

13 子ども・子育て支援対策の充実について

【内閣府、文部科学省、厚生労働省】

【提案・要望】

1. 子ども・子育て支援制度の円滑な実施を図るため、以下の事項に配慮すること
 - (1) 地方負担を含め、必要となる財源の確実な確保を行い、保育所・幼稚園・認定こども園等における職員の配置基準の更なる改善と給与の改善等を図ること
 - (2) 待機児童の解消に向けて、乳児の年度途中入所を円滑に進めるために年度当初からあらかじめ保育士を加配できるよう、公定価格に新たな加算制度を設けること
 - (3) 放課後健全育成事業補助金における補助率の見直しと、放課後児童クラブ利用の母子世帯等に対する助成を行うこと
2. 社会生活を円滑に営む上で困難を有するニートやひきこもりなどの子ども・若者の育成支援に対して必要な財政措置を講じること
3. 国において新たな子どもの医療費助成制度を創設すること。また、地方自治体が子どもの医療費助成を現物給付する場合の国民健康保険における国庫支出金の減額措置を廃止すること

【本県の展望（実現の効果）】

- 子ども・子育て支援制度における子育て支援の量の拡充と質の改善のために必要とされている1.1兆円を確保することで、職員の配置基準の見直しや給与改善が実現し、質の高い幼児期の教育・保育の提供を行うことができる。
- 年度初めの入所児童数が少ない時期であっても、保育士を継続雇用することで、年度途中の児童の円滑な入所が図られ、待機児童の解消につながる。
- 放課後児童クラブの質、量の充実により、保護者が安心して就労ができるとともに、国が推進している女性が働き続けられる社会づくりにつながる。
- 一人ひとりの子ども・若者が健やかに成長し、他者ととともに次代の社会を担うことができるようになる。
- 子どもの医療費助成制度が創設されることで、全国どこに住んでいても同じ条件で安心して必要な医療が受けられることになる。

【提案・要望の経緯】

- 社会保障と税の一体改革において、子ども・子育て分野の追加所要額は税制抜本改革以外の財源を含めて1兆円超程度の措置を今後検討するとされているが、現時点において財源確保の見通しがたっていない。
また、全国的に保育士不足の状況となっているが、保育士確保のためには処遇改善と離職防止対策が必要である。
- 共働き世帯等のニーズにより放課後児童クラブ数が増えたことに伴い、地方の財政負担も年々増大する傾向にあり、財源確保が緊急の課題となっている。
また、母子世帯や多子世帯への利用料補助については、クラブが保育所の延長という意味合いからも、保育所と同様の利用料に関する補助が必要である。
- 平成22年4月に子ども・若者育成支援推進法が施行され、地方公共団体は子ども・若者総合相談センターの確保に努めることとされた。これを受け、本県では、平成23年度にセンターを設置した。財源については、住民生活に光をそそぐ交付金（H23.24）及び特別交付税措置（H25）を活用してきたが、平成26年度に特別交付税措置も無くなり現在一般財源で対応している。
- 子どもの医療費については、現在子育て世帯の経済的負担の軽減を図るため各自治体で助成を行っているが、財政力などに差があることから助成の内容が各団体によって異っている。
本来、医療については、全国どこに住んでいても、同じ条件で受けられることが望ましい。
また、国民健康保険では、医療機関の窓口での支払い額が子どもの医療費助成の現物給付導入により減額される場合には、医療機関への受診が増加（国保の負担額が増加）するとの考えから、国庫支出金が減額されている。

【1】この要望にかかる背景について

○職員の配置基準の更なる改善及び給与の改善について

アレルギーや発達障害のある子どもへの対応など、保育士等職員一人当たりの負担感が高まっており、負担を軽減するためには職員の配置基準の更なる改善と必要な職員を配置できるような公定価格の設定が必要です。

