

様

平成22年度
政府施策に関する提案・要望書



鷹島肥前大橋（平成21年4月開通）



平成21年6月
長崎県

長崎県政の推進につきましては、かねてから格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

本県は行財政の改革をはじめ、あらゆる県政の改革に取り組むとともに、将来の長崎県のために今やらなければならないことを、従来にない新たな発想と手法で積極的に取り組みながら、県民の皆様が将来に向けて夢を持てる元気な長崎県づくりに全力で取り組んでいるところです。

本県の経済・雇用の状況は、世界的な金融危機の影響から、有効求人倍率は平成21年4月には全国で第30位の0.41倍と悪化するなど、以前にもまして先行きが見通せない大変厳しい状況にあります。

このような中、政府においては、昨年度の数次にわたる経済対策に加え、過去最大規模の15兆円に及ぶ「経済危機対策」を講じようとしております。こうした政府の対策を活用し、現在の厳しい状況をいかに打開し、地域の活力を回復していくのか、今まさに地方の知恵と努力が求められていると認識しております。

地方自治を進める上で重要な財源である地方交付税制度につきましては、昨年度新設された「地方再生対策費」に加え、雇用創出など地方が取り組む地域経済の活性化等に資するため、通常ルールとは別枠で1兆円が増額され、臨時財政対策債を含めた実質的な総額は、昨年度に引き続き増額となりましたが、依然として厳しい状況に変わりはなく、今後もその所要総額が確保されなければ、経済・財政基盤が脆弱な本県にとって、一層厳しい県政運営を余儀なくされることとなります。

また、多くの離島と半島からなる本県においては、必要かつ基礎的な社会資本整備が不十分であり、地形的な制約もあって、事業の実施には多額の投資を強いられる状況にあります。

国におかれましては、このような本県の実情をご賢察いただき、厳しい財政状況のもとではあります、平成22年度の政府予算の編成にあたりまして、格別のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

平成21年6月

長崎県知事 金子 原二郎

長崎県議会議員 三好 徳 明

目 次

■ 重点項目

○産業を支える人材の育成	
1 緊急の経済・雇用対策について	2
○高速・広域交通網の充実	
2 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進について	4
○諫早湾干拓農地における環境にやさしい農業の展開、閉鎖性水域などの水環境の保全、 環境学習・環境教育の充実とエコツーリズムの推進	
3 国営諫早湾干拓事業について	6
○その他の地域づくり、ながさき独自の歴史・文化の情報発信	
4 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と 世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に対する支援について	8
○地方分権の推進	
5 地方交付税の確保等について	10
○市町村合併を契機とした新しいまちづくりの支援	
6 合併後の新市町への支援策の充実強化について	12
○その他の地域づくり	
7 新たな過疎対策法の制定について	14
○都市と農山漁村の交流の促進	
8 「離島・半島」振興対策の充実について	16
○高速・広域交通網の充実	
9 西九州自動車道・九州横断自動車道の整備促進について	18
10 幹線道路（地域高規格道路・国道・県道）の整備促進について	20
11 道路整備の安定的な財源確保について	24
12 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	26
○犯罪がなく、災害に強い地域づくり	
13 本明川ダム建設事業の促進について	29
○自然にやさしい海づくり・川づくりの推進	
14 漂流・漂着ごみの対策について	30
○農林水産業の生産性・収益性の向上	
15 有明海再生のための総合的対策の実施について	32
16 総合的な水産基盤整備の促進について	34
17 沖合漁業等に係る支援・措置対策について	36

○その他の地域づくり	
18 佐世保港におけるすみ分けの早期実現について	38
○地域の実情に応じた医療体制の充実	
19 カネミ油症被害者の救済について	40
○農林水産業の生産性・収益性の向上、多面的機能を有する森林の保全と整備	
20 林業公社に対する支援制度の拡充について	42
○農林水産業の生産性・収益性の向上	
21 WTO農業交渉並びに日豪EPA交渉における適切な対応について	44
○魅力ある学校づくり	
22 市町村への教職員人事権の移譲について	46
23 学校施設の耐震化にかかる財源の拡充について	48

■ 項目一覧

【総括的事項】

番号	提 案 ・ 要 望 事 項	頁
(1)	地方分権の推進	
	5 地方交付税の確保等について	10
	24 地方分権改革の推進について	53

【交流を拓げる魅力的なまちづくり】

(もてなしあふれる観光交流促進プロジェクト)

(1)	観光産業の振興	
	25 訪日外国人観光客を増加させるための施策について	56
(2)	都市と農山漁村の交流の促進	
	8 「離島・半島」振興対策の充実について	16
(3)	高速・広域交通網の充実	
	2 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進について	4
	9 西九州自動車道・九州横断自動車道の整備促進について	18
	10 幹線道路（地域高規格道路・国道・県道）の整備促進について	20
	11 道路整備の安定的な財源確保について	24
	12 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	26
	26 第三セクター鉄道及び地方民営鉄道の施設整備について	58
	27 島原・天草・長島架橋構想の推進について	60
	28 生活交通（乗合バス等）の維持確保に対する支援の充実について	62
	29 長崎空港の活用推進について	64
	30 港湾の整備促進について	66
	31 まちづくり事業の推進について	68
	32 社会資本の整備・維持管理のための施策拡充について	70

(にぎわい・やすらぎのまち創造プロジェクト)

(1)	市町村合併を契機とした新しいまちづくりの支援	
	6 合併後の新市町への支援策の充実強化について	12
(2)	その他の地域づくり	
	4 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に対する支援について	8
	7 新たな過疎対策法の制定について	14
	18 佐世保港におけるすみ分けの早期実現について	38
	31 まちづくり事業の推進について	68
	32 社会資本の整備・維持管理のための施策拡充について	70

(文化を活かした地域活力創出プロジェクト)

(1)	ながさき独自の歴史・文化の情報発信	
	4 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に対する支援について	8

【競争力のあるたくましい産業の育成】

(明日を拓く産業育成プロジェクト)

(1)	産業を支える人材の育成	
	1 緊急の経済・雇用対策について	1
(2)	新しい産業への支援	
	33 太陽光発電システム及び次世代自動車の導入促進について	75
(3)	伝統産業の育成	
	34 ベッ甲原料の確保方策について	76

(農林水産業いきいき再生プロジェクト)

(1)	農林水産業の生産性・収益性の向上	
	15 有明海再生のための総合的対策の実施について	32
	16 総合的な水産基盤整備の促進について	34
	17 沖合漁業等に係る支援・措置対策について	36
	20 林業公社に対する支援制度の拡充について	42
	21 WTO農業交渉並びに日豪EPA交渉における適切な対応について	44
	35 東シナ海等における国際的資源管理の推進について	78
	36 水産資源の保護を目的とする鯨類の持続的利用について	80
	37 秩序ある水産物輸入体制の構築について	82
	38 離島漁業再生支援交付金制度について	83
	39 新規漁業就業者の確保・育成対策の充実について	84
	40 耕作放棄地対策の強化について	86
	41 野菜価格安定事業の充実強化について	87
	42 中山間地域等直接支払制度について	88
(2)	諫早湾干拓農地における環境にやさしい農業の展開	
	3 国営諫早湾干拓事業について	6

【安心で快適な暮らしの実現】

(安全・安心の確保向上プロジェクト)

(1)	犯罪がなく、災害に強い地域づくり	
	13 本明川ダム建設事業の促進について	29
	30 港湾の整備促進について	66
	43 高速情報通信網の整備・維持に係る支援策の充実強化について	90
	44 ぼた山防災対策について	92
	45 雲仙復興事務所の防災機能強化について	93
	46 安全・安心な社会づくりのための事業促進について	94

(2)	騒音のない、暮らしやすい地域の創出	
	52 長崎空港A滑走路周辺地域の航空機騒音対策について	107
(3)	地域の実情に応じた医療体制の充実	
	19 カネミ油症被害者の救済について	40
	47 原子爆弾被爆者援護対策等の充実について	96
(4)	福祉サービスの充実と質の向上	
	31 まちづくり事業の推進について	68
	48 介護保険制度における施策の充実強化について	98

(環境優先の社会づくり推進プロジェクト)

(1)	多面的機能を有する森林の保全と整備	
	20 林業公社に対する支援制度の拡充について	42
(2)	資源循環型の社会づくりの推進	
	49 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等について	102
(3)	閉鎖性水域などの水環境の保全	
	3 国営諫早湾干拓事業について	6
	50 水環境対策の推進について	104
(4)	自然にやさしい海づくり・川づくりの推進	
	14 漂流・漂着ごみの対策について	30
(5)	環境学習・環境教育の充実とエコツーリズムの推進	
	3 国営諫早湾干拓事業について	6
(6)	大気汚染防止対策の推進	
	51 光化学スモッグ（高濃度の光化学オキシダント）の原因究明及び対策強化について	106

(すこやか子ども育成プロジェクト)

(1)	魅力ある学校づくり	
	22 市町村への教職員人事権の移譲について	46
	23 学校施設の耐震化にかかる財源の拡充について	48
	53 義務教育にかかる確実な財源保障について	111
(2)	子育て支援サービスの充実	
	54 少子化対策について	112

重点項目

1. 緊急の経済・雇用対策について

世界的な金融危機の拡大により、我が国の景気は急速に悪化しており、県内においても、個人消費の低迷などによる景気の後退により、経済・雇用情勢は厳しい状況にあります。

国においては、これまで数次にわたる景気対策が打ち出され、また現在も国費 15.4 兆円規模の新たな「経済危機対策」を打ち出されていますが、県民の暮らしを守り、産業の活性化・創出により、地域のさらなる飛躍を図るため、下記のとおり要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 「経済危機対策」の早期成立と実行
- 2 100年に一度の経済危機に対応するため、「経済危機対策」の早期実施はもとより、中長期的視野に立った的確な経済対策の実施
- 3 地方自治体が財政面での不安を払拭し、効果的な経済対策を迅速に実施できるよう、適切な財源措置
- 4 長期の安定した雇用を確保し、第一次産業の振興や少子高齢化など将来の地域浮揚につなげるため、「ふるさと雇用再生特別交付金」等を活用して、新規農業・漁業者の確保、耕作放棄地の整備、子育て・介護要員の確保など、各分野において各種取組を実施しているところであり、その取組に対する更なる支援
- 5 これまで数次にわたり経済雇用対策で措置・拡充されている「ふるさと雇用再生特別交付金」及び「緊急雇用創出事業臨時特例交付金」等の交付金・基金・助成金について、地域の実情に応じた弾力的かつ柔軟な運用を図ること
- 6 新規事業への転換等を行う企業に対して助成金を支給するなど、「雇用調整助成金」及び「中小企業緊急雇用安定助成金」の支給要件のさらなる緩和を講じること。さらに、支給要件の緩和措置について、地域ごとの実情を踏まえたうえで継続措置を講じること
- 7 業績の厳しい企業の労働者が、失業することなく円滑に他の企業へ移動できるように当該労働移動の対象となる労働者の雇い入れに対する支援措置を講じること
- 8 非正規労働者、ひとり親家庭の母または父、就職困難者、フリーター、倒産等により離職を余儀なくされた者等が、正社員として就職が可能となるよう、キャリア・カウンセリングによる職業相談機能の充実、学校段階も含めた職業意識の啓発や労働関係法制度に関する理解の促進、民間機関も活用した企業ニーズに合った職業訓練機会の充実など、地域ごとの実情に応じた就業支援策の拡充を講じること
- 9 「若年者地域連携事業」予算の拡充並びに重点配分など、若年者の就職促進施策についての特段の措置を講じること
- 10 循環的離職者に対する雇用保険の支給について、雇用情勢が著しく厳しい離島地域の雇用保険受給者に対しては、地域の実情を勘案し、弾力的な運用を講じること

【現状・課題】

- 1 本県は、有効求人倍率が全国で第30位の0.41倍（平成21年4月：全国平均0.46倍）と、厳しい現状にあります。
- 2 「雇用調整助成金」制度については、新規事業への転換等による雇用の維持のケースも対象として助成金を支給するなど、支給要件の緩和を図るとともに、景気回復が遅れた地域等において継続的に支援を行うなど、地域の実情を踏まえた対応が必要です。
- 3 経済・雇用情勢の回復が見通しにくい中、今後、雇用の維持が困難となることが考えられることから、業績の厳しい企業の労働者が、失業することなく円滑に他の企業へ移動できるように当該労働移動の対象となる労働者の雇い入れに対して人材移動特別助成金（平成11年6月施行）、不良債権処理就業支援特別奨励金（平成14年10月施行）に類似するような支援が必要です。
- 4 非正規労働者をはじめとする労働者の大量離職の発生や新規学卒者の採用内定取り消し等の深刻な雇用問題が発生する中、県北地域においては、倒産等により大量離職の発生が見込まれ、雇用情勢が深刻な局面を迎える懸念があります。
そのため、非正規労働者、ひとり親家庭の母または父、就職困難者、フリーター、倒産等により離職を余儀なくされた者等に対して、雇用機会がある新たな産業分野での就職や職種転換等が円滑に進められ、正社員として就職が可能となるような支援が必要です。
- 5 若年者の雇用環境については、完全失業率が8.9%（平成21年2月）と全年齢平均4.6%の2倍近くの水準にあり、また新規高卒者の県内就職割合（平成20年3月）は、55.3%（全国平均79.2%）と、全国44位の低い水準にあるなど、まだ厳しい状況が続いております。
このため、引き続き、「若年者地域連携事業」などを活用して、新規学校卒業者などの若者の就職促進を進めていくことが必要です。
- 6 離島地域においては、企業の立地が厳しい状況にあり、そのため雇用の場が限られている現状にありますので、雇用保険制度について、受給した回数のみを持って、一律に循環的離職者と判断し、不適正受給とするのではなく、求職者本人の再就職に向けた就職活動等をもって判断するなど、地域の実情を勘案した、弾力的な運用が必要です。
※ 離島地域の有効求人倍率は0.2～0.3倍台で推移している。
※ 本土まで交通の所要時間は約5時間を要し、便も少なく通勤範囲も制限されていることから、求職活動の範囲がきわめて限定される。

