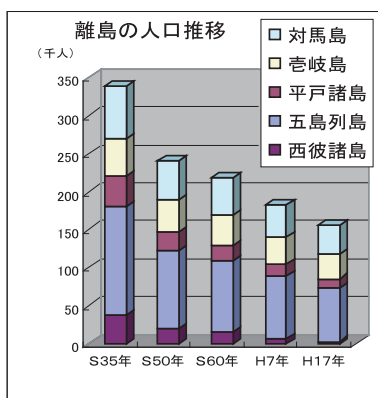
※長崎縣市町村合併支援特別交付金 総額157億円
※合併市町への県職員の派遣 H15～H22 延べ186名（うち、140名については、給与費を県負担）

12 「離島・半島」振興対策の充実について

【総務省、農林水産省、国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 離島・半島地域の創意工夫を活かした自立的発展を促進するための、地域住民の生活を支える生活環境、産業基盤、交通通信網等の整備にかかる十分な財源の確保と離島振興計画・半島振興計画の推進への支援
- 2 離島・半島地域における産業の振興を図るための税制優遇措置の延長・拡充
- 3 離島・半島地域における交流人口拡大対策及び定住促進対策の充実
- 4 国境離島・外洋離島が抱える不利条件の解消を図るための物流・人流にかかる輸送コスト是正を目的とした助成制度の創設や税制を含めた各種支援施策の充実
- 5 離島航空路及び離島・半島航路の維持・改善のための支援
- 6 漂流・漂着ごみ対策
- 7 介護保険制度における施策の充実強化
- 8 家電リサイクル法の施行に伴う離島地域の収集運搬に係る費用負担の軽減、など



【1について】

○離島・半島地域の創意工夫を活かした自立的発展とは

地域の創意工夫を基本に、地域固有の資源の活用などにより、本土などとの間で生じる地域差を価値ある地域差ととらえ直し、活性化を図ることであります。

○交通通信網等の整備にかかる十分な財源の確保とは

離島が抱える最大の不利条件である「隔絶性」を是正する交通通信網等について、生活環境、産業基盤の整備と併せて、その財源の確保を望みます。

○離島振興計画・半島振興計画の推進への支援とは

離島振興計画・半島振興計画の実施に要する経費について、離島振興法、半島振興法に基づきその予算の確保が図られることを望みます。

【2について】

○税制優遇措置の延長・拡充とは

離島振興法、半島振興法に基づき、法指定地域においては、製造業等に対する法人税等の優遇措置が講じられており、これらの措置の適用期限が平成23年3月となっていることから、優遇措置の延長、対象業種の拡大等制度の拡充を望みます。

【3について】

○交流人口拡大対策及び定住促進対策とは

交流施設整備、交流イベント等に対する支援策や生活環境や医療体制の整備等定住条件の改善に対する施策の実施を望みます。

○その充実とは

各種支援策の予算額の確保、内容の充実を望みます。

【4について】

○国境離島・外洋離島が抱える不利条件の解消とは

離島の中でも、国境離島・外洋離島は、国家的、国民的に重要な役割を担っている一方、その地理的条件から離島が抱える経済的不利条件が顕著に現われる地域です。

これらの地域が抱えると考えられる不利条件は以下のとおりです。

- ①物流・人流にかかる輸送コスト高
- ②外国由来の漂流・漂着ごみ
- ③航行船舶の事故等による原油の流出・漂着
- ④外国由来の大気汚染
- ⑤台風時の外国船の避泊

○物流・人流にかかる輸送コスト是正とは

不利条件の中でも、特に、物流にかかる輸送コストは、農林水産業をはじめとしたあらゆる産業の競争力を低下させる要因となっているとともに、住民生活に大きな負担となっています。

また、観光客を呼ぶにしても、人流にかかる輸送コストである交通運賃が高いため、交流人口の増大に大きな障壁となっています。

○助成制度の創設とは

国境離島・外洋離島における競争条件、定住条件を本土と同じにする必要があることから、物流・人流にかかる輸送コストに対する国の助成制度の創設を望みます。

○税制を含めた各種支援施策の充実とは

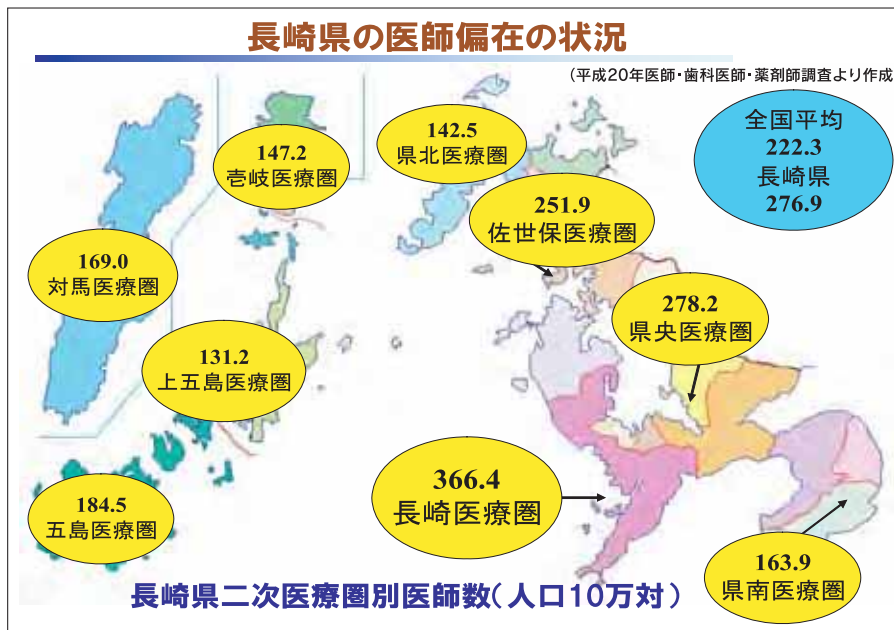
国境離島・外洋離島の不利条件の解消を図るため、新たな税制優遇措置の創設についての検討を望みます。