○乳児の年度途中入所の円滑化について

年度途中の入所児童数の増加に伴い保育士の確保が必要となりますが、確保するのが困難な状況となっており、待機児童が発生しています。

○放課後児童クラブ利用の母子世帯等助成について

本県は、昭和57年から、すべての子どもが生まれ育った環境に左右されることなく、その将来に夢や希望を持って成長していけるよう、いわゆる貧困世帯といわれる児童扶養手当を受給している母子世帯等へ県単独補助として、利用料の助成を行っています。

○子ども・若者の育成支援について

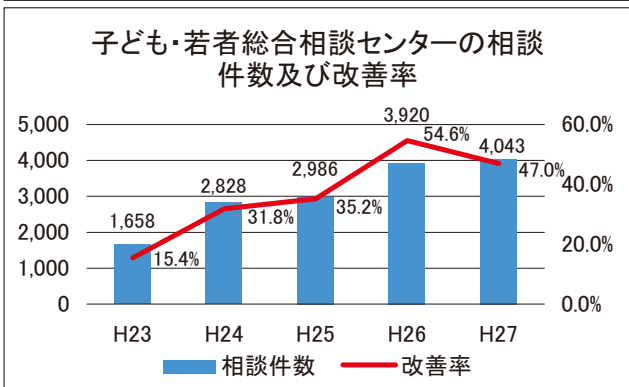
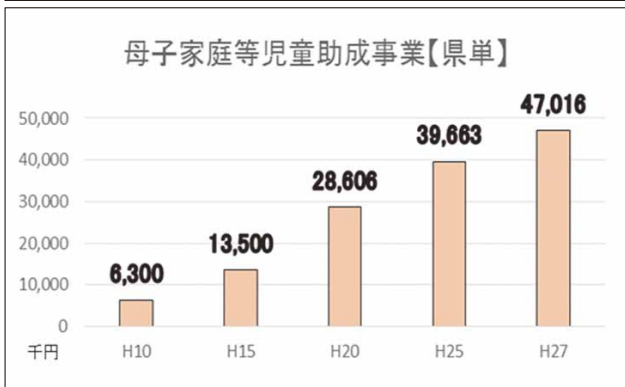
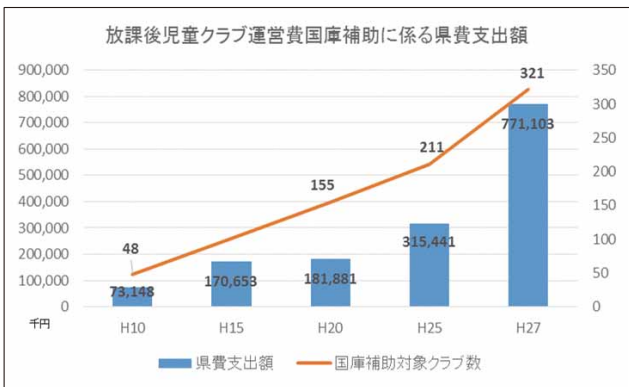
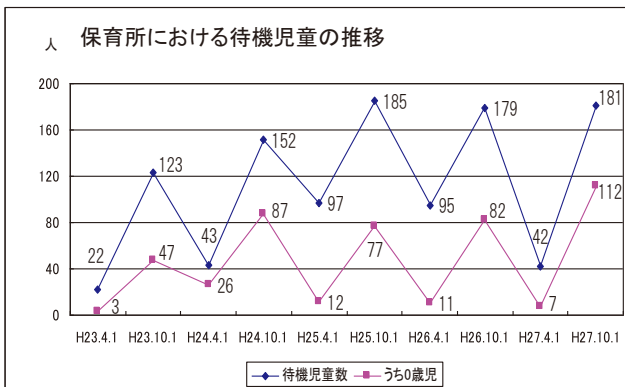
平成23年度に「子ども・若者総合相談センター」を設置してから一貫して相談件数は増加しており、困難を有する子ども・若者への継続した支援が不可欠です。

○子どもの医療費助成制度について

0歳から小学校就学前の乳幼児の医療費（窓口負担）について、本県においては、平成23年4月から大村市を除く全市町において現物給付を実施しているほか、子どもの医療費助成の対象年齢を平成28年4月現在21市町中17市町が就学前より拡大して助成を行っていますが、財政力等に応じて、給付対象や助成の内容に格差が生じています。