【本県の取組】

- 1 「ふるさと雇用再生特別基金」及び「緊急雇用創出事業臨時特例基金」を有効活用することにより、新規就農者の育成、耕作放棄地の解消、水産担い手確保など、当面する県政の重要課題の解決や将来の県勢浮揚につながる分野を重点として、雇用対策に取り組んでいます。
 - 2 厳しい経済情勢の下でも従業員の雇用の維持に取り組んでいる企業に対し、その取り組みを支援するための雇用調整助成金制度について、累次の経済対策による制度の見直しによって活用の可能性が拡大されています。
制度の積極的活用により従業員の雇用の維持を図っていただくため、見直しされた制度の内容等について、各種団体及び個別企業の訪問等による周知・啓発に取り組んでいます。
 - 3 非正規労働者をはじめとする離職を余儀なくされた方へ生活と就労のきめ細やかな相談等を円滑に推進するため、「長崎県求職者総合支援センター」を設置し、一刻も早く安定した就職に繋がるよう、キャリア・カウンセリング等による支援に取り組んでいます。
 - 4 「若年者地域連携事業」（厚生労働省事業）、「若年者就職支援事業」（県単独事業）を活用し、フレッシュワーク（長崎県若者就業支援センター）を拠点に、ワンストップ相談、セミナーから就職までの一貫した就業支援サービスに取り組んでいます。また、学校などに出向いて高校生及び保護者、教師を対象としたセミナー、若者と企業との交流など幅広い取組みを実施しております。
- ◎ジョブカフェ事業（「若年者地域連携事業」）
- ①個別カウンセリング、ミニセミナー（就職基礎セミナー）
 - ②高校生職場見学会、進路指導者・保護者セミナー、大学等ガイダンス
 - ③広報事業

【参 考】

- 1 【雇用調整助成金・中小企業緊急雇用安定助成金休業等実施計画届受理状況】（資料出所：長崎労働局）

平成21年1月	13事業所	対象労働者	843人
2月	41事業所	対象労働者	5,067人
3月	70事業所	対象労働者	4,272人
- 2 【倒産等による離職を余儀なくされた者の求職登録状況】（資料出所：長崎労働局）

平成21年1月	1,675人	（対前年同月比	61.5%増）
2月	1,608人	（同上	53.3%増）
3月	1,537人	（同上	55.7%増）

【要望先】

厚生労働省

2. 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進について

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、わが国本土の西端に至る国土軸の骨格をなし、交流人口拡大によって西九州地域の振興に大きく寄与することはもちろん、地域の自立的な発展と九州地方の一体的浮揚を図るうえで、極めて重要な役割を果たす高速交通基盤です。おかげをもちまして、平成20年3月、県民の長年の悲願でありました新幹線建設の着工が実現し、県民一丸となって早期整備に取り組んでいるところです。

今後、武雄温泉～諫早間の早期完成と併せ、長崎までの延伸を念頭に、西九州ルートを活用した地域づくりに全力を傾注してまいります。

しかしながら、佐賀県においては「鹿児島ルート」と「西九州ルート」の二つの整備区間を抱えるという特殊性を有しており、地域負担の軽減のための措置が必要となっております。

西九州ルートの整備促進を図るため、このような状況についてご理解のうえ、特段のご配慮を賜りたく、以下について要望いたします。

【提案・要望の具体的内容】

1 西九州ルートの開業が一日も早く実現するよう、武雄温泉～諫早間の早期整備を図ること

また、諫早～長崎間について早期に認可・着工すること

2 公共事業の重点的配分等による建設財源の安定的確保及び地域負担についての起債充当率や交付税措置等の充実を図ること

3 肥前山口～武雄温泉間の複線化等改良について、早期着工実現に向け、新幹線整備の一環として財源、整備方式等の検討を進め、速やかに結論を得ること

4 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担を軽減するための制度を充実または創設すること

5 フリーゲージトレインの技術開発の促進と、早期に開発目標の達成を図るとともに、導入の際に必要な施設整備について、地元負担が軽減されるような措置を講ずること

また、新幹線の整備効果を高めるため、佐世保などの地域への乗り入れの可能性についての調査・実証運行を行うこと

【現状・課題】

平成21年度政府予算において、武雄温泉～諫早間に50億円が計上されるとともに、新たに長崎駅部の整備を含む未着工三区間の着工調整費として9億円が配分され、整備新幹線建設推進高度化等事業には、肥前山口～武雄温泉間の複線化などの予算として1億5千万円が上乘せされました。これらの予算を有効に活用し、武雄温泉～諫早間の早期開業とともに長崎までの延伸の早期認可・着工を進めることが課題となっております。

長崎駅部の整備については、「平成21年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得る」とされていますが、長崎駅周辺の連続立体交差事業等や都市再生総合整備事業などのプロジェクトと新幹線長崎駅部と一体的な整備を早期に図る必要があります。

佐世保線肥前山口～武雄温泉間は、線路容量を確保するため新幹線整備と一体となって複線化を図る必要があります。

西九州ルートは、できるだけ建設費を抑えた中で、なおかつ最大限の効果が得られるよう、在来線

を活用した軌間可変電車方式による整備を目指しています。

また、フリーゲージトレインの特性により、新幹線と在来線の直通運転が可能となり、新幹線の高速度効果を広範囲に波及させることができます。人口 25 万人の地方都市である佐世保市に乗り入れることで、地方活性化、交流拡大の起爆剤となることを実証する先駆的モデルケースになると考えています。

【本県の取組】

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）については、昭和 48 年の整備計画の決定から 36 年、地元経済界等と一体となって国等に対する要望や啓発活動を実施しています。

この間、国の方針に従い投資効果を高めるため、従来の佐世保よりのルートを現在の武雄温泉から新大村を直接結ぶルートに変更し、スーパー特急方式とすることを地元案として決定しました。

また、県のみならず、経済団体による独自の取り組みも進められており、諫早～長崎間の早期認可・着工については、長崎商工会議所をはじめ県内の主な経済団体等からなる「九州新幹線西九州ルートを実現させる会」では、「ゴールは長崎！めざせ！諫早～長崎 早期着工」をキャッチフレーズに新たな広報活動や講演会の開催、さらに肥前山口～武雄温泉間の複線化については、佐世保商工会議所が「JR 佐世保線フリーゲージトレイン導入推進特別委員会」を設置し、広く県北地域に活動の輪を拡げています。

こうした民間の積極的な活動と併せ、県、関係市町も一体となって、西九州ルートを活用した地域づくりについて研究、検討を進めています。

【参 考】

- 区 間 博多～長崎間 約 143 km
 - ル ート 博多～新鳥栖間約 26km は九州新幹線鹿児島ルート共用
新鳥栖～武雄温泉間約 51km は在来線活用
武雄温泉～長崎間約 66km は新幹線鉄道規格新線建設
 - 県内駅 新大村（仮称）、諫早、長崎
 - 工 事 費 約 3,700 億円
武雄温泉～諫早間 約 2,600 億円（平成 19 年 4 月価格）
諫早～長崎間 約 1,100 億円（平成 15 年 4 月価格）
 - 所要時間 スーパー特急 約 1 時間 24 分
フリーゲージトレイン 約 1 時間 19 分
- ※前提条件：整備区間は武雄温泉～諫早間。在来線は現行表定速度、新幹線規格区間は最高速度 200 km/h で試算。（国土交通省試算：平成 16 年）
- 平成 21 年度予算 50 億円

【要望先】

国土交通省、総務省、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、九州旅客鉄道株式会社

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)概要図
(フリーゲージトレイン導入の場合)



3. 国営諫早湾干拓事業について

国営諫早湾干拓事業は地域住民の安全な暮らしを確保するとともに、21世紀における本県農業の振興を図るうえで極めて重要であり、大きな役割を果たしてきています。

本事業で造成された潮受堤防排水門を開放して開門調査が行われれば、地元諫早湾地域の防災機能、背後地や干拓地の営農、諫早湾の漁業への影響等、多大な被害の発生が懸念されることから、安易に開門調査を実施しないよう要請します。

また、干拓地の水源である調整池は、新たな淡水系の生態系が形成されており、「第2期諫早湾干拓調整池水辺環境の保全と創造のための行動計画」に基づく水質保全対策や水辺空間づくりの推進及び支援について要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 環境アセスメントの中で、開門調査が地元及び及ぼす重大かつ深刻な影響を科学的に明らかにしていただき、開門調査の可否については、必ず地元の同意を得ることとし、安易に開門調査を実施しないこと
- 2 「第2期諫早湾干拓調整池水辺環境の保全と創造のための行動計画」に基づく水質保全対策や水辺空間づくりについて、下記のとおり推進及び支援を行うこと
 - (1) 調整池及び流入河川・水路の直接浄化対策の実施
 - (2) 流入河川及び調整池の水質に影響を及ぼす自生植物の除去等適切な管理の実施
 - (3) 生活排水処理施設整備に係る補助
 - (4) 環境（調整池）に負荷をかけない農業の取り組みの推進

【現状・課題】

- 1 諫早地域では、平成9年の潮受堤防の締切り以降、洪水被害や高潮被害が大きく軽減され、地元の方々が安心して生活を送ることができるようになりました。また、平成20年3月の事業完了を受け、同年4月から41農業者が新干拓地において営農を開始し、これまでも様々な野菜等を栽培・出荷し、市場や実需者から「色艶がよい」、「味が良い」などの高い評判を得ています。
一方、平成20年6月に佐賀地裁で潮受堤防排水門の5年間の開放を命じる判決が出され、それを受けて、同年7月には農林水産大臣が開門調査を行うかどうか判断する環境アセスメントを行っていくことを表明されており、現在、農林水産省では環境アセスメントの方法書の作成準備を行っています。今後、方法書が決定した後に方法書に基づきアセスメントを行う予定となっております。
- 2 調整池水質は平成19年度でCOD 8.6mg/L（環境基準（水質保全目標）COD 5mg/L）となっており、干拓地の農業用水源である調整池の環境基準（COD等）を達成、維持するため各種の水質保全対策と新しい水辺環境を住民と共に守り育む活動が喫緊の課題となっており、調整池や流入河川等の浄化対策や水質に影響を及ぼす自生植物の除去等適正管理などの取り組みを進める必要があります。

【本県の取組】

干拓地での営農に関し、環境保全型農業の技術に関する試験研究や、農業者への普及啓発の取組を行うとともに、農業者の農業機械やハウス施設等の導入への支援を実施しております。

一方、平成20年7月から8月にかけて、県議会、知事・副知事、地元推進組織、土地改良区等が農林水産省や関係国会議員を回り、地元の実情への理解および開門反対についての要請活動を実施するとともに、県では、開門を行った場合の影響等を整理した開門反対のパンフレットや、諫早湾干拓への理解を促進するためのPR用DVDを作成しております。

また、「第2期諫早湾干拓調整池水辺環境の保全と創造のための行動計画」に基づき、水質保全対

策の推進に努めております。

(主な水質保全対策)

- ・生活排水の処理対策の推進・・・汚水処理人口普及率 73.6% (平成 19 年度)
- ・環境保全型農業の推進
- ・調整池の湖沼としての水域類型指定(環境基準の設定)
- ・調整池への工場・事業場排水に対して「上乗せ排水基準」を設定
- ・農業集落排水処理等の生活排水処理施設を整備する市に対する交付金の交付
- ・浄化槽設置整備に係る補助

【参 考】

「第 2 期諫早湾干拓調整池水辺環境の保全と創造のための行動計画」

事業期間：平成 20～24 年度(5ヶ年間) 水質保全目標値：COD 5mg/L

事業内容：3つの基本方針に基づき調整池の水質保全を図り、自然豊かな水辺空間づくりを推進する。

- ①水質保全対策
- ②自然豊かな水辺空間づくり
- ③環境の監視・調査

【要望先】

農林水産省、国土交通省、環境省



諫早湾干拓地全景



干拓地でのレタスの収穫作業



干拓地でのバレイシヨの収穫作業

4. 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に対する支援について

世界遺産への登録を進めることは、世界的な価値づけをなされた「世界のたからもの」が地域にあることで、地域の方々や県民に誇りと自信を与え、地域における文化財保護に対する意識や取組み、歴史や文化に対する理解が深まります。

また、地域住民による周辺環境や景観を守る取り組みがより広がり、地域の一体的なまちづくりへ寄与するものと考えられます。

さらには、世界遺産としての価値が国内外に認知されることにより、観光客や交流人口の拡大につながり、県内経済の活性化や地域振興に繋がります。

このため、県では関係5市2町と一体となって早期の世界遺産登録を目指しています。

【提案・要望の具体的内容】

1 早期の世界遺産登録の実現への支援

- (1) 構成資産の国指定・選定の促進
- (2) 顕著な普遍的価値の証明に関する学術的支援
- (3) 資産の保存管理計画策定等万全の保護措置に関する技術的支援
- (4) ユネスコへ提出する推薦書等の諸準備が整い次第、優先的に国からユネスコへ推薦すること

2 世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に資する事業への支援

- ・九州自然歩道の新ルート整備 など

【現状・課題】

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」は、国の文化審議会世界文化遺産特別委員会から「我が国におけるキリスト教布教の歩みを示し、国内外の建築技術の融合の見本であるのみならず、独特の自然景観とも一体の優秀な文化的景観を形成し、顕著な普遍的価値を持つ可能性は高い。」との評価を受けユネスコの世界遺産暫定一覧表に登録されています。

現在、長崎県においては、関係市町と一体となって推進体制を確立するとともに、学識経験者等からなる「長崎県世界遺産学術会議」を設置するなど早期の世界遺産登録に向けた取り組みを進めております。

世界遺産登録の取組により、県民の間に、貴重な文化財を守り伝えようとの気運が高まってきております。また、教会などの構成資産の多くが所在する離島部・半島部等は、近年、過疎化・高齢化が進んでおり、これらの地域の活性化のためにも、早期の世界遺産登録が求められます。

現在、世界遺産登録に向けた事務を進めておりますが、国の文化審議会から次のような課題を解決する必要があるとの指摘を受けています。

- ①国内外の同種の世界遺産との比較研究などを行い顕著な普遍的価値を証明すること。
- ②構成資産について、重要文化財や史跡への指定、重要文化的景観への選定を行い、確実な保護措置を講ずること。
- ③資産の全体を対象とする包括的保存管理計画、個別資産の保存管理計画を策定すること。
- ④周辺の緩衝地帯（バッファゾーン）を設定していくこと。

【本県の取組】

平成19年4月に教育庁内に専属の部署を設け、さらに、平成20年4月には知事直属の知事公室に、世界遺産登録事務を移管し、全庁的な取り組みとしていくための体制を整えました。

登録に必要な課題解決のため、平成19年度に構成資産や推薦書について学術的に検討を加える「長崎県世界遺産学術会議」を設置し、これまで5回の会議を開催しました。

平成 21 年度は、ユネスコへ提出する推薦書原案の作成に本格的に取り組むとともに、緩衝地帯の設定など資産周辺の環境の保護など世界遺産登録に向けた諸準備を行ってまいります。