13 離島・へき地における医師・看護師確保対策の充実について

【厚生労働省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 離島・へき地における医師確保のため、一定期間、離島・へき地病院等への勤務を誘導するなどの新たな制度構築を行うこと。また、同地域に勤務する医師が専門医資格を取得しやすくなるように、医師養成システムについて早急な見直しを行うこと
- 2 離島・へき地住民の専門医療へのニーズを満たし、安全安心な医療体制を構築するために、都市部の専門医との連携を密にし、離島・へき地の患者が専門的な医療へ容易にアクセスできるような体制の整備を行なうこと
- 3 離島・へき地における医療提供体制整備等のため、特定看護師（仮称）の資格要件に「一定期間の離島・へき地病院等への勤務」を設定すること
- 4 離島・へき地における看護職員確保のため、離島・へき地病院等の研修体制等の整備を進めること



離島の公立病院等の看護職員数及び資格取得状況

H22.6.14現在 長崎県病院企業団

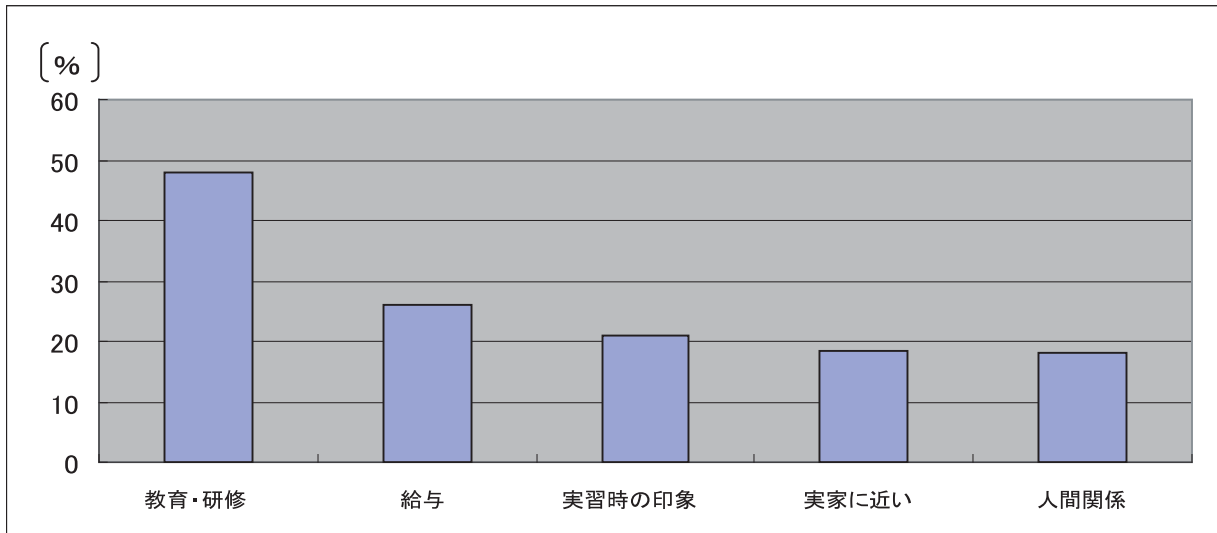
病院名	看護職数	職 種				資格等		
		保健師	助産師	看護師	准看護師	専 門	認 定	備 考
五島中央病院	142	7	6	108	21	0	1	休業自費研修中
富江病院	21			19	2	0	0	
奈留病院	17			13	4	0	0	
上五島病院	82		6	65	11	0	0	
有川医療センター	9			9		0	0	
奈良尾病院	20			14	6	0	0	
杵岐市立市民病院	100			81	19	0	2	呼吸器・管理
対馬いづはら病院	103	4	7	74	18	0	0	
中対馬病院	64	1		50	13	0	0	
上対馬病院	42		3	33	6	0	0	
計	600	12	22	466	100	0	3	

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

- ・ 我が国の医師数は、数のうえでは増え続けている一方で、医師や患者の専門医指向などにより診療科目が細分化され、必要とされる医師数も増加したため、全国的に医師不足の状況にあります。本県内においても、医師の都市部への集中などにより、地域内の偏在が顕著になっており、特に、離島・へき地における医師不足は、大変厳しい状況となっています。加えて、離島・へき地では、都市部に比べ、研修施設、症例数などの要件のため専門医の資格取得が難しくなり、医師の都市部への集中、地域偏在の一因となっています。今後、大学医学部の地域枠の設定などにより、医師の供給数は増えていくものと思われませんが、効果が現れるまでは長期間を要し、速効性は期待できないと思われ、また、現行のままで、供給増分が離島・へき地の医師数の増加に繋がる保証もありません。そこで、現段階で医師の地域偏在を是正するためには、離島・へき地への何らかの誘導策や専門医を指向する医師に対する離島・へき地の経験を評価する方法などが必要となります。また、離島地区の住民も本土地区と同じように、特殊診療科目や専門的医療の受診を望んでいるが、そのような医療を受診するのは容易ではありません。
- ・ 医師不足は、看護職を初めとした多職種が関わり合う医療提供体制にも影響を与えており、特定の医療行為を行えるとされている「特定看護師」の導入をはじめとしたチーム医療の推進は、少ない人材や特有の環境に置かれている離島・へき地における医療提供体制の整備には欠かすことのできないものと考えられます。
- ・ 看護職員については、離島・へき地では、地理的な要因により外部への研修受講機会が制限され、また、現任教育において重要な役割を果たす専門看護師・認定看護師もわずかで、施設内外問わず、看護職員の質の向上を図るために必要な研修の受講が困難な状況にあります。さらに、研修受講時のバックアップ体制が乏しいことも、長期間に及ぶ研修の受講をさらに厳しくしているものと考えられます。そこで、離島・へき地において、高度化する医療に対応できる質の高い看護職員を養成し、そのような職員を確保していくために、研修体制等の整備が必要になります。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- ・ 離島・へき地の勤務が要件とされていない現在の医師養成システムでは、都市部への医師集中を是正することは困難であるため、離島・へき地病院等での勤務を評価するインセンティブを与えるなどの方法により、それらの地区への勤務を誘導するような国家レベルでのシステムの構築が必要であると考えます。
- ・ 離島・へき地に勤務する医師が専門医資格を取得しやすくするためには、指導のIT化の推進などによる離島・へき地における指導体制や症例数の確保などに関する取得条件について、学会への働きかけが必要であると考えます。
- ・ 離島・へき地地区の住民も本土地区と同じように、がん治療（放射線治療など）や先進医療などの高度な専門診療を受けることを望んでいます。
- ・ そこで、離島・へき地地区の住民がこれらの治療を受けられるよう、住民に対する交通費などの支援や、都市部の特殊診療科目（眼科、耳鼻科、泌尿器科など）の医師が離島地区の病院において診療する場合の財政的支援が必要であると考えます。
- ・ 今年度、厚労省の「チーム医療の推進のための看護業務検討ワーキンググループ」において、特定看護師の要件、養成課程の認定基準などが、検討される予定となっていますが、特に離島・へき地においては、医師不足等に対応できるチーム医療が求められていることから、特定看護師の資格要件について「離島・へき地の勤務」を組み込んだ養成システムの構築が必要と考えます。（本年6月以降、各医療機関等へ看護業務実態調査実施し、11月に結果がまとまる予定）
- ・ 新人看護職員が就職先を選ぶ際に最も重視しているものが「教育・研修」というデータが示されていますが（次頁グラフ）、離島・へき地においては、地理的な条件や指導者不足等の要因により、その研修体制において都市部との差が顕著となっております。そのため、離島・へき地における看護職員の確保策を講じるにあたっては、研修システムの充実や若い看護職員にとって魅力のある職場づくりが重要と考えます。



【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・ 離島・へき地地域の医師確保のため、医師不足地域における一定期間の診療経験を病院・診療所の管理者となる要件として医療法に位置づけるなどの制度構築。
- ・ 離島・へき地に勤務する医師が専門医資格を取得しやすくするための国から学会への働きかけ。
- ・ 離島地区の住民が本土地区で専門医療を受ける際の交通費に対する助成。
- ・ 離島地区病院で都市部の専門医が診療する場合の財政支援の拡充。
- ・ チーム医療の担い手となる特定看護師の資格要件として、一定期間の「離島・へき地の勤務」を組み込んだ養成システムの構築。
- ・ 離島・へき地に勤務する看護職員の研修受講を促進するため、研修参加経費を助成する制度や県が離島地区で実施する看護職員研修事業に対する助成制度の創設。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・ 医師の地域偏在の是正につながり、離島・へき地の医療が確保されます。
- ・ 離島・へき地の診療経験が医師のキャリアパス上不利とならなくなり、地域医療を志向する医師が増えます。
- ・ 離島・へき地地区の住民が専門的医療へ容易にアクセスすることができます。
- ・ 特定看護師をめざす看護師が、離島・へき地で臨床経験を積むことで、より自律的で的確な判断力と習熟した技術を修得でき、医師不足地域での医療提供体制を充実させることができます。
- ・ 産科・外科等の医師不足が顕著な離島・へき地の病院においては、特定看護師の果たす役割が他の地域よりも大きくなると考えられ、緊急応変的な判断や処置により、住民へ早期治療（特定の医療行為）が可能になります。
- ・ 離島・へき地に勤務する看護職員が、働きながらキャリアアップできる体制が確保されることで、離島・へき地の病院の看護レベルの向上や離職防止の効果、さらには、新規就業者の増加が期待されます。

【長崎の情景②】



黒島天主堂・・・佐世保市黒島町

内部三層構成の本格的な教会堂である。祭壇床に有田焼タイルを貼るなど地方的特色を有する

14 離島航空路及び離島・半島航路の維持・改善のための支援について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

(離島航空路)

- 1 「離島空路整備法」(仮称)の制定
- 2 運航費補助制度の対象経費の拡大
- 3 公租公課の減免・軽減措置の拡充
 - (1)航空機燃料税の軽減措置の継続拡充
 - (2)航行援助施設利用料の料金区分の見直し
- 4 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

(離島・半島航路)

- 1 離島航路補助・構造改革支援制度の予算枠の拡大
- 2 離島のジェットフォイル航路への新たな支援制度の創設
- 3 国が実施している高速道路料金の大幅引き下げにより、深刻な影響が出ているフェリー航路への減収補填等の支援制度の創設
- 4 本土と離島を結ぶ基幹航路及び半島航路への公的支援のための継続的な予算の確保

長崎県輸送実績

(単位:千人、千台)

区 分		19年度	20年度	21年度
離島航路	旅客数	4,535	4,355	4,108
	車両数	501	491	401
本土間航路	旅客数	2,198	2,310	2,111
	車両数	667	655	576
計	旅客数	6,733	6,665	6,219
	車両数	1,168	1,146	977

【離島航空路について】

○「離島航空路整備法」（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。

○運航費補助制度の対象経費の拡大とは

運航費補助金については、部品費のみ対象となっていますが、運航に必要なその他の経費も運航会社の経営を圧迫する要因となっています。訓練経費、エンジンオイル等滑油費、外注整備費等についても対象経費として認められることが必要です。

○航空機燃料税の軽減措置の継続拡充とは

航空機燃料税が3/4に軽減される特別措置については、平成21年3月31日から2年間延長されましたが、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て低廉である一方、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行するダッシュ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」を創設していますが、これに際し、県では毎年1億円から1億9千万円の負担増となり、その負担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。

【離島・半島航路について】

○離島航路補助・構造改革支援制度の予算枠の拡大とは

国においては、離島航路補助制度改善検討会での「有人離島との航路を必ず維持し、国土の一体性を堅持する」等の基本理念に基づき、平成21年度に離島航路補助・構造改革支援制度の改正等が行われたところですが、離島航路を取り巻く環境は、離島人口の減による輸送人員の減少や船舶の老朽化に加え、燃油価格が上昇傾向にあるなど依然厳しい状況にあります。今後も離島住民が日常生活を行ううえで必要不可欠な唯一の生活航路である離島航路の維持改善を図っていくため、航路補助・構造改革支援制度の予算枠の拡大を望みます。

○離島のジェットfoil航路への新たな支援制度の創設とは

国においては、平成21年度に離島航路補助制度を改正されましたが、超高速船（35ノット以上）は依然として補助の対象外となっています。燃油価格は一旦落ち着きを取り戻したものの、また除々に上昇傾向にあり、再び燃油価格が高騰すれば、運航コストが高いジェットfoilは、運航事業者の経営を直撃し、減便等、離島住民にとって、有効な交通手段の確保に支障が生じる恐れがあります。国境離島・外洋離島の振興に不可欠なジェットfoil航路の安定的な運航を維持するために、欠損額を支援するなど、国、県、地元自治体が一体となった支援制度の構築を望みます。