また、九州自然歩道の新ルート整備をはじめ、世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に資する事業についても、着手していくこととしております。

1 平成 21 年度の主な事業

- ・ユネスコへ提出する推薦書原案の作成
- ・国内外の史料調査等各種調査
- ・資産の国指定・選定へ向けた取り組み
- ・類似の世界遺産との比較調査
- ・資産の保存管理計画等各種計画策定
- ・国際シンポジウムの開催
- ・周知啓発活動 など

2 世界遺産登録を契機とした交流人口の拡大に資する事業

- ・九州自然歩道の新ルート整備 など

【要望先】

文化庁、環境省



旧野首教会（小値賀町）

5. 地方交付税の確保等について

個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図るためには、地方公共団体の自主性・自立性を高め、地域の実情に応じた公共サービスが提供できるよう、地域間の格差を調整し、財源が保障されなければなりません。このため、早急に地方税財源の充実強化を図る必要があることから、次のとおり提案します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 本県は、極めて長い海岸線を有し、複雑に入り組んだ地形となっている。加えて、日本で最大の離島面積を有するが、本土と離島との間に広範な海が存在することなどから、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となっている。そのような地域の特殊性に対応すべく、離島対策やへき地対策など、本県の特殊性に十分配慮すること
- 2 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、真の地方分権改革の推進にあたっては、国・県・市町村の役割分担を明確にした上で財源配分のあり方を見直し、地方の改革努力や地域活性化対策の実施に支障が生じないよう十分な措置を講じること
- 3 地方財政計画で生じる財源不足額の解消にあたっては、地方財政の健全性を確保するため、臨時財政対策債等の地方債を発行するのではなく、地方交付税法第6条の3第2項の規定により国税5税の地方交付税算入率を引き上げること
- 4 平成20年度に新たに創設された「地方再生対策費」については、地方税の偏在是正により生じる財源を活用することから、その配分にあたっては、離島等の条件不利地域や税財政基盤が脆弱な地域の実情及び合併団体のまちづくり等の財政需要が十分反映されたものとする
- 5 地方税財源の偏在是正については、平成20年度に新たに創設された地方法人特別譲与税により暫定措置がなされているが、自主・自立的な行財政運営ができる真の地方分権を確立する観点から、税制の抜本的な改革を行うにあたっては、地方消費税の拡充など可能な限り偏在性の少ない地方税体系の構築に努めるとともに、地方交付税制度の財源保障機能及び財源調整機能の強化を図ること
- 6 教育、福祉、警察、消防などの国民の生活に直結する分野については、全国すべての地域で一定の行政サービスが提供できるよう国の責任において財源措置を講じること
- 7 景気対策や政策減税、財政対策など国が後年度財源措置するとした約束分については、確実に財源措置を行うこと

【要望先】

総務省

地方交付税総額と臨時財政対策債の推移

(単位：億円、%)

本県交付額	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
地方交付税(A) (特別交付税含む)	2,437	2,342	2,346	2,339	2,305	2,262	2,080
伸び率	△ 9.1	△ 3.9	0.2	△ 0.3	△ 1.5	△ 1.9	△ 8.0
臨時財政対策債(B)	415	299	231	207	187	228	461
伸び率	66.0	△28.0	△22.7	△10.4	△ 9.7	21.9	102.3
(A) + (B)	2,852	2,641	2,577	2,546	2,492	2,490	2,541
伸び率	△ 0.5	△ 7.4	△ 2.4	△ 1.2	△ 2.1	△ 0.1	2.1

※ 20年度は2月補正後予算額、21年度は当初予算額

6. 合併後の新市町への支援策の充実強化について

本県の合併市町を取り巻く財政状況は依然として厳しく、苦勞して合併を成し遂げた市町が、合併効果を活かして個性あふれる地域づくりに主体的に取り組み、地方分権等に対応できる行政体制と合併して良かったと実感できる地域づくりが実現できるよう、地方交付税の拡充など、さらなる支援策の充実強化を次のとおり提案します。

【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 合併特例債の弾力的な対応や適用期間の延長、合併推進債の弾力的な対応などを図ること
- 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

【現状・課題】

本県は、全国に先駆けて市町村合併に取り組み、県内の市町村数は、合併旧法下では79市町村から23市町へと約3割に再編され、減少率は全国でもトップクラスとなっています。さらに合併新法下でも1市2町が平成22年3月末の合併を目指し手続きを進めているところです。

合併市町は様々な新しいまちづくりの施策を推進しているところですが、合併して良かったと実感できるまでには至っていない現状であり、以下のような課題があります。

- 1 合併後の新市町においては、新しいまちづくりのためのソフト的な経費や産業振興等に要する経費又は財政健全化のための起債償還財源などに多額の経費を要する一方、合併による効率化の効果が出るまでは一定の期間がかかることから、さらなる財政支援が必要です。
- 2 合併旧法下で合併した市町は、合併の時期と三位一体改革の時期が重なったことから、投資事業の抑制を余儀なくされ、平成20年度末までの合併特例債（ハード分）の県内市町の発行額は限度額の24%程度となっています。今後、市町の建設計画に基づく事業を着実に実施していくために合併特例債の活用は不可欠ですが、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計画を求められるため、合併特例債の弾力的な対応や適用期間の延長が必要となります。
合併新法下で合併した市町の合併市町村基本計画の達成が実現しやすいものとするためには、合併推進債の活用は不可欠であり、弾力的な対応が求められます。
- 3 一島一町村については、一島完結型の機能を残さざるを得ないことや、医療や交通対策等の固有の行政課題があることなど、合併後の効率化だけでは解決できない行政コストが見込まれることから、一島一町村地域を含めた総合的なまちづくりを進めるためには特別な財政措置が必要です。
- 4 本県は、市町村合併を積極的に推進してきました。合併後の新市町の支援のためには、交付税や補助金等で措置される分を除いても、多額の県単独の負担が必要となります。

【本県の取組】

- 1 合併後のまちづくりに要する経費に対して、県独自の市町村合併支援特別交付金を交付しています。

- 2 一島一町村の合併対策として、県独自の市町村合併支援特別交付金を一島一町村の団体数に応じ1億円を加算交付することとしています。
- 3 本県では、合併後の新市町が地方分権時代にふさわしい体制を確立できるよう、「長崎県合併・新市町支援行動計画（アクションプラン）」を策定し、自立した新市町の確立に向け総合的な支援を行っています。
- 4 本県では、合併新法下での構想対象市町の自主的な合併を推進するため「長崎県市町合併推進構想」を策定し、当構想を受け策定した「新長崎県市町合併支援プラン」に基づき、合併新市町の行財政支援を行うこととしています。
- 5 県独自の市町村合併支援特別交付金など、今後の見込みを含めた県の財政支出は、総額で約187億円。うち交付税や補助金等で措置される分を除いた負担額が約92億円。

【要望先】
総務省



佐世保市・江迎町・鹿町町合併協定調印式（平成21年3月25日）

7. 新たな過疎対策法の制定について

本県の過疎地域は、県土面積の約 65 %を占めるとともにその全てが離島地域又は半島地域となっており、依然として急速な人口減少や高齢化が進むなど厳しい状況にあります。

現行の「過疎地域自立促進特別措置法」は、平成 22 年 3 月末をもって失効することとなりますが、産業の振興や雇用の確保など過疎地域の活力の維持・向上を図っていくためには、引き続き総合的な過疎対策を実施していく必要がありますので、次のとおり要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 現行法の期限終了後も、過疎地域の振興が図られるよう新たな過疎対策法を制定すること
- 2 新たな過疎対策法においては、合併後の新市町のまちづくりに支障を来すことのないよう、現行法第 33 条の規定による「市町村の廃置分合等があった場合の特例」を引き続き設けること
- 3 新たな過疎対策法においても、過疎対策において特に重要な財源となっている過疎対策事業債については、財政措置を堅持するとともに、従来のハード事業に加え、地域の多様なニーズに対応できるようソフト事業への活用も含めた制度の拡充強化を図ること

【現状・課題】

- 1 これまでの過疎対策の実施により、過疎地域の生活環境や産業基盤等の整備に一定の成果が上がっているものの、過疎地域である本県の離島・半島地域では、基幹産業である農林水産業の低迷、雇用の場の不足による若年層の流出など厳しい状況が続いています。本県の過疎地域は、国土の保全や自然環境の保全などの役割を果たすとともに、国境離島・外洋離島として我が国の領域、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用等離島に期待される国家的役割も担っており、今後とも総合的な過疎対策を実施することにより活性化を図っていく必要があります。
- 2 本県においては、「平成の大合併」により 79 市町村が 23 市町に再編され、全国的に見ても市町村合併が大きく進展しました。その結果、県内では、2 市が現行法第 33 条第 1 項のみなし過疎の規定の適用を受けるとともに、3 市の 10 の区域が同条第 2 項の一部過疎の規定の適用を受けています。市町村合併を行った過疎地域における合併のメリットを活かした広域的な過疎対策は、むしろ今後本格化していくものであり、現行の特例規定の継続が不可欠であります。
- 3 過疎対策事業債は、過疎地域の社会基盤の整備に不可欠な貴重な財源であります。社会環境の変化とともに重点的に整備すべき分野が変化してきていることから、対象事業の拡大や要件緩和等を図るとともに、地域の多様なニーズに対応できるよう医師確保対策、耕作放棄地対策、集落対策などのソフト事業への活用も含めた制度の拡充強化が必要です。

【本県の取組】

本県においては、23 市町のうち 14 市町（一部過疎の区域を有する 3 市を含む）が過疎関係市町であり、平成 17 年国勢調査における県内過疎地域の人口減少率はマイナス 7.0 %と、全国の過疎地域の減少率マイナス 5.4 %を大きく上回る厳しい状況が続いています。

このような中、今後の過疎対策のあり方については、総務省の過疎問題懇談会が開催されるなど国においても検討が進められています。

本県では、庁内に「長崎県過疎地域活性化研究会」を設置し、県内の過疎地域の現状や離島・半島

地域を有する本県独自の課題、さらにはそれを踏まえた今後の過疎対策についての具体的要望等の調査・検討を行い、平成20年9月「新たな過疎対策に向けた具体的提言」として取りまとめ、同年11月関係省庁へ提言書を提出しております。

また、平成21年2月「新過疎法の制定実現を求める長崎県総決起大会」を開催し、新過疎法制定に向けた機運の醸成を図りました。

【要望先】

総務省



8. 「離島・半島」振興対策の充実について

離島・半島地域の自立的発展を促進し、地域住民の生活の安定及び福祉の向上を図り、あわせて国民経済の発展及び国民の利益の増進に寄与するため、次のとおり提案します。

【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・半島地域の創意工夫を活かした自立的発展を促進するため、地域の産業再生に向けた取組に対する総合的な支援
- 3 離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 物流・人流にかかる輸送コスト是正など、国境離島・外洋離島への支援施策の充実
- 5 離島・半島地域において、離島航空路及び離島・半島航路の維持・改善、並びに高速情報通信網の整備・維持など住民生活を支える民間事業者に対する直接的な支援を含めた財政支援の充実
- 6 漂流・漂着ごみ対策
- 7 離島漁業再生支援交付金制度
- 8 介護保険制度における施策の充実強化
- 9 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

【現状・課題】

領土・領域の保全、水産資源の活用保全等の国家的役割、いやしの場の提供等の国民的役割を担う離島地域は、環海性・隔絶性・狭小性といった独自の特性から本土と比べて様々な不利条件を背負っており、基盤整備の遅れ、産業の沈滞、人口の減少など多くの課題を抱えています。三方を海に囲まれ、平地に恵まれない半島地域も同様です。

このように厳しい自然的、社会的制約の下、離島・半島の自立的発展を促進するため、基幹産業である農林水産業の生産基盤整備、交通通信網の整備、下水道等生活環境の整備等に係る十分な財源の確保が必要です。

また、離島・半島地域は、就業・雇用機会の乏しさから若年人口の流出が激しく、定住人口の減少、過疎化・高齢化が進行しているため、都市部との交流や定住促進対策、農林水産業や地場産業の振興、交流産業の創出、地域の産業再生への取組が急務となっております。このため、国において関係省庁が連携して都市部と離島・半島地域との交流を促進する施策を行うとともに、地域が主体的に行う交流人口拡大策への支援制度を充実し、十分な財源の確保を行っていただくことが必要です。

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、離島が抱える経済不利条件が顕著に現れる地域です。特に、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おり、住民の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、交通運賃が高いため交流人口の増大にとって大きな障壁となっています。これらの地域の自立的、継続的な発展を促進するため、定住条件や競争条件を本土地域と同じにするという観点から、物流・人流にかかる輸送コストの是正などの支援施策の充実が必要です。

また、離島・半島地域において、離島航空路及び離島・半島航路、高速情報通信網など住民生活を

支えている民間事業者等に対する国の財政支援が必要です。

【本県の取組】

県土の約4割を離島地域、約3割を半島地域で占める本県において、離島・半島の振興は重要な課題であり、離島・半島の持つ独特の魅力や価値を活かして、活性化を図ることが県全体の活性化にも繋がるものです。このため、離島振興法、半島振興法のもと、それぞれの振興計画に基づいて、各地域の特性を活かしたハード、ソフト両面から魅力ある地域づくりを行うとともに、農林水産業の振興や企業誘致など地域の産業再生に向けた取組を関係市町と一体となって進めています。

また、地域の特性や恵まれた資源を活かし、体験型観光の推進等による都市部との交流人口の増大を図るとともに、UIターン者の受入等により、地域の新たな担い手の確保を推進しています。

都市と農山漁村の共生・対流の推進を積極的に行うために、国において設立された都市と農山漁村の共生・対流推進会議（通称オーライ！ニッポン会議）に呼応し、全国に先駆けて「都市と農山漁村の共生・対流」長崎県協議会（通称オーライ！長崎）を立ち上げており、交流盛んな地域づくりをめざしています。

国境離島・外洋離島につきましては、その現状を把握し、問題点、課題等を取りまとめる調査事業を平成21年度に実施することとしています。

【参 考】

- ・離島振興法に基づく離島振興対策実施地域8市2町について、離島振興計画に沿った事業を実施している。
- ・半島振興法に基づく半島振興対策実施地域9市3町について、半島振興計画に沿った事業を実施している。