○高速道路料金的大幅引き下げによる影響が大きいフェリー航路への支援制度の創設とは

高速料金の値下げ後、割高感等から離島・半島航路は利用者が大幅に減少しており、航路の安定経営・維持存続が困難となってきています。航路の安定継続を図っていくため、現在、離島航路補助金の対象外となっている半島航路や補助対象外離島航路についても、減収補填の支援制度や航路事業者が行う利用促進対策への支援制度を創設していただくことを望みます。

○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県内離島基幹航路に就航している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、補助相当額を充当した運賃低廉化に取り組んでいます。今後、半島航路を含めて対象航路の拡大を検討しており、引き続き公的支援が可能となるよう、予算確保並びに制度内容の継続を望みます。

15 幹線道路(地域高規格道路・国道・県道)の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

1 地域高規格道路の整備促進

(1) 島原道路

- ・島原中央道路、森山拡幅、愛野森山バイパス、諫早インター工区の整備促進
- ・吾妻～愛野間、鷲崎～栗面間の新規事業化

(2) 西彼杵道路の整備促進

(3) 東彼杵道路の計画路線への格上げ

(4) 島原天草長島連絡道路の計画路線への格上げ

(5) 有明海沿岸道路の候補路線指定

2 国道の整備促進

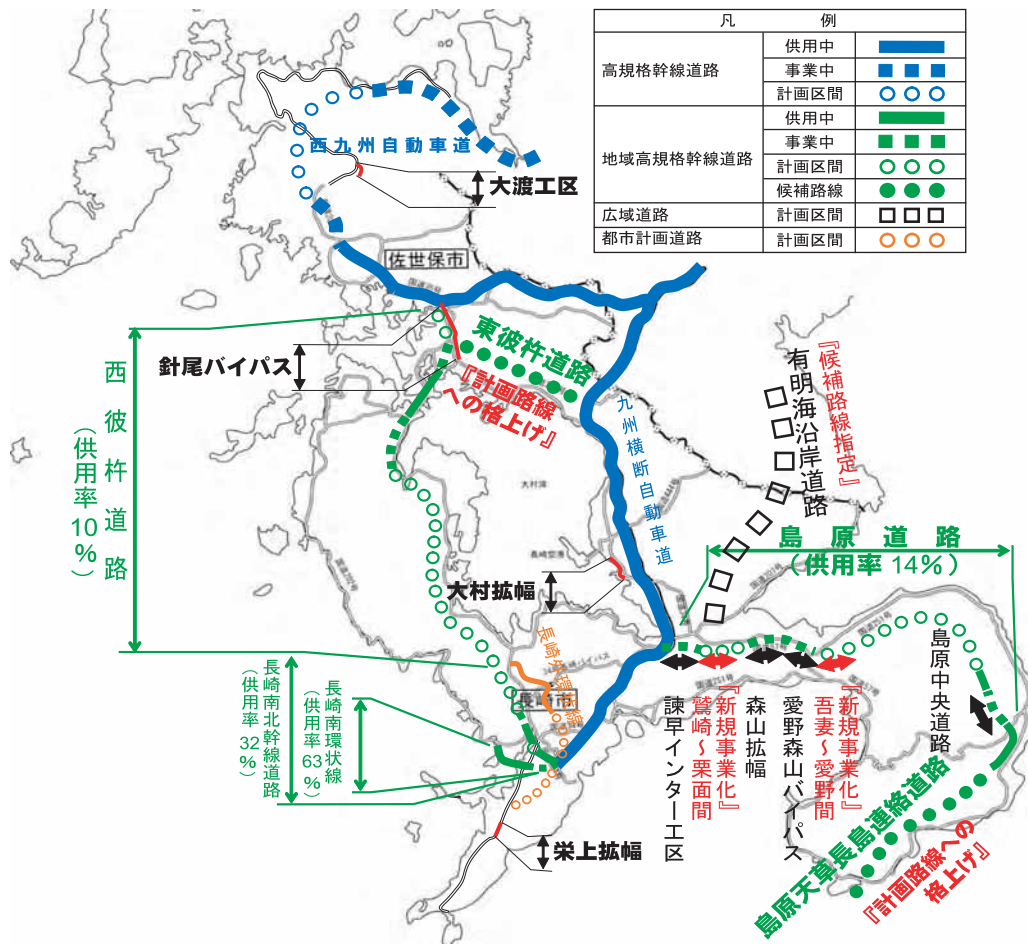
(一般国道34号大村拡幅、205号針尾バイパス、499号栄上拡幅等)

3 県道の整備促進

(佐世保吉井松浦線大渡工区、棧原小茂田線上見坂工区、玉之浦大宝線戸町切工区等)

4 離島架橋をはじめとする有料道路料金の低廉化・無料化への支援

《長崎県内の高規格・地域高規格道路網》



《社会資本整備総合交付金の使途拡大施策》



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

本県は、離島・半島地域を多く有し、山間部が多く平坦地に乏しいといった地形的な制約により、道路の整備が全般に立ち遅れています。

(平成20年4月1日現在の道路改良率 長崎県:69.3%、全国:74.6%)

このため、地域格差の是正や地方の自立を図るためには、産業振興・観光振興による地域活性化を支援する地域高規格道路をはじめとした広域的な幹線道路の整備が必要です。

また、離島における地域格差是正のため、有料道路料金の低廉化・無料化が強く求められています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・島原道路、西彼杵道路

県勢の自立的発展と地域特性を活かした地域づくりを推進するためには、その根幹的社會基盤となる道路交通網の機能充実・強化およびその整備促進を図ることが重要です。

島原道路、西彼杵道路は高速交通体系から取り残されている島原半島地域、西彼杵半島地域において、産業振興・観光振興による地域活性化を図るために不可欠な地域高規格道路ですが、供用率はそれぞれ14%、10%と低く、地域からも早期整備を強く求められています。

・東彼杵道路、島原天草長島連絡道路の計画路線への格上げ、有明海沿岸道路の候補路線指定

東彼杵道路、島原天草長島連絡道路、有明海沿岸道路は、地域からの早期整備に関する要請も強く、交流人口の拡大等による地域振興を図るため、早期に格上げ指定を行う必要があります。

・国道、県道の整備促進

交通混雑の解消及び地域住民の利便性向上のための都市内幹線道路、離島道路、バス路線、交通不能区間(県道の不能区間延長22.1km)等について、早期整備を図ることが緊急の課題となっています。

・離島架橋をはじめとする有料道路料金の低廉化・無料化への支援

離島架橋は離島にとって唯一のアクセス道路であるにもかかわらず、有料道路であることから地域格差拡大の主因となっており、低廉化・無料化の実現が緊急の課題となっています。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・ 地域高規格道路については、事業中区間の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へのご配慮をお願いします。さらに、計画路線への格上げや候補路線の指定が早期になされることを望みます。
- ・ 国県道についても、本県の道路整備が遅れることの無いよう、必要な予算の確保を望みます。
- ・ 「社会資本整備総合交付金」の制度の拡充や柔軟性を図ることにより、有料道路料金の低廉化・無料化などの各地域が抱える課題に対応した使途拡大施策への適用が可能となることを望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・ 幹線道路の整備促進や有料道路料金の低廉化・無料化により、交流人口の増加、社会経済活動の活性化、救急医療体制の強化などが図られ、活力や活気にあふれた、安心して快適な地域づくりの実現に寄与します。

16 本明川ダム建設事業の促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

本明川の治水と長崎市、諫早市など2市2町の貴重な水資源確保のため、本明川ダムの建設促進

洪水の調節

洪水時、本明川ダムに貯留することにより、諫早市街地にて、諫早水害相当の洪水を安全に流下させることが可能となるよう洪水調節を行う。

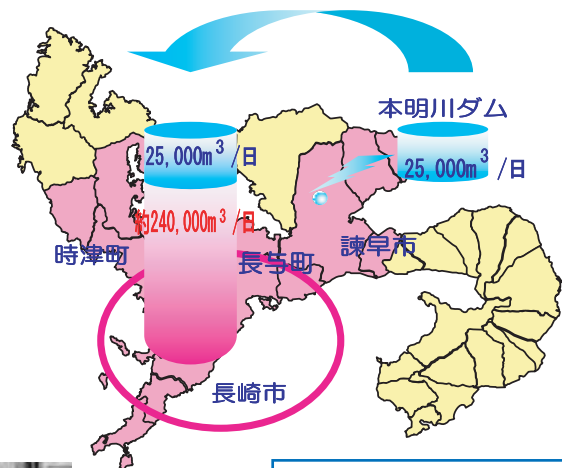
S32.7.25

主な洪水被害状況(諫早市)

日雨量	588mm
死者	494名
行方不明	45名
床上下浸水	3,409戸

水道用水の確保

現在、2市2町で日量約240,000m³ある取水量に加えて、新たに日量25,000m³を確保する。



H19.2 湯水時の写真
(時津町久留里ダム)



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

諫早市においては、昭和32年の諫早大水害にて死者494名・行方不明45名という甚大な被害が発生しています。昭和57年及び平成11年にも多数の家屋が水に浸かり、浸水被害を被っています。このように、本明川は、過去において何度も洪水による氾濫を繰り返し、下流部は住家が密集し、諫早市街地の川幅を現状より拓げることが困難なため、本明川ダムによる総合的な洪水対策が必要です。

また、長崎市、諫早市、時津町及び長与町の2市2町において、人口集中、市街地拡大、生活水準の向上等により、都市部での水道水の確保が必要となっております。

このため、洪水対策、水道水の確保など両面に大きな効果を持つ本明川ダムの早期建設に、大きな期待が寄せられています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

直轄ダム事業の見直しについては、『今後の治水のあり方に関する有識者会議』において、本年夏までに出される中間とりまとめをもとに検証される予定となっておりますが、本明川ダムは、河川法に基づく本明川水系河川整備計画に位置づけられており、本明川の抜本的な洪水対策、県南部地域の安定水源の確保のためには必要不可欠な事業であります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

全国的な気候変動によるゲリラ豪雨の発生、頻発する渇水被害等を踏まえ、県民の安全・安心の生活を守るためには、本明川ダムの事業促進を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