【要望先】

総務省、農林水産省、国土交通省



対馬北端から望む韓国



台風のため入江に避難している外国船（五島列島地域：下五島）

9. 西九州自動車道・九州横断自動車道の整備促進について

高規格幹線道路の整備は、福岡をはじめとする九州の主要都市や本州との高速交通による時間短縮、定時性の確保、快適性等を図る上では、極めて重要な課題であり、その効果が大きいことから、西九州自動車道の事業促進と整備計画の早期策定、及び九州横断自動車道の4車線化について、次のとおり要望します。

【提案・要望の具体的内容】

1 西九州自動車道

- (1) 佐々佐世保道路 : 事業促進
- (2) 伊万里松浦道路 : 事業促進
- (3) 松浦～江迎～佐々間 : 調査促進及び早期事業化
- (4) 佐世保みなとIC～武雄JCT : 4車線化

2 九州横断自動車道

長崎～長崎多良見間の早期の4車線化

【現状・課題】

西九州自動車道は、福岡、佐賀、長崎の三県にまたがる、九州北西部地域の連携強化と地域振興のため必要不可欠な道路です。また、高速道路と一体となり、広域的な交流を図る重要な一般国道の自動車専用道路です。

整備が進むことにより、農水産物等の輸送コストの削減、消費者ニーズに合わせた商品の素早い供給による競争力の強化など、地場産業の発展が望めます。

また、近隣地域と連携した新たな観光ルートの開拓・展開により、観光客の増加等も望めるものがあります。

九州横断自動車道は、九州縦貫自動車道とともに九州地域におけるクロスハイウェイを構成し、九州全域の交流促進と地域活性化に大きな役割を果たす高速道路です。

長崎～長崎多良見間については、平成16年3月に暫定2車線で供用しましたが、トンネル内も含め対面通行が強いられるとともに、規制速度は70kmに制限されて、安全性・高速性に課題を残しています。このため、4車線化を早期に図る必要があります。

【本県の取組】

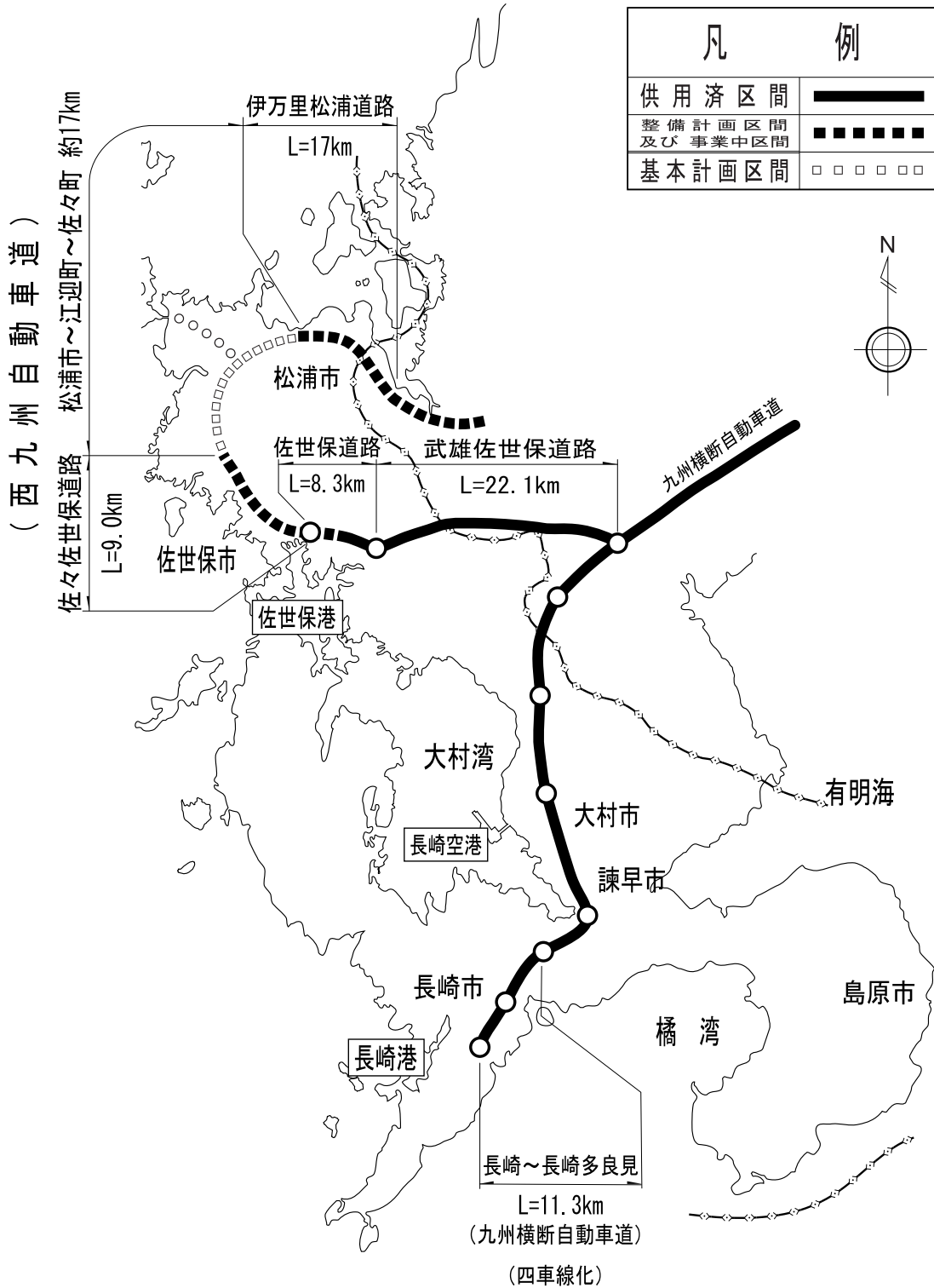
西九州自動車道については、事業の促進のため、地元と一体となって要望を行うとともに、用地取得のため積極的に協力してまいります。

九州横断自動車道の4車線化についても、前倒し整備に向けて、地元と一体となった要望を行ってまいります。

【参 考】

- 1 西九州自動車道（福岡～唐津～伊万里～松浦～佐世保～武雄：延長L＝約150 km）
供用延長L＝59.2 km 整備率39 %
 - ① 佐々佐世保道路 L＝9 km
 - ② 伊万里松浦道路 L＝17 km
 - ③ 松浦市～江迎町～佐々町間 L＝約17 km
- 2 九州横断自動車道（長崎～大分：延長L＝257km）
供用延長L＝257km（完成4車線延長L＝246km 4車整備率96 %）

高規格幹線道路概要図



10. 幹線道路（地域高規格道路・国道・県道）の整備促進について

本県では、地域格差の解消や地方の自立を図るため、地域振興、産業振興及び観光振興に資する交通ネットワークの整備が必要です。地域間の交流・連携を強化し、「県内2時間交通圏の確立」を実現する幹線道路の整備促進に要する財源の確保を要望します。

【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

国道 251 号島原中央道路、国道 57 号森山拡幅、
国道 251 号愛野森山バイパス、県道諫早外環状線諫早インターエ区

(2) 西彼杵道路

国道 202 号指方バイパス、国道 206 号小迎バイパス

(3) 長崎南北幹線道路

(4) 長崎南環状線（戸町～田上）

(5) 東彼杵道路の計画路線への格上げ

(6) 島原天草長島連絡道路の計画路線への格上げ

(7) 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、57 号、205 号、499 号 等）

3 県道の整備促進

（伊王島香焼線、佐々鹿町江迎線、玉之浦大宝線 等）

【現状・課題】

県勢の自立的発展と地域特性活かした地域づくりを推進するためには、その根幹的社会的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緊急の課題です。

特に、地域の連携強化による地域集積圏の形成やこれら集積圏相互の交流および空港・港湾等の交通拠点への連絡を強化し、強い地方圏を構築することが、地理的・地形的に過酷な条件下にある本県の地域づくりに関する喫緊の課題です。

また、本県は、離島や半島が多く、山間部が多い地形的な制約のため、道路の整備が全般に立ち遅れているため、交通混雑の解消及び沿道土地利用の増進を図る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おります。

【本県の取組】

地域高規格道路については、整備区間の早期完成と調査区間の整備区間への格上げ、及び新たな区間指定、さらには計画路線への格上げや候補路線の指定に向けて努力していきます。

また、直轄国道の整備促進のため、地元と一体となって要望を行うとともに、用地取得のための支援を行っていきます。

さらに、地域間の交流・連携を促進するため、広域的な幹線道路の整備を促進するとともに、地域の幹線的な生活道路についても、整備を進めています。

【参 考】

○ 地域高規格道路の指定状況

・計画路線（4路線）

島原道路	L = 20 km
西彼杵道路	L = 50 km
長崎南北幹線道路	L = 20 km
長崎南環状線	L = 8 km

・候補路線（2路線）

東彼杵道路、島原天草長島連絡道路

○ 国道の主な事業箇所

1 一般国道 34号 大村拡幅	L = 3.7 km	<直轄国道>
2 一般国道 57号 森山拡幅	L = 7.6 km	< " >
3 一般国道 205号 針尾バイパス4車線化	L = 4.6 km	< " >
4 一般国道 499号 栄上拡幅	L = 1.3 km	<補助国道>

○ 県道の主な事業箇所

1 一般県道伊王島香焼線（伊王島大橋）	L = 2.7 km
2 主要地方道佐々鹿町江迎線（佐々インター工区）	L = 0.7 km
3 主要地方道玉之浦大宝線（戸町切工区）	L = 1.7 km

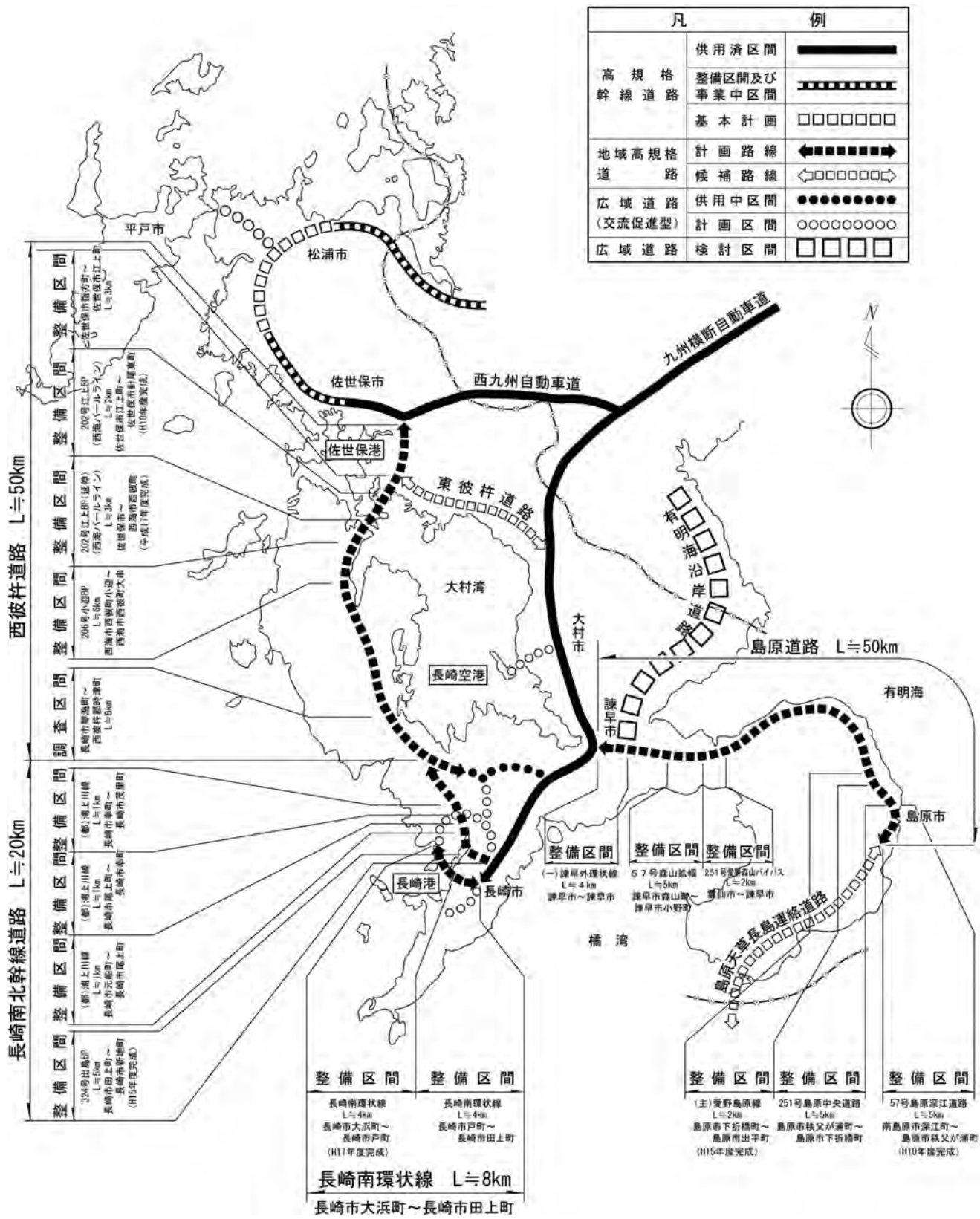
【要望先】

国土交通省



一般県道伊王島香焼線（伊王島大橋）

地域高規格道路区間指定概要図



凡	例
高規格幹線道路	供用済区間 整備区間及び事業中區間 基本計画
地域高規格道路	計画路線 候補路線
広域道路(交流促進型)	供用中區間 計画区間
広域道路	検討区間