諫早市街地における洪水被害の軽減及び諫早市など2市2町の安定した水道水の供給が可能となります。

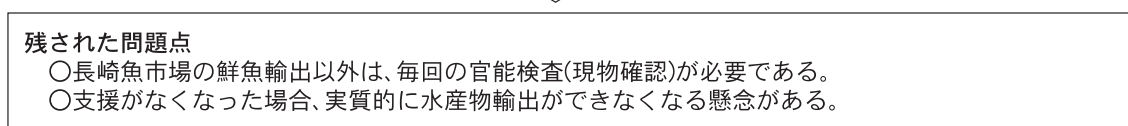
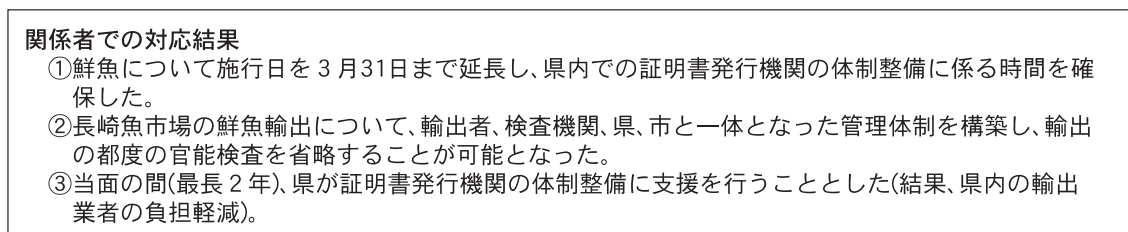
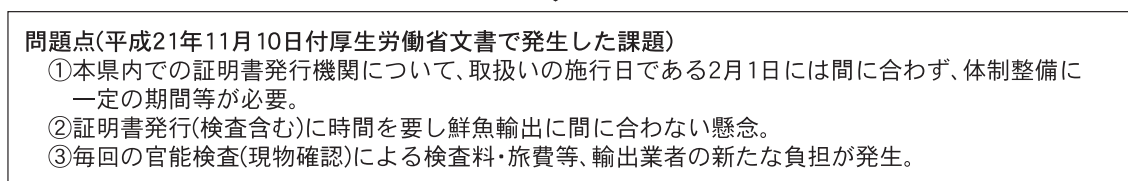
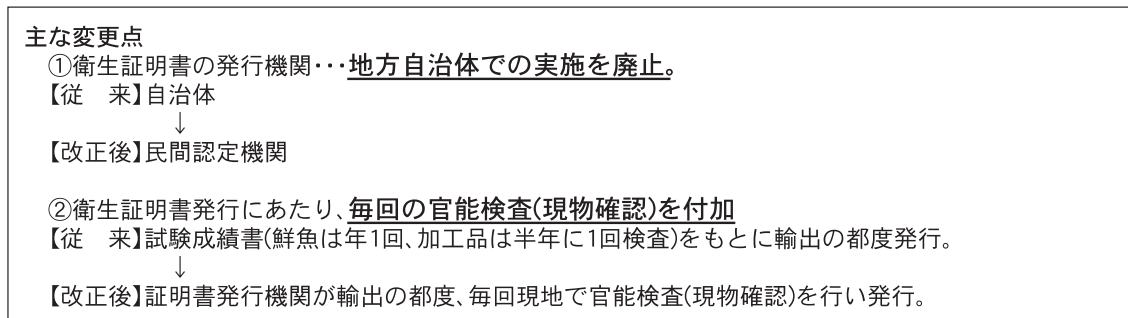
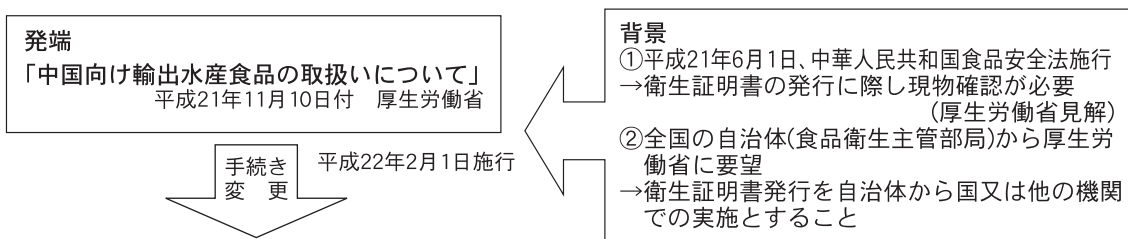
17 中国向け水産物輸出に係る手続きの見直しについて

【厚生労働省、農林水産省、水産庁】

【提案・要望の具体的内容】

中国向け水産食品の輸出が、今後とも継続的に発展可能な手続きとなるよう、次のとおり適切な対策を講ずることを提案

- 衛生証明書の発行について、現行の証明書発行機関に加え、自治体でも発行を可能とし、その取扱いは改正前の旧通知の方法によること(ただし、試験成績書に係る検査項目や冷凍加工品の有効期限等、改善された点は除く)



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

- ・ 国は、昨年12月に閣議決定された「新成長戦略(基本方針)」で、農林水産物・食品の輸出額を1兆円水準とする旨の目標を掲げ、輸出促進の取組支援を行っています。
- ・ また、本県では、水産物の新たな販売先の確保による適正な魚価の形成と漁業生産体制を維持強化するため、平成19年に「長崎県水産物輸出戦略」を策定し、水産物輸出を強力に推進しているところです。
- ・ このような中、昨年11月に厚生労働省から、水産物輸出の手続きの変更等が県及び関係団体に通知され、本年2月1日から運用されています。
- ・ 本制度改正は、輸出実態に即しない内容であり、中国へ水産物輸出を行う団体等にとって、検査費用等、多大の負担を強いることになるばかりではなく、検査業務等の遅延による輸出の停滞も懸念されます。
- ・ このため、国に対し、関係団体が行う中国向け水産物輸出が今後も継続的に発展可能となるよう、手続きの見直しについて要望します。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- ・ 現在、長崎魚市場からの鮮魚輸出については国との合意のもと毎回の官能検査（現物確認）を省略して実施していますが、冷凍品・加工品や他地区については、輸出の都度の官能検査（現物確認）を行う必要があるため手間及び時間がかかり、迅速な輸出の妨げとなります。
- ・ 長崎魚市場からの鮮魚輸出について、現行の取扱いでは、将来的に毎回の官能検査（現物確認）による検査料・旅費等が輸出業者への負担となり、実質的に輸出ができなくなるおそれがあります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・ 衛生証明書の発行について、現行の証明書発行機関に加え、自治体でも発行を可能とするよう「取扱い」の改正を要望します。なお、官能検査の取扱いについては、改正前の旧通知の方法によることを要望します。ただし、今回の改正で改善された、試験成績書に係る検査項目の削減や冷凍加工品の有効期限延長等は改正された取扱いのとおりとするよう要望します。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・ 中国向けに水産物を輸出する者が、改正前の状態で輸出継続可能となり、輸出促進による販路確保の取組みにより、販売量増加だけでなく、魚価の安定による生産者への裨益も期待されます。

18 沖合漁業等に係る支援・措置対策について

【農林水産省、水産庁、海上保安庁】

【提案・要望の具体的内容】

1 漁船保険制度について

- (1) 厳しい経営環境の中で使用船舶の船齢が高くなっており、転覆沈没事故が起こった場合、現在の評価基準では新たに船舶を入手または建造することが非常に難しいため、評価基準の改善や100トン以上の漁船が加入する場合の保険料の一部国庫負担などの制度の見直し
- (2) 沈没した漁船の引き揚げあるいは撤去には多額の費用が必要となることから、船主責任保険における最大保障までの義務加入の指導及びそのための国の助成措置

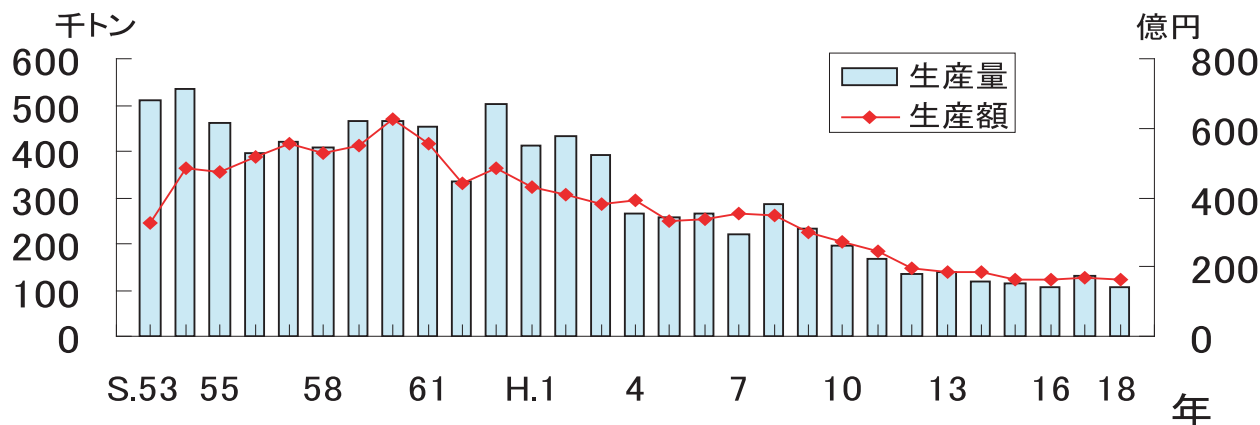
2 雇用対策について

- (1) 底びき網漁業、まき網漁業等の漁船漁業については、国際競争力があり、厳しい経営環境のもとでも操業できる経営体の育成のため、漁船漁業構造改革総合対策事業が行われているが、もうかる漁業創設支援事業において、事業者が取り組みやすくなるよう条件の緩和や内容の充実
- (2) 今後、安心かつ継続して船員の雇用を確保できるよう、海難事故再発防止策の徹底と、本年1月に発生した以西底びき網漁船転覆沈没事故の原因解明

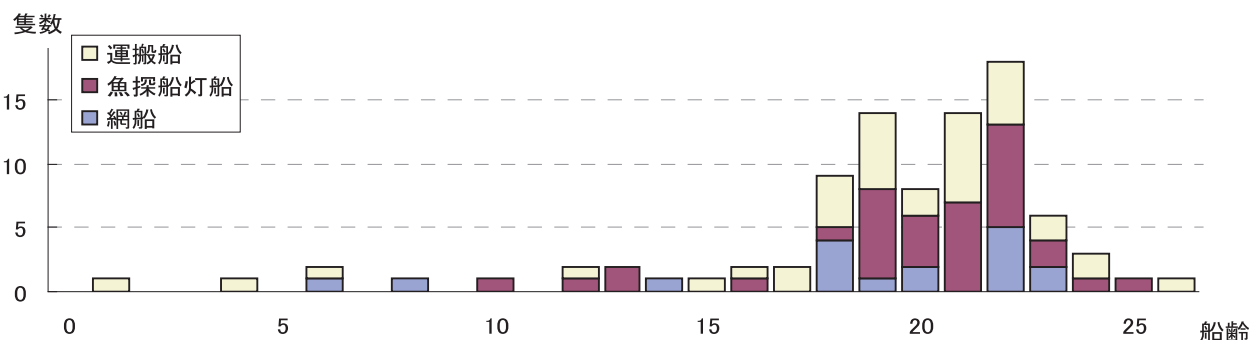
3 日本政策金融公庫資金について

- (1) 漁業改革推進集中プロジェクトにより認定された計画に参加する漁業者の要件緩和（漁業経営改善支援資金の貸付要件）
- (2) 漁船や漁具の更新に必要な漁業経営改善支援資金等にかかる貸付限度額の拡充及び償還期間の延長
- (3) 長期運転資金等の貸付限度額の拡充

長崎県における大中型まき網の生産量・生産額の推移



長崎県における大中型まき網漁船の船齢



【1 漁船保険制度について】

◆ (1)

○使用船舶の船齢とは

使用船舶の船齢とは、船舶が進水した年月日からの経過年数を表すものです。大中型まき網漁業は、通常網船1隻、火船2隻、運搬船2隻の計5隻が船団を組んで操業していますが、本県大中型まき網漁船の平均船齢は、網船は18.5年、火船及び魚探船は19.8年、運搬船は18.7年（H21.1現在）となっており、船齢が古い漁船が多くなっています。

○現在の評価基準では新たに船舶を入手または建造することが難しいとは

新造された漁船の保険価額（漁船の評価額（船価）のこと）は、原則としてその船の「建造価格」となりますが、中古船では水産庁長官が定める「標準価額」により算定しています。

これは、今新たに同種同等のものを建造又は購入したときのトン当たりの価額を基準としたもので、進水年月日からの経過年数別に標準価額が定められており、経過年数が長いほど標準価額が低いことから代船の入手又は建造が難しくなります。

○評価基準の改善とは

標準価額の見直しです。

○100トン以上の漁船が加入する場合の保険料の一部国庫負担とは

漁船保険は「漁船損害等補償法」に基づき、漁業者が使用する漁船本体や漁獲物に不慮の事故があった場合、この損害を補填して経営の安定を支援するものです。

普通損害保険の加入漁船のうち100トン未満のもので、義務加入又は集団加入の場合は純保険料に対して国が保険料の国庫負担を行っています。この国庫負担を100トン以上の漁船にも適用できるように制度改正が必要です。

◆ (2)

○船主責任保険における最大保障までの義務加入とは

船主責任制限法の改正により、船主の責任制限額が約6億円に引き上げられています。また、沈没した漁船の引揚げあるいは撤去には多額の費用が必要となります。このため最大保障（100トン以上、漁船では20億円）までは義務加入とすることが必要です。

○そのための国の助成措置とは

船主責任保険の保険金額の大幅な増額には、船主が支払う保険料の負担が大きくなります。このため船主の負担軽減について国の助成措置が必要です。

【2 雇用対策について】

◆ (1)

○国際競争力があり、厳しい経営環境の下でも操業できる経営体とは

燃油高騰等による経営の悪化、漁船の老朽化、外国漁船等との漁場競合などの厳しい環境の下でも、改革型漁船の導入等により操業・水揚げ体制の合理化(コスト削減)を図っている経営体です。

○もうかる漁業創設支援事業において、事業者が取り組みやすくなるよう条件の緩和とは

東シナ海は対象魚種と漁場の関係から、5隻体制(網船1、火船2、運搬船2)を維持しないと水揚げが減少します。このため、現行の5隻体制のままの199トン型の代船建造に対して、国のもうかる事業で認定できるような条件の緩和を要望します。