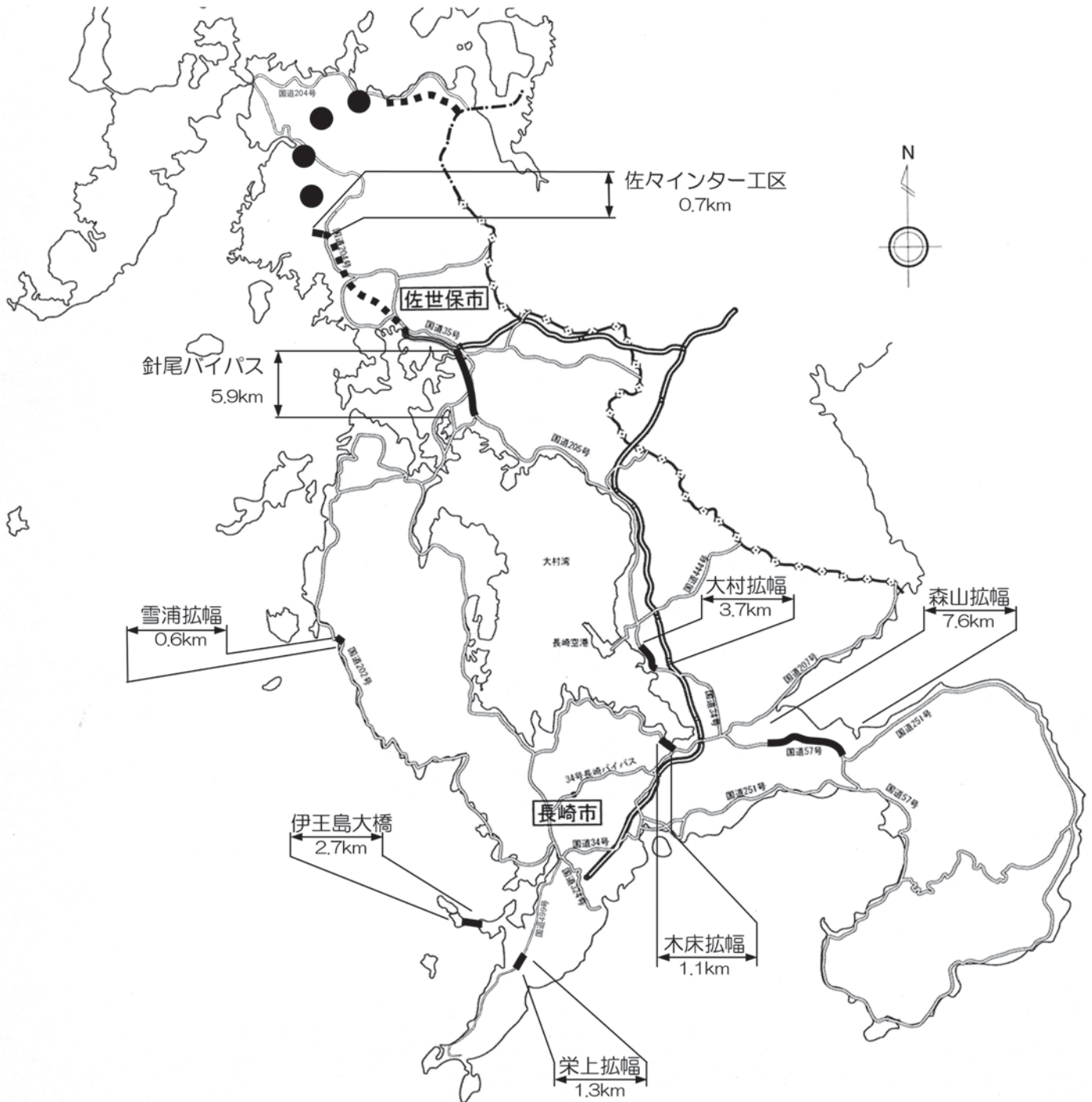
西彼杵道路 L ≒ 50km

長崎南北幹線道路 L ≒ 20km

整備区間 整備区間
長崎南環状線 L ≒ 4km
長崎市大浜町～長崎市戸町
(H17年度完成)
長崎南環状線 L ≒ 4km
長崎市戸町～長崎市田上町
長崎南環状線 L ≒ 8km
長崎市大浜町～長崎市田上町

整備区間 整備区間 整備区間
(主) 長崎島原線 L ≒ 2km
島原市下折橋町～島原市枝父が浦町
(H15年度完成)
57号島原深江道路 L ≒ 5km
南島原市深江町～島原市枝父が浦町
(H10年度完成)

国道・県道の主な事業位置図



11. 道路整備の安定的な財源確保について

本県の道路ネットワークは、地理的、地形的条件が厳しく、その整備はいまだに不十分な状況にあります。本県にとって真に必要な道路整備を計画的かつ着実に進めるにはそれに見合った財源が必要となります。

しかしながら、平成 21 年度から道路特定財源制度が廃止され、平成 21 年度の国の道路予算を見ると前年度比 0.91 であり、道路整備を取り巻く環境は非常に厳しくなっております。

このため、本県にとって真に必要な道路整備が遅れることのないよう、以下の措置を講じるよう要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 道路整備のための安定的な財源の確保
- 2 「地域活力基盤創造交付金」の継続的な予算の確保
- 3 「地域活力基盤創造交付金」に関する道路関連インフラ整備やソフト事業など、使途拡大施策については、地方の意見を十分に聴き、柔軟に地域が抱える課題への対応ができるものとする。特に、以下の施策を対象とすること
 - (1) 地方道路公社の有料道路料金の低廉化、無料化
 - (2) ETCの整備・管理等に関する財政支援措置の創設 等

【現状・課題】

本県は、地域の振興、県勢浮揚を考えた場合、県外との交流促進や県土の一体化をもたらす交通網の形成が最も重要な課題となっています。このなかで、道路ネットワークの整備を進めていますが、国土の西端に位置し、離島・半島が多いこともあり、骨格である高規格幹線道路や、それを補完する幹線道路網の整備がいまだに不十分です。

平成 21 年度から道路特定財源制度が廃止され、本県にとって、地域の活力を維持するために必要な西九州自動車道や島原道路、西彼杵道路などの整備を確実に進めるための安定的な財源の確保ができなくなる心配があります。特に税源自体に乏しい本県においては、教育・福祉関係の国庫補助・負担金などが一般財源化された三位一体改革のように、今後の財政運営・道路整備などに支障が生じかねないのではないかと懸念しているところです。

また、既存道路の有効活用による交通渋滞の緩和や利便性の向上を目的に、地方道路公社の有料道路料金の引き下げや ETC 整備に必要な初期投資や将来の維持管理、施設更新等に係る財政支援措置が必要です。

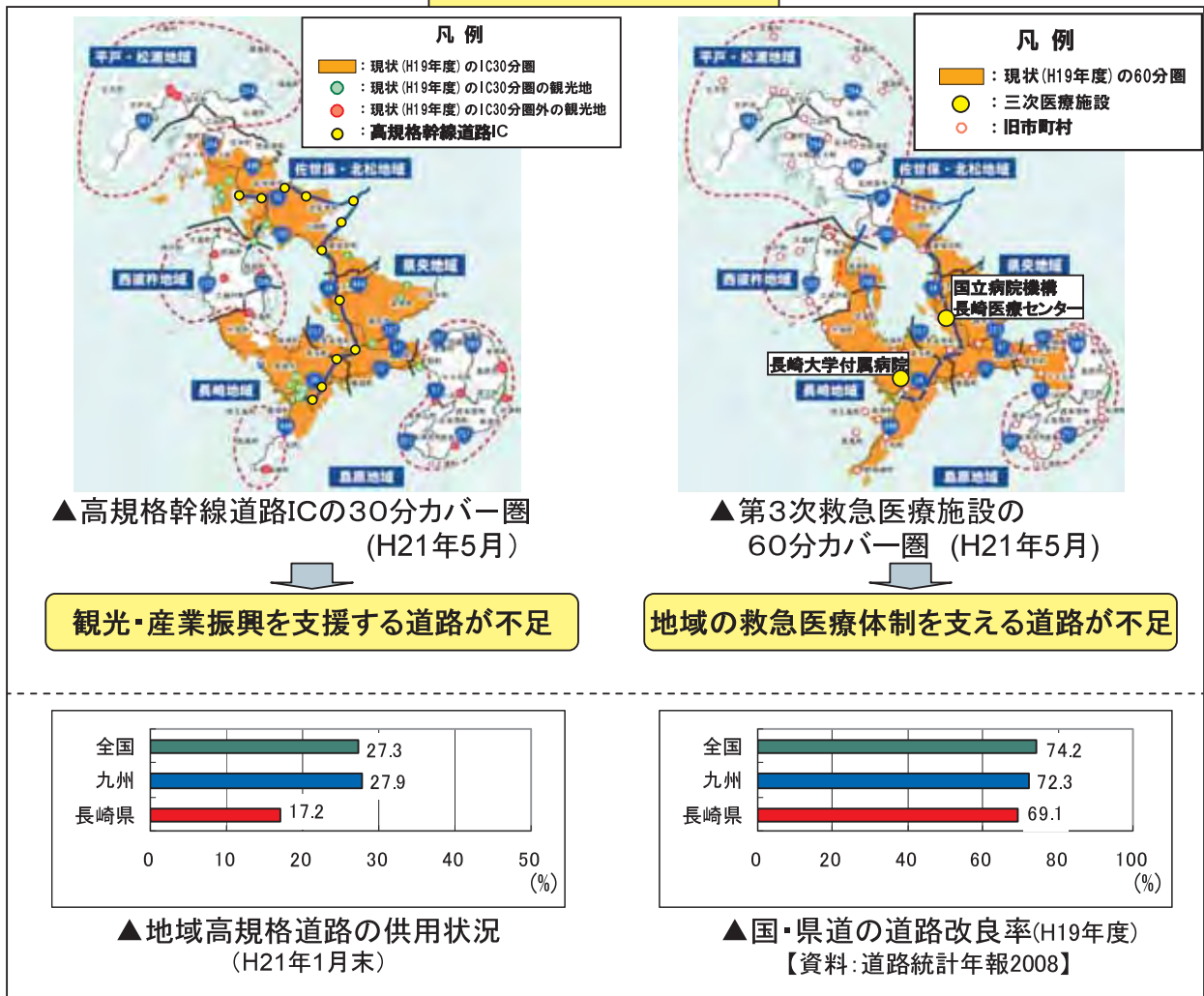
【本県の取組】

「地域活力基盤創造交付金」の使途については、これまでも、主に離島振興に寄与する施策の提案をおこなってきたところです。今後も、様々な施策に関する要望を行ってまいります。

【要望先】

国土交通省

長崎県の道路の課題



地域活力基盤創造交付金の使途拡大施策



12. 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

離島航空路及び離島・半島航路は、地域住民の生活安定、地域振興等のためになくなくてはならない交通手段ですが、離島及び半島地域の人口の減少に加え、特に離島ではコスト面でも割高であり、現行の支援措置のみでは維持・改善が困難です。

また、高速道路におけるETC搭載車両の料金引き下げにより、航路の利用者が大幅に減少しており、このままでは壊滅的な打撃を受け、航路の存続が危ぶまれます。

公共輸送機関としての離島航空路及び離島・半島航路の維持・改善を行うとともに、交流人口の拡大による地域振興を図るため、支援措置の拡充等を提案します。

【提案・要望の具体的内容】

(離島航空路)

- 1 「離島航空路整備法」(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
(バリアフリー化建造費補助含む)
- 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 高速道路料金引き下げの影響を受けている本土と離島を結ぶ基幹航路及び有明海等の半島航路への地域活力基盤創造交付金等を活用した公的支援の創設

【現状・課題】

(離島航空路)

- 1 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を講じていただきましたが、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。
- 2 運航費補助金については、部品費のみ対象とされておりますが、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おります。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る必要があります。
- 3 ① 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必要です。
② 航行援助施設利用料については、現在、15t未満については、小型航空機と区分され1機あたり120円の定額制と低廉である一方、15t以上については1トンあたり950円と大幅に高くなっております。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(16.5t)まで小型航空機の料金区分を拡大することが必要です。
- 4 本県では、平成21年度から新たに「長崎県離島航空路線確保対策補助金」を創設しており、県では毎年1億円から1億9千万円の負担増となるため、その負担が課題となっております。

(離島航路)

- 1 輸送人員の減少や燃油価格の高騰及び船舶の老朽化など離島航路を取り巻く環境は厳しさを増しています。国の離島航路補助制度改善検討会にて議論された「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」などの基本理念に基づき、同検討会における離島航路再生スキームを踏まえた離島航路補助・構造改革支援制度の充実が望まれています。
- 2 現在、国の離島航路補助制度においては、超高速船（35ノット以上）は補助の対象外となっています。しかしながら、近年の燃油高騰等の影響等により、運航コストが高いジェットフォイルは運航事業者の経営を直撃し減便等を余儀なくされ、離島住民にとって有効な交通移動手段の確保に支障が生じてきています。
ついては、国境離島・外洋離島の振興に不可欠なジェットフォイル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が望まれています。
- 3 また、先般国において「景気対策」の一環として、高速道路におけるETC搭載車両の料金引き下げが行われたことにより、離島への観光客数が減少しており、このことが運航事業者の経営をさらに悪化させています。

(半島航路)

- 1 有明海等の半島航路においては、利用者の減少に加え近年の燃料価格の高騰を受けて経営体質が弱体化しており、米国発の世界的な金融危機による国内景気が後退している中、経営状況はより一層厳しさを増しています。これに追い打ちをかけるように先般、国において「景気対策」の一環として、高速道路におけるETC搭載車両の料金引き下げが行われたことにより、有明海等の半島航路の利用者（車両）が大幅に減少しており、このままでは壊滅的な打撃を受け、航路の維持が困難となります。

対馬(厳原)－福岡間の空路・海路における料金等比較

		料 金 (往 復)	所 要 時 間 (片 道)
飛 行 機	1日3便	22,400円	0時間35分
フ ェ リ ー	1日2便	8,900円	4時間35分
ジェットフォイル	1日2便	14,630円	2時間15分

(2009年5月現在)

★同程度の移動時間：小田急 小田原－新宿間（2時間程度） 1,720円

【本県の取組】

(離島航空路)

離島航空路線の存続を図るため、平成20年に「長崎県離島航空路線再生協議会」を設置し、知事への報告がありました。

これを受け、県では、オリエンタル エアブリッジ (ORC) 再生のスキームを策定し、関係市、関係団体等と協力して支援していくこととしております。

特に、平成21年度からは、「長崎県離島航空路線確保対策補助金」を創設し、一定の利用率に達しない路線の収入不足額及び重整備費用について補助を行います。

(離島航路)

長崎県離島航路事業対策補助金

[補助対象基準] 補助対象の欠損額に対し、国が定めた標準単価に基づいて算出された標準欠損額を国が助成した後の残額

[補助率] 2市町以上を結ぶ航路 県100%補助
同一市町内航路 県・市町各50%補助

平成21年度新規事業「ジェットフォイル航路再生支援事業」

[補助要件]

- ・過去3ヶ年連続してジェットフォイル航路で純損失を計上していること
- ・地元自治体とともに「ジェットフォイル航路再生運航計画」を作成すること
- ・地元自治体が支援すること

[補助対象] 4月から3月までの1ヶ年の運航欠損額

[補助率] 1/3以内 (地元市町1/3、運航事業者1/3)

※平成21年度予算額 25,000千円 (博多～壱岐・対馬航路)

【参 考】

(離島航空路)

○長崎県離島航空路線確保対策補助金 (H21年度～)

- 1 対象者 長崎空港を離発着する県内離島航空運航事業者
- 2 対象経費等

ア 利用率保証分

- ・対象経費：一定の利用率に達しない路線の収入不足額
- ・補助率：県 7/10、関係市 3/10
- ・予算額：県 67,375千円、関係市 28,875千円 (H21年度)

イ 安全整備事業分

- ・対象経費：離島航空路線に係る航空機の重整備費用のうち、国の運航費補助の対象とならない経費
- ・補助率：県 10/10
- ・予算額：県 54,000千円 (H21年度)

(離島航路)

○全国のジェットフォイル航路

- ・鹿児島～屋久 約135km (種子島115km)
- ・境～隠岐 約116km ※双胴型
- ・東京～大島 約120km ※最長一神津島188km
- ・新潟～佐渡 約67km

○本県における補助対象外の基幹航路

- ・長崎～福江航路
- ・佐世保～上五島航路
- ・博多～壱岐・対馬航路

(半島航路)

○本県に関係する高速道路料金値下げの影響が予想される有明海等の半島航路

- ・島原～熊本航路
- ・多比良～長洲航路
- ・口之津～鬼池航路

【要望先】

国土交通省

13. 本明川ダム建設事業の促進について

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について要望します。

【提案・要望の具体的内容】

本明川ダムに係る早急な基本計画の策定及び早期着工

【現状・課題】

本明川は、過去において何度も洪水氾濫を繰り返しています。下流部は住家が密集し、河道拡幅が困難なため、総合的な治水対策が必要です。

また、長崎市、諫早市及びその周辺部においては、人口集中、市街地拡大、生活水準の向上等により、都市用水の確保が必要となっております。

このため、治水、利水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おります。

【本県の取組】

本明川ダムを主な水源とする広域的水道用水供給事業を実現するため、平成11年7月に関係市町議会、平成11年10月に県議会の同意を得たうえで、「長崎県南部広域的水道整備計画」を策定し、利水者となる「長崎県南部広域水道企業団」が平成12年8月に設立されました。

長崎県南部広域水道企業団は、平成14年2月に水道用水供給事業の厚生労働大臣認可の申請を行い、同年4月1日に認可を受けました。

企業団を構成する2市2町の近年の人口推移による水需要見直しがなされ、これに伴う企業団の事業再評価が終了し、本明川ダムからの取水量が平成19年11月に確定しております。

また、現在、「水源地域対策特別措置法」の適用を受けるよう準備を進めております。

【参 考】

国土交通省直轄ダム

目的：本明川の治水と広域的な水資源の確保

- 1 箇所 一級河川本明川水系本明川
- 2 型式 台形CSGダム
- 3 堤高 約64メートル
- 4 堤頂長 約385メートル
- 5 総貯水容量 約860万立方メートル

※ このダム構造諸元は案であり、決定したものではなく、今後検討して変わる可能性がある。

【要望先】

国土交通省



本明川ダム建設予定地



14. 漂流・漂着ごみの対策について

全国2位の長さの海岸線を有し、国境離島・外洋離島をはじめ多くの島々を有する本県においては、漂流・漂着ごみにより、沿岸環境の悪化や水産資源への影響が深刻な問題となっており、地元市町は繰り返し押し寄せてくる漂流・漂着ごみの対応に苦慮しているところです。

このようななか、国におかれては実態把握や対策検討、国際的な協力体制を推進するために「漂流・漂着ゴミ国内削減方策モデル調査」や「きれいで豊かな海を共に守るための日韓実務協議」が実施されるとともに、漂着ごみ対策に関する新法制定が進められているところです。

つきましては、突発的に発生する漂流木等を含めた漂流・漂着ごみ全般に関する対策を早急に講じられますよう次の事項について、要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 漂着ごみ対策に関する新法の早期制定及びそれに基づく下記対策の確実な実施
 - (1) 漂流・漂着ごみの回収・運搬・処分に係る全面的な財政支援措置
 - (2) 漂流・漂着ごみの処理体制の確立
 - (3) 漂流・漂着ごみ削減のための国際協力体制の構築及び効果的な発生源対策の実施
- 2 災害関連緊急大規模漂着流木等処理対策事業の採択基準の緩和

【現状・課題】

平成18年度に大量の流木が、昨年及び本年1月には大量の廃ポリ容器が漂着するなど、本県では原因者が特定できない外国からのごみが多く漂着し、処理体制が明確でないことから、多くの場合地元市町がその処理に当たっています。

しかし、ごみの量が膨大で、繰り返し漂着することから、地元市町の負担が大きく、国による処理体制の確立や永続的な財政支援措置などが必要です。

【本県の取組】

- 1 漂流・漂着ごみ問題対策協議会における検討協議（平成14年度～）
 - ・ 県、市町、関係団体からなる協議会において対策を協議
 - ・ 漂流・漂着ごみ問題解決のための行動計画の策定
- 2 市町支援事業の推進（平成14年度～）
 - ・ 長崎県漂流・漂着ごみ等撤去事業補助金による市町財政支援
- 3 平成18年度流木特別対策
 - ・ 災害廃棄物処理事業費国庫補助金の活用
 - ・ 長崎県漂流・漂着ごみ等撤去事業補助金（流木特別対策）による市町財政支援
- 4 県民参加の地域づくり事業の推進（平成15年度～）
 - ・ 道路、河川、海岸、港湾、漁港、都市公園、砂防施設で清掃・美化活動を行う団体の登録及び活動の支援
- 5 日韓学生等による海岸清掃及び交流事業の開催（平成15年度～）

【参 考】

長崎県漂流・漂着ごみ等撤去事業補助金（H 14 年度～）

- ・ 補助対象：市町が行う漂流・漂着ごみの撤去、運搬、処分に要する経費
「補助内容」

事業区分		補助率	交付限度額
①	離島振興法指定地域 かつ事業対象経費 4,000 千円以上の事業	10 分の 7 以内	1 市町あたり 4,200 千円 ただし、②の事業のみ実 施する市町にあっては 1,500 千円。
②	上記以外	2 分の 1 以内	

・ 平成 21 年度当初予算額：17,200 千円

【要望先】

内閣府、総務省、外務省、水産庁、経済産業省、国土交通省、農林水産省、気象庁、海上保安庁、環境省



漂着ごみの状況（長崎県対馬市）



釜山外国語大学校学生との清掃活動（長崎県対馬市）

15. 有明海再生のための総合的対策の実施について

有明海が、豊かで良好な漁場として恒久的に維持できるよう、「有明海等特別措置法」（平成14年11月29日公布・施行）に基づいた総合的施策の早急な実施及び特段の財政支援措置について、次のとおり要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 有明海・八代海総合調査評価委員会報告（H 18. 12. 21）に基づく「解明すべき課題」の早期解明
- 2 平成19年に諫早湾で発生したアサリ大量へい死の原因とされる赤潮及び貧酸素水塊の発生原因究明とその抑制・軽減対策の確立
- 3 有明海の漁場環境の保全・改善及び水産資源回復等による漁業振興のための事業等に対する特段の財政支援措置
- 4 有明海への環境負荷抑制を目的とした生活排水処理施設の整備に対する特段の財政支援措置
- 5 有明海の環境保全及び改善を目的とした森林の保全・整備に対する特段の財政支援措置
- 6 農林水産省が、有明海の再生への道筋を明らかにするために実施する、調査・現地実証事業に関する財源の大幅な拡大
- 7 平成15年・16年の2か年、島原半島沿岸域で発生した浮遊物の発生原因究明と大量発生予測、並びに原因究明後の漁業被害の抑制・軽減対策に対する特段の財政支援

【現状・課題】

有明海は、本来、極めて生産性の高い内湾性海域ですが、底質の泥化や有機物のたい積等海域の環境が悪化し、赤潮、貧酸素水塊、粘質状浮遊物等の発生が見られる中で、二枚貝をはじめとする漁業資源の悪化が進み、海面漁業生産は減少を続けており、漁家経営は極めて厳しい現状にあります。

このため、有明海等特別措置法に基づく県計画の下で、海域環境の保全及び改善と漁業の振興のために実施すべき施策を、国や関係県、関係市町等と連携し、漁業者、地域住民をはじめとする関係者の協力の下で実施しておりますが、これらの施策を着実に推進していくためには国による特段の財政支援措置が不可欠であります。

また、有明海の再生のためには、平成18年12月に有明海・八代海総合調査評価委員会から報告された、「解明すべき課題」を早期に解明することが必要であります。

さらに、平成19年に諫早湾においてアサリの大量へい死により大きな被害が発生したことから、その原因とされる赤潮・貧酸素水塊の発生原因究明とその抑制・軽減対策の確立が急がれております。

【本県の取組】

- 1 国、関係県等と連携し、水質、潮流や赤潮、底質などの調査研究を実施しています。
- 2 有明海の水産振興施策として種苗の放流、増殖場の造成や魚礁の設置、漁場環境の改善等各種事業を実施しています。
- 3 有明海等特別措置法に基づき、平成15年3月に「有明海の再生に関する長崎県計画」を策定し、施策を実施しています。

【要望先】

総務省、国土交通省、環境省、農林水産省、水産庁



海域環境調査（クロロテック）



諫早湾のアサリへい死状況

16. 総合的な水産基盤整備の促進について

本県の基幹産業である水産業とそれを支える漁村地域社会の維持発展を図るため、水産資源の生産力の向上、国際競争力強化と力強い産地づくり、水産物の安定提供を支える安全で安心な漁村の形成に向けて、効率的かつ総合的な水産基盤の整備が促進されるよう、必要な財源の確保について要望します。

特に、広大な排他的経済水域を有する本県の水産資源の生産力の向上を図るため、国直轄による大規模漁場整備の早期実施について要望します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 効率的かつ総合的な水産基盤の整備を促進するための必要な財源の確保
- 2 国直轄による大規模漁場整備の早期実施

【現状・課題】

本県の水産業は、漁場環境の変化、担い手の減少・高齢化、魚価の低迷など、多くの課題を抱えております。

このような中、県におきましては、水産業とそれを支える漁村地域社会の維持発展を図るため、水産基盤の整備を積極的に進めております。

特に、本県では、生産性の向上を図るため、海域の生産力を高める人工海底山脈の造成に着手し、県内5カ所で積極的に取り組んでいるところであります。

しかしながら、沖合海域での大規模な漁場整備につきましては、県での対応には限界があることから、国直轄による漁場整備の提案を続けてきた結果、国直轄事業が創設されたところであり、国直轄事業が本県周辺海域において早期に実現されるよう要望しているところであります。

【本県の取組】

- H 12. 8 長崎県長期総合計画を策定
- H 13. 3 長崎県水産業振興基本計画を策定
- H 14. 5 特定漁港漁場整備事業計画を策定
- H 17. 8 ながさき夢・元気づくりプラン（長崎県長期総合計画後期5か年計画）策定
- H 17. 12 長崎県水産業振興基本計画（後期5か年計画）を策定
- H 19. 10 長崎県漁港漁場整備長期計画を策定

本県では、漁港漁場整備事業の推進に関する基本方針に基づき、長崎県漁港漁場整備長期計画（平成19～23年度）に掲げた重点課題や実施の目標達成にむけて事業を積極的に推進しています。

【参 考】

水産基盤整備事業の概要

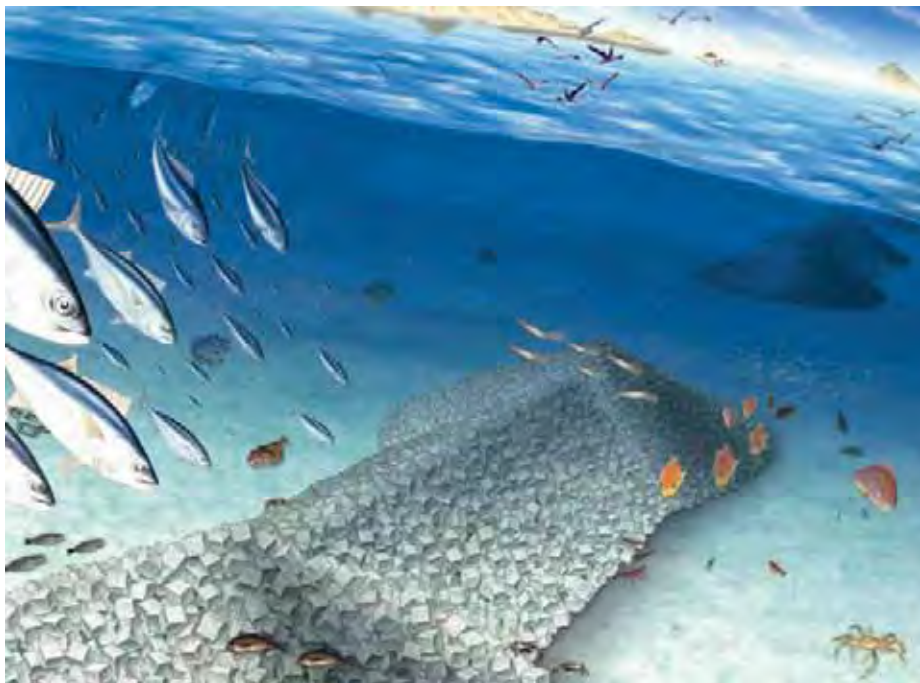
- 1 水産物供給基盤整備事業
我が国の200海里水域内水産資源の持続的利用と安全で効率的な水産物供給体制の整備
- 2 水産資源環境整備事業
資源の回復を図るための水産資源の生息環境となる漁場等の積極的な保全
- 3 漁村総合整備事業
水産業の振興を核として、良好な生活環境を目指した漁村の総合的な振興

【要望先】

水産庁



阿翁浦漁港（阿翁浦地区）



沖合域大規模漁場整備

17. 沖合漁業等に係る支援・措置対策について

本年4月14日、平戸市上阿値賀島沖海上で発生した大中型まき網漁船第十一大栄丸の転覆沈没事故は、乗組員22名のうち10名が救助されたものの、国、県、市等の関係機関による大規模な捜索・救助活動にも関わらず依然12名が行方不明という重大な海難事故となった。現在も行方不明者の家族、事故関係者や児童・生徒の心のケアへの対応及び緊急時の出動等への備えを行っている。

大中型まき網漁業は、本県にとって重要な漁業であるとともに、多くの雇用及び関連産業を抱えており、当該漁業の衰退は地域経済へ大きな影響を与えている。このため、大中型まき網漁業者への支援・対策について、次のとおり提案します。