○同じく、内容の充実とは

もうかる漁業創設支援事業においては、3ヶ年を上限に用船料の助成がありますが、これを5ヶ年まで延長するよう要望します。また、水揚げ金額不足分の基金からの助成1/2を2/3に引き上げることを要望します。

◆ (2)

○海難事故再発防止策の徹底と、本年1月に発生した以西底びき網漁船転覆沈没事故の原因解明とは

運輸安全委員会等の関係機関による早急な事故原因の解明を行うことを要望します。また、大型漁船の事故再発防止に係る関係行政機関及び関係団体の取組み状況についての情報の共有化や連携の強化を図り、大規模海難事故発生防止策の徹底を図ることを要望します。

【3 日本政策金融公庫資金について】

◆ (1)

○漁業改革推進集中プロジェクトにより認定された計画に参加する漁業者とは

漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法に基づく改善計画の認定者のうち、次に掲げる要件のすべてを満たすものと認定された者です。

【要件】

- ①付加生産額又は従業員一人当たりの付加生産額のいずれかについて、5年間の伸び率が15%以上となることが確実と見込まれること。
- ②取得等にかかる漁船(船団を構成した場合にあっては船団単位)の償却前経常利益が借入金の償還額の120%以上を確保することが確実と見込まれること。

◆ (2)

○漁業経営改善支援資金等にかかる貸付限度額の拡充とは

まき網漁船の新規建造費用は本船で1隻13億円程度が必要となるため、現在の貸付限度額の8億5,000万円では不足することから13億円に拡充を要望します。なお、以西底びき網漁船の新規建造費用は1隻3~4億円程度が必要となりますが、現在の貸付限度額は5億5,000万円であることから充足しています。

まき網漁船の漁具(網)の新規購入費用は、1億3,000万円程度が必要となるため、現在の貸付限度額の1漁労体あたり1億円では不足することから、1億3,000万円に拡充を要望します。

○償還期間の延長とは

現在の償還期限は、15年以内(うち据置3年以内)となっていますが、漁船の実耐用年数(20年)に合わせた償還期限の延長を要望します。

◆ (3)

○長期運転資金等の貸付限度額の拡充とは

近年の経営環境の悪化に伴い、1漁労体あたりの限度額5,000万円に借入している事例もみられることから、状況の厳しい経営体にとって今後の漁業経営に余裕が出るよう、貸付限度額の増額を望みます。

【長崎の情景③】



大河ドラマ『龍馬伝』により、市内の龍馬ゆかりの地には多くの観光客が訪れる。

19 佐世保港におけるすみ分けの早期実現について

【防衛省、外務省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 佐世保弾薬補給所(前畑弾薬庫)の早期の移転・返還
- 2 佐世保市が計画している道路建設用地として特に必要な同弾薬補給所の一部敷地の早期の返還
- 3 立神港区第1号～第5号岸壁のすみやかな返還
- 4 抜本的解決にいたるまでの立神岸壁の民間企業の継続使用
- 5 旧米海軍専用鉄道側線(旧ジョスコー線)の返還
- 6 制限水域全面の返還(但し、緩和を含む)
- 7 崎辺東側地区(LCAC跡地予定地)の海上自衛隊による利活用

佐世保港の全景



崎辺地区全景



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

佐世保港においては、在日米海軍、海上自衛隊、民間企業等の施設が混在していることから、岸壁の競合をはじめ様々な問題が発生しております。また、佐世保弾薬補給所のある前畑地区は、臨海地帯の中心部を占め、港湾施設が不足し、佐世保港の有効活用に支障をきたしております。

このため、新返還6項目を基調とする佐世保港におけるすみ分けを促進することが必要です。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・新返還6項目の経緯

佐世保市には多くの米軍提供施設が存在しており、これらが地域産業の振興発展やまちづくりを図るうえでの阻害要因となったり、地域住民に不安を与えている面もあります。このため、昭和45年2月の基地縮小を内容とするニクソン・ドクトリンを背景に、昭和46年から米軍提供施設等の返還要望(返還6項目)がなされてきましたが、従来の返還要望項目について緊急性・実現性の観点から整理・検討が行われ、平成10年に「新返還6項目」としてまとめられており、現在赤崎貯油所に関する、2項目が完結しております。

- ・佐世保弾薬補給所については、平成21年6月19日の第4回日米合同委員会施設調整部会において移設先である針尾島弾薬集積所の整備及び前畑弾薬庫の返還について日米双方の認識が一致しましたが、一層の進捗を図る必要があります。
- ・立神岸壁等の返還についても、条件である新岸壁の整備は平成22年3月末に完了していますが、今後、立神港区第3号～第5号岸壁の一部の返還に向けた一層の促進を図る必要があります。

・崎辺東側地区のLCAC施設

崎辺東側地区については、現在、エアクッション型揚陸艇(LCAC)の駐機場として在日米海軍において利用しておりますが、国においては、西海市横瀬地区に新駐機場の整備が実施されており、平成23年度までには完成予定となっております。

一方、海上自衛隊では、平成元年、崎辺東側地区に係留施設総延長950mの大型棧橋の建設を計画され、佐世保市としても港湾計画に位置付けていますが、20年を経過する今日においても、手つかずの状況にあります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・佐世保弾薬補給所については、早期の日米合同委員会の合意による弾薬庫の移転・返還の促進が望まれています。また、同弾薬補給所の一部敷地は、佐世保市が計画している道路建設用地として特に必要であり、早期の返還が望まれます。
- ・立神岸壁等の返還については、条件である「ジュリエット・ベイスン」の新岸壁も完成したことから、今後は返還に向けたすみやかな対応を行うことが望まれます。また、抜本的解決にいたるまでの間における立神岸壁の競合問題については、その地域経済に及ぼす影響の大きさに鑑み、現在使用している民間企業の継続使用が望まれます。
- ・佐世保港の有効活用を図るうえで、崎辺地区の利活用は基地政策の重要課題であると認識しており、海上自衛隊において崎辺東側地区に係留の施設整備等として推進されることが望まれます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・佐世保港のすみ分けを実現することで、地域産業の振興、佐世保港の計画的な活用による佐世保市の発展、さらには、地域住民の安全・安心の確保に寄与します。

立神地区の施設配置図