【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、このような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) 船員の雇用対策として、船舶所有者の教育訓練・休業等による雇用維持の取組を支援するために創設された船員保険制度における海運事業等雇用調整助成金制度の早期実施
- (2) 底びき網漁業、まき網漁業等の漁船漁業においては、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
- (3) 今後、安心かつ継続して船員の雇用を確保できるよう、事故の原因解明と再発防止策の徹底

3 日本政策金融公庫資金について

- (1) 漁船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（以下「認定漁業者」という。）に、日本政策金融公庫の漁業経営改善支援資金等を貸し付ける際の要件緩和
- (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

【現状・課題】

1 漁船保険制度について

- (1) 沈没船の引き揚げには、多額の費用を必要とすることから、零細な水産会社はその費用を負担できない。また、保険加入する場合にも保険料の負担が大きいものになっていることから、100トン以上の船舶が保険に加入する場合にも、100トン以下の船舶が加入する場合と同様に国庫補助が必要。

2 雇用対策について

- (1) 漁業経営の安定化に向けて船団再建への支援が必要。
- (2) 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るが、これを5ヶ年まで延長して頂きたい。
- (3) 早急な事故原因の解明と大型漁船への海難防止指導会等の実施による大規模海難事故発生防止策の徹底を図る必要がある。

3 日本政策金融公庫資金について

- (1) 資源の悪化、魚価の低迷や燃油価格の急騰といった経営環境の悪化により、漁船の更新が進まず船齢が耐用年数を超過するなど生産構造が脆弱化していることから、公庫資金において融資率の優遇を受けられる認定漁業者になるための要件を満たせなくなっている。
- (2) 大中型まき網漁業の本船を更新する場合、公庫資金だけでは資金不足が生じる可能性が高いことから、別途、市中金融機関からの資金調達が必要となっている。
- (3) 近年の経営状況の悪化により運転資金等が不足している。

【本県の取組】

- 1 大中型まき網漁業・以西底びき網漁業の振興を図るため、漁業団体、流通業界、研究機関及び行政が連携して「長崎県まき網漁業振興対策」や「以西底曳網漁業再生プラン」を策定。
- 2 大中型まき網漁業・以西底びき網漁業船員等確保事業及び再生事業により漁業会社が行う船員等の確保に支援を行っている。
- 3 各地区で海上保安部とともに海難安全講習会を開催し、海難事故発生防止に努めている。

【要望先】

水産庁、海上保安庁

18. 佐世保港におけるすみ分けの早期実現について

佐世保港におけるすみ分けの早期実現について、提案します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 立神港区第1号～第5号岸壁のすみやかな返還
- 2 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
- 3 佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の早期の移転・返還
- 4 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
- 5 旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコ線）の返還
- 6 制限水域全面の返還（但し、緩和を含む）

【現状・課題】

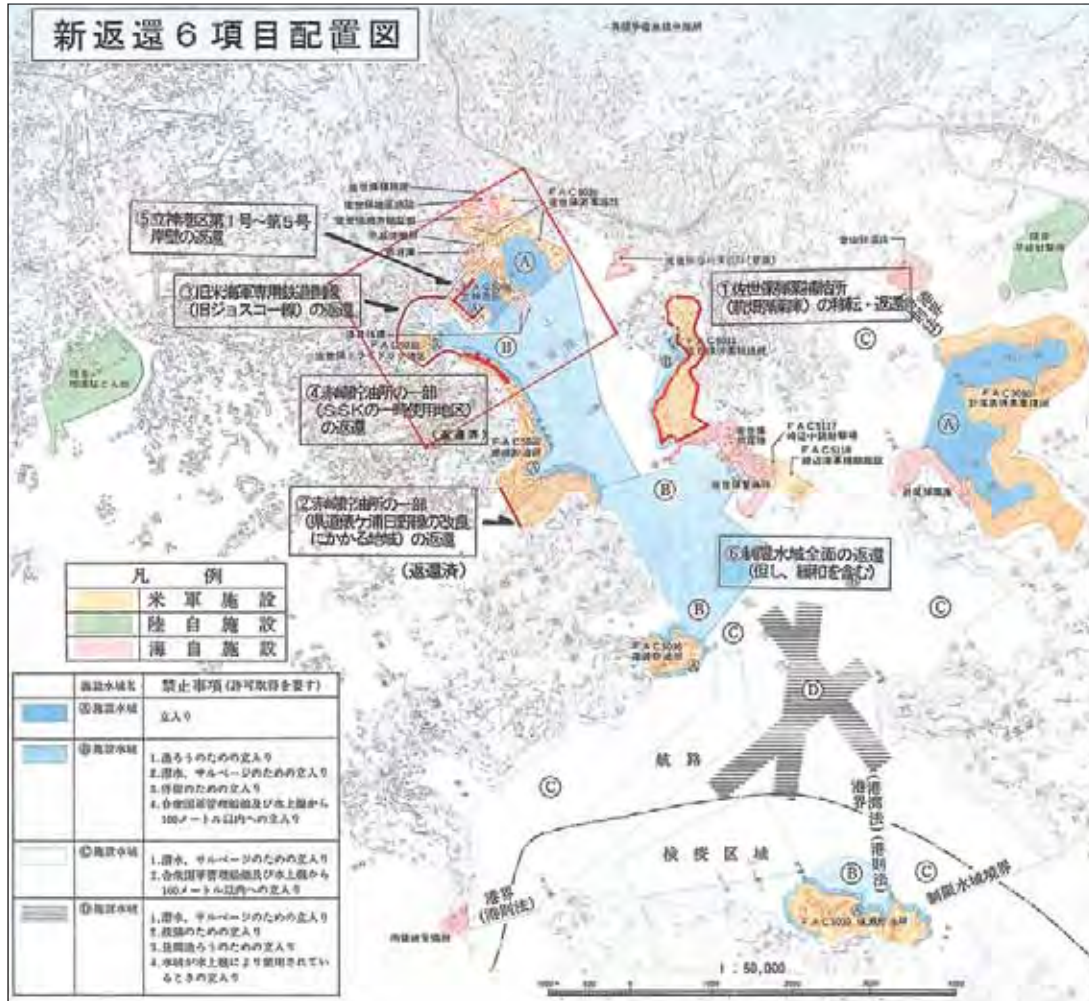
- 1 佐世保港においては、在日米海軍、海上自衛隊、民間企業等の施設が混在していることから、岸壁の競合をはじめ様々な問題が発生しており、国におかれては、佐世保港のすみ分けを視野に入れた、新たな岸壁の整備や弾薬庫の移設等に積極的に取り組んでいただいております。
立神岸壁等の返還については、基本的な考え方が日米合同委員会で合意され、その条件である「ジュリエット・ベイスン」の新たな岸壁もまもなく完成予定であることから、今後は返還に向けたすみやかな対応を行うなど、佐世保港におけるすみ分けを一層促進することが必要です。
- 2 また、抜本的解決にいたるまでの間における立神岸壁の競合問題については、その地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。
- 3 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。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庫の整備について日米双方の認識が一致しましたが、早期の日米合同委員会の開催・合意による弾薬庫の移転・返還の促進が望まれます。
- 4 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。

【本県の取組】

佐世保港の「すみ分け」を視野に入れた競合問題の抜本的な解決を望むとともに、緊急課題となっているジュリエット・ベイスンの新たな岸壁の早期完成、立神岸壁等の早期返還が図られるよう佐世保市と一体となって努力していきます。

前畑弾薬庫の移転・返還については、これまで佐世保市と一体となって取り組んできたところであります。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庫の整備について日米双方の認識が一致し、佐世保市においても地元自治会等の理解が得られたことから、移設に関し「特段意見はない」と国に回答されております。県としても同様に「特段の意見はない」と国に回答しており、日米合同委員会の合意に向けて、佐世保市と一体となって適切に対応していきます。

【参 考】



【要望先】

防衛省、外務省

19. カネミ油症被害者の救済について

国においては、被害者の健康実態を明らかにするため、平成 21 年度有識者による検討会を立ち上げるなど、平成 20 年度に実施した油症患者健康実態調査の分析が行われているところですが、認定患者と同じ米ぬか油を摂取し、健康被害を訴えている未認定者が置かれている実情を考慮の上、カネミ油症未認定者のより幅広い救済に向けた診断基準の見直しを要望します。

【提案・要望の具体的内容】

国が実施した油症患者健康実態調査の結果を踏まえ、カネミ油症が原因であると認められる疾患を客観的に評価して診断基準に加えるなど、基準の見直しを検討すること

【現状・課題】

カネミ油症事件は、昭和 43 年に本県及び福岡県を中心に西日本の広い範囲で発生し、ダイオキシンや PCB などが混入した米ぬか油を摂取した約 1 万 4 千名が健康被害を訴えた食中毒事件です。

平成 16 年 9 月に国により行われたカネミ油症診断基準の見直し後において、認定患者は全国で 1,900 名程度となっており、本県においては 779 名が認定されています。

また、本事件は、平成 19 年に国が被害者に求めていた損害賠償の仮払金返還免除や、生存する認定患者への一時金支給を伴う健康実態調査の実施等を柱とする救済策が決定され、発生から 39 年目にして大きく被害者救済の道が開かれることとなりました。

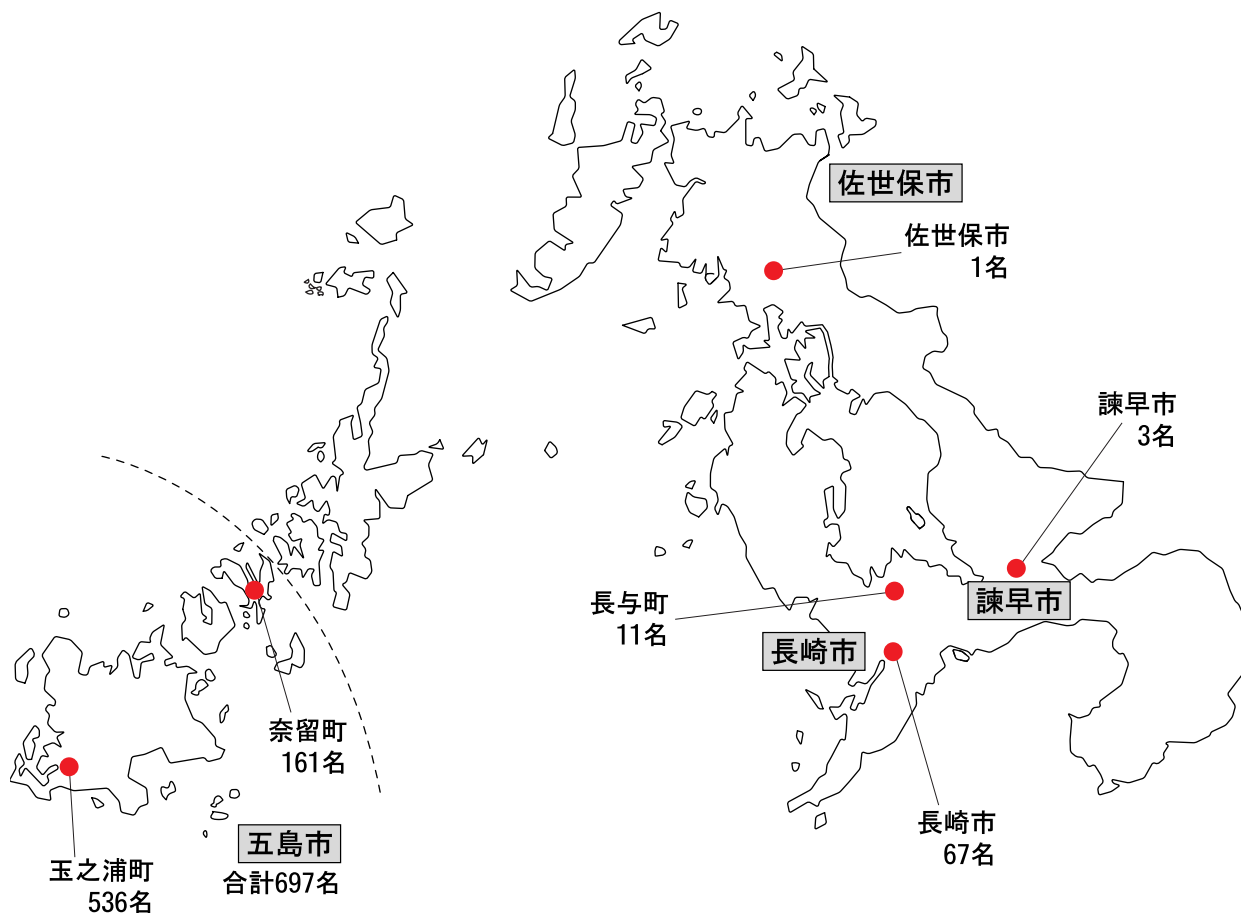
しかしながら、その一方で認定患者と同じ米ぬか油を摂取し、健康被害を訴えている未認定者については、原因企業から一切の補償もなく、高齢化が進む中、医療費の負担も増大しており、さらなる認定拡大のため、診断基準の見直しを求める声が高まっています。

【本県の取組】

- 1 長崎大学医学部医師を中心とする医師団を組織し、油症検診を五島市玉之浦町、奈留町及び長崎市で実施。
- 2 油症対策委員会を設置して、被害者検診や健康管理指導並びに患者の認定診査を実施。
- 3 「長崎油症研究班」を組織し、油症の診断と治療に関する研究等を実施。

【参 考】

長崎県におけるカネミ油症認定状況（平成 21 年 3 月末現在 779 名）



全国及び長崎県のカネミ油症被害状況（平成 21 年 3 月末現在）

	被害届出者数	認定患者数	生存認定患者数
全 国	約 14,000 名	1,927 名	1,394 名
長 崎 県	約 1,400 名 (全国比約 10%)	779 名 (全国比約 40%)	573 名 (全国比約 41%)
内 訳	五島地区 約 560 名 長崎地区 約 350 名 その他 約 490 名	・ H 16. 9 診断基準見直し前 754 名認定 ・ H 16. 9 診断基準見直し後 25 名認定	本県在住 365 名 他県在住 200 名 不明 8 名

※被害届出者数は昭和 44 年 7 月 1 日現在

※生存認定患者数は平成 20 年 6 月末現在

【要望先】

厚生労働省

20. 林業公社に対する支援制度の拡充について

林業公社は、これまで国の拡大造林政策の推進役として零細な土地所有者に代わり分収方式により人工林を造成するなど森林資源の造成と適切な管理による公益的機能の確保並びに山村地域の振興等に大きく貢献してきました。

しかしながら、林業公社の運営は、財源を補助金や借入金に依存せざるを得なかったことから、現下の木材価格の水準では、投下資本の回収はおろか借入金等の償還の見通しがたらず、危機的な状況に直面しております。

国では、森林整備法人に対する追加的な支援措置も講じられているところですが、各県の厳しい財政状況の中で経営改善に係る抜本的な効果を期待するのは困難であり、不透明な木材価格の動向の中で、長期的に経営の安定を図ることが困難な状況です。

森林整備法人の経営安定を図りつつ、森林の持つ公益的機能の確保を図っていくためには、1公社、1地方公共団体の対応では限界があり、長期的展望を持って利用間伐に取り組める経営安定化策、金融制度見直しを含めた累積債務対策、契約に係る法制度の整備など、国家的見地に立った国の強力な支援策が必要です。

国の予算措置に盛り込まれた対策の効果を最大限に活用し、森林整備法人の経営の安定を一層推進するために必要な具体的対策について、提案します。

【提案・要望の具体的内容】

- 1 株式会社日本政策金融公庫の融資制度の改正等
 - (1) 利用間伐推進資金の借入条件の緩和及び償還円滑化資金に対する国による利子補給制度の創設
 - (2) 繰上償還の条件廃止
- 2 契約の長期化などに対応した制度の整備
 - (1) 分収契約の変更を全ての契約者の同意が得られなくても可能とする制度の創設
 - (2) 森林整備法人が金融機関からこれまでと同様に借入が円滑にできる制度の整備
 - (3) 森林整備法人が行う登記に係る登録免許税の免除
 - (4) 森林整備法人の円滑な公益法人認定のためのガイドライン等の整備
- 3 森林整備法人の経営安定化等を図る地方公共団体への財政支援の拡充
 - (1) 地方債の拡充
 - (2) 市町村への特別交付税措置
- 4 利用間伐推進のための経営安定化対策等の創設

【現状・課題】

- 1 株式会社日本政策金融公庫資金について改正等が必要です。
具体的には、
 - ①利用間伐推進資金の借入条件の緩和及び償還円滑化資金に対する利子補給制度の創設
長伐期に対応する資金として、平成20年度に利用間伐推進資金が創設され、償還円滑化資金（借換資金）が設けられましたが、造林資金との併せ貸しになっており、その借入条件の緩和及び償還円滑化資金が有利子であるため、借り換えて償還期限を延長しても公社の金利負担が増加することになりますので、公社の負担を軽減するための対策が必要であります。
 - ②繰上償還の条件廃止

不成績林についての繰上償還は認められていますが、不成績林の特定に多大な労力や費用を要するため、任意の繰上償還を可能にする制度の創設が必要であります。

2 契約の長期化などに対応した制度の整備

①分収林契約の相手方が未相続・消息不明などとなっている場合、契約変更が不可能であることから、全ての契約者の同意が得られなくても契約変更を可能にする制度の創設が必要であります。

②林業公社は、日本政策金融公庫からの借入に際し担保となるものがないため、公庫融資規定により県の損失補償で対応していますが、今後も林業公社が農林公庫から借入を行う場合、損失補償を維持できるような制度の整備が必要であります。

③地上権設定・変更・抹消登記に係る登録免許税（1筆1,000円）を免除する登録免許税法別表第2に掲げる公益法人とする必要があります。

（本県の場合、約2,500件（5,500人）、約10,000筆）

④森林整備法人が円滑に公益法人認定を受けられるよう、ガイドライン等を整備して明確にする必要があります。

3 県が林業公社の経営安定化のために行う財政支援に対して、平成18年度から特別交付税措置が措置され、平成21年度から措置率が2割から5割に拡充されましたが、林業公社へ県が実施する貸付等（貸付金・出資金）について起債制度の対象とする必要があります。また、林業公社に長期無利子貸付を行っている市町村に対して特別交付税措置を行う必要があります。

また、市町村による公社林の取得に際して地域活性化事業債の充当率（現行：75%）・交付税算入率（現行：30%）の引き上げも必要であります。

4 利用間伐を推進していくためには、森林所有者が長期的展望を持ち、計画的な森林整備を意欲を持って行うことができるような利用間伐の実績に応じた新たな交付金制度等の経営安定化策が必要であります。

【本県の取組】

1 「第6次経営計画」を平成17年3月に策定し、経営改善に取り組んでいます。経営改善対策の主な内容は、長伐期施業の採用、事業費の見直し、人件費の削減等の自助努力や人工林整理伐への取組、施業転換資金活用による低利借換、土地所有者の収益取分の引き下げなどです。

2 平成17年8月、林業公社に経営改善の進捗状況等について評価検証を行う経営会議を設置しました。

3 県、市町の貸付金は無利子で貸し付けており、県は長伐期化に対応し償還期限を40年から60年に延長しており、市町も同調しています。

4 18年度予算措置を受け、県は林業公社に対する利子助成及び分収契約変更経費に対する事業費助成制度を創設するとともに、人工林整理伐への補助、低利借換の際の無利子資金活用のための財政支援を実施しています。

【要望先】

農林水産省、林野庁、総務省、日本政策金融公庫



雉鳴水源の森（対馬市美津島町）

21. WTO農業交渉並びに日豪EPA交渉における適切な対応について

両交渉の結果いかんによっては、本県の農業はもとより、我が国の農業や地域経済に甚大な影響を及ぼすことから、両交渉に際し、次の事項を強く要望します。

【提案・要望の具体的内容】

(WTO農業交渉)

- 1 上限関税の設定は断固阻止すること
- 2 重要品目の十分な数を確保するとともに、その取扱いの柔軟性を確保すること

(日豪EPA交渉)

- 1 我が国の農業に重要な地位を占めている米、小麦、牛肉、乳製品、砂糖などの重要品目の関税が撤廃された場合、農業のみならず関連産業など地域経済に及ぼす影響は甚大であることから、これらの品目については、関税撤廃の除外の対象とするなどの例外措置を確保すること
- 2 また、豪州が我が国の重要品目について十分配慮しない場合は、交渉の継続について中断も含め厳しい判断を下すこと

【現状・課題】

(WTO農業交渉)

平成12年3月から始まった本交渉は、昨年7月に開催された第7回閣僚会合の結果、途上国向け特別セーフガードの発動要件について、米国とインド等途上国との間で意見が対立し、このことを主要因として、交渉は決裂しました。

昨年12月、WTO農業交渉議長はモダリティの第4次改訂版を加盟国に提示し、決着を試みましたが、対立する各国の歩み寄りがなく交渉は越年しました。その後、米国の大統領の交代、インドの総選挙など、主要国の交渉体制が整うまでの間、交渉は中断するだろうとの大方の見方です。

WTO事務局は本年内の決着を目指したい意向ですが、現段階では交渉再開の目途は立っていない状況です。

昨年7月の交渉決裂後、12月に提示されたモダリティの第4次改訂版では、重要品目の数は基本4%、不公平是正2%で最大6%であり、我が国が主張する8%に対する対応案については提示されていません。また、上限関税については、テキスト本体には盛り込まれておりませんが、いくつかの選択肢が提示され設定の可能性を含んでいます。

(日豪EPA交渉)

平成19年4月から始まった本交渉は、両国の貿易をはじめとした事情の説明、豪州側からは具体的な品目の関税の即時撤廃要求、我が国からは重要品目の関税撤廃の除外措置など議論を重ね、これまで計8回行われてきましたが、両国の意見は真っ向対立の状況です。

豪州が日本への輸出に関心を寄せている農林水産物の多くは小麦、牛肉、乳製品、砂糖など我が国にとって極めて重要な品目となっており、これらの品目は日豪間で大きな生産格差があります。このため、全ての品目において関税が撤廃されるなど、今後の交渉いかんによっては、我が国の農業や地域経済に壊滅的な打撃を与えることはもとより、農業・農村が有している多面的機能が損なわれるとともに、現在進めている農業の構造改革の取組に支障を来すこととなります。

【本県の取組】

- 県議会において重要品目の例外措置の確保などを内容とした意見書を採択。総理大臣ほか関係大臣に意見書を提出しました。(日豪EPA交渉。平成18年度)
- 九州各県議長会議において重要品目の例外措置の確保などを内容とした議題を提案しました。(日豪EPA交渉。平成19年度2回、平成20年度2回)
- 本県の政府施策提案・要望において国への要望書を提出しました。(日豪EPA交渉。平成19年度2回、平成20年度1回)
- 九州地方知事会議において重要品目の例外措置の確保などを内容とした議題を提案しました。(WTO農業交渉・日豪EPA交渉。平成19年度2回、平成20年度2回)

【要望先】

農林水産省

22. 市町村への教職員人事権の移譲について

市町村立小・中学校教職員の人事権が都道府県教育委員会から中核市や特例市、その他の市町村へ移譲されることが検討されていることについて、現行制度を堅持されるよう提案します。

【提案・要望の具体的内容】

離島やへき地を多く抱える本県では、全県的な教職員の採用及び広域的な人事異動により、教育の機会均等と教育水準の維持向上を図っているため現行制度を堅持されること

【現状・課題】

市町村立小・中学校教職員の人事については、「地方教育行政の組織及び運営に関する法律」に基づき、県教育委員会が市町教育委員会の意見を聴いて行っています。

特に、本県が離島地域や半島地域など過疎地域が多い地理的特殊性があることから、広域交流人事を実施し、本土部と離島部、都市部とへき地部の間で年齢構成や担当教科などに考慮し、バランスのとれた人的配置を行っています。

仮に教職員の人事権が中核市や特例市、その他の市町村に移譲されると、

- 1 中核市においては、教員志願者が集中し有能な人材が確保できるが、離島やへき地においては、逆の現象が生じることが予想され、地域間の教育水準の格差が拡大する。
- 2 採用の地域が小規模になるほど、採用数が限られ、人事の硬直化や中長期的には教職員の年代、教科のバランスの確保が困難になる。
- 3 広域での人事交流を実施したとしても、中核市や特例市などの大規模市において、当該市において採用した教職員をはじめとして有能な人材の囲い込みが行われることにより、離島やへき地等においては有能な教員の確保が難しくなり教育水準が低下する。
- 4 人事権者と給与負担者はできる限り一致することが望ましいが、現在、政令指定都市においては、市が教職員人事権を持ち、県が給与を負担するというねじれ現象が生じている。今後、中核市等に教職員人事権のみを移譲することにより、同様のねじれが拡大する。

等が懸念されます。

【本県の取組】

本県においては、離島地域や過疎地域が多い特殊性から、昭和 52 年から広域交流人事を行い、本土部と離島部、都市部とへき地部の間でバランスのとれた人事異動を進め、全県的な教育の機会均等と教育水準の向上等の効果をあげています。

【参 考】

- 1 平成 20 年度「全国学力・学習状況調査（中学 3 年）」において、本土部と離島部の基礎学力は同程度、教科（国語・数学各百点満点）の平均で 1.8 点の差です。

	1 科目の平均点
本土部	61.4 点
離島部	59.6 点
点差	1.8 点

2 広域交流人事開始当時と最近の高校等進学率を本土部と離島部で比較すると、以下のとおりです。

	昭和 52 年度	平成 20 年度
本土部	約 92 %	約 98.7 %
離島部	約 85 %	約 98.4 %

3 広域交流人事直前と最近の国公立大学への合格状況を本土部と離島部で比較すると、以下のとおりです。

	昭和 49 年度	平成 20 年度
本土部 (A校)	194 名 (34.0 %)	183 名 (69.3 %)
離島部 (B校)	21 名 (8.4 %)	85 名 (45.4 %)

※ () は普通科卒業生比

【要望先】

文部科学省

23. 学校施設の耐震化にかかる財源の拡充について

校（園）舎や屋内運動場等の学校施設は、こどもたちの安全確保はもとより、非常災害時の応急避難場所として重要な役割を果たすことから、耐震化を促進する必要があります。

このために必要な財源を確保するとともに、補助率のさらなる嵩上げや「地震防災対策特別措置法」による財政措置の拡充、及び期間の延長を要望します。

【提案・要望の具体的内容】

1 耐震化事業に係る国庫補助の充実

- (1) I s 値 0.3 未満の施設への国庫補助率の嵩上げ措置を、平成 23 年度以降も継続すること
- (2) I s 値 0.3 以上 0.7 未満の施設についても国庫補助率の嵩上げを図ること

2 耐震化のための地方財政措置の充実

公立の小中学校及び高等学校等の耐震化に必要な財源確保のため、地方債及び地方交付税措置の充実を図ること

【現状・課題】

平成 20 年 4 月 1 日現在の本県市町立小中学校の耐震化率は 38.9 % で全国最下位であり、平成 21 年度も、46.4 % で全国低位となっています。（全国の状況は文部科学省において 6 月公表予定）

また、私立小中高等学校は 42.6 %、私立幼稚園は 49.1 % であり、これらも全国低位となっています。

公立小中学校の施設整備は、国の補助を受けて設置者である市町が実施していますが、耐震化（耐震診断・設計及び補強工事）には多額の経費がかかるため、市町の財政負担は大きいものがあります。

私立学校・幼稚園についても設置者の負担は大きく、学校経営が厳しい中、耐震化の必要性は理解しても、財政事情により進まない状況です。

【本県の取組】

市町立小中学校の耐震化促進について、平成 20 年度は、県内全市町長に直接要請を行った他、会議等あらゆる機会を通じて要請を行いました。

平成 20 年 10 月に決定した長崎県教育振興基本計画では、平成 22 年度までに I s 値 0.3 未満となる施設の耐震化を完了し、耐震化率が 60 % 以上となることを目標としています。

また、県立学校については、平成 24 年度までに、すべての学校の耐震化を完了する計画となっています。

一方、私立学校・幼稚園についても、設置者に耐震化促進についてあらゆる機会を通じて要請を行っています。加えて、平成 21 年度には、耐震化にかかる補助制度を創設し、耐震化の推進を図っています。

【参 考】

○ I s 値…建物の地震に対する強さを表す指標

0.7 未満：学校施設について、補強が求められています。

0.3 未満：震度 6 強の地震で倒壊する危険性が高いとされています。

○平成 21 年 4 月 1 日現在の耐震化率

市町立小中学校 46.4 %（速報値）

県立高等学校 61.6 %（速報値）

県立特別支援学校	97.4 % (速報値)
私立小中高等学校	42.6 % (平成 20 年 4 月 1 日現在)
” 幼稚園	49.1 % (平成 20 年 4 月 1 日現在)

【要望先】

文部科学省