○現物給付導入による国庫支出金の減額措置の廃止について

子どもの医療費助成事業等を現物給付により実施した場合、医療費の増額に繋がるとして国民健康保険に対する国庫支出金の減額措置がとられていますが、この措置は、国が推進する少子化対策等福祉対策への地方の努力と相反するものであり、現物給付を行う市町にとって大きな財政負担となっています。



現行の福祉医療制度及び子どもの医療費等助成制度

○福祉医療制度における医療費の一部負担(就学前:2割、就学後:3割)

○子どもの医療費等助成制度については、各自治体において実施

<全国の市町村の状況>(H26.4.1現在、1742団体)

対象年齢

・通院 就学前 353団体 小学生まで 255団体 中学生まで 930団体 高校生以上 204団体
・入院 就学前 103団体 小学生まで 269団体 中学生まで 1152団体 高校生以上 218団体

所得制限

・なし 1373団体 ・あり 369団体

一部負担金

・なし 986団体 ・あり 756団体

<県内市町の状況>(H28.4.1現在、21団体)

対象年齢

・入院・通院共 就学前 4団体 小学生まで 6団体 中学生まで 10団体 高校生以上 1団体

所得制限

・なし 21団体

一部負担金

・なし 1団体 ・あり(1日800円、上限1600円) 20団体(うち2団体は3歳未満なし)

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○職員の配置基準等の更なる改善及び給与の改善について

責任の重さに対して保育士の賃金は他職種に比べ低く、保育士確保が困難な理由の1つとなっています。

○乳児の年度途中入所の円滑化について

保育所の運営費は入所児童数に応じて支給されるため、年度初めの入所児童数が少ない時期に余剰人員を抱えることが困難な仕組みとなっており、児童の変動に伴い雇止めなどの雇用調整が行われています。このことが保育士確保の困難さと処遇改善が進まない要因となっています。

○放課後児童クラブ利用の母子世帯等助成について

相対的に母子世帯は著しくは増えてはませんが、児童扶養手当の見直し等もあり、母子世帯の就業が促進されています。このことから、放課後児童クラブを利用する世帯も増え、利用料補助の経費負担額が増加しています。

○子ども・若者の育成支援について

地方公共団体は子ども・若者総合相談センターを確保するように努めるとの規定があり、国は地方公共団体等に対する支援を講ずるように努力することとしていますが、平成26年度から国の支援が途切れており、困難を有する子ども・若者の支援に地域差が生じています。

○子どもの医療費助成制度について

財政力等の違いにより、各自治体において給付対象や支給方法等助成内容が異なります。

14 大規模災害発生時における各種支援に対する財政措置並びに観光産業への支援について

【内閣府、総務省、文部科学省、厚生労働省、国土交通省】

【提案・要望】

本県においては、今回の熊本地震発生以降、県内市町並びに関係団体と連携し、被災地の支援に主体的かつ積極的に取り組んでいる。こうした各自治体の被災地支援が円滑に実施・継続されるために、以下の項目について要望する。

また、九州全域において旅行や宿泊のキャンセルが相次ぎ、本県観光産業も危機的な影響が出ていることから、以下の項目について要望する。

- (1) 各種支援に要する経費については、災害救助法の枠組みの中で対応できるよう、災害救助法の枠組みを拡充すること
- (2) 災害救助法の適用外となる支援に要する経費について、具体的な財源措置の枠組みを構築すること
- (3) 九州全域において、旅館・ホテル・観光施設等は通常通り営業を続けていることから、風評被害でキャンセルが生じないよう国内外への正確な情報提供などに努めること
- (4) 観光復興に向け、本県において今後官民一体となって実施する観光宣伝・プロモーション、誘客対策など、一連の観光復興事業を実施できるよう十分な財政措置を講じること

【本県の展望（実現の効果）】

支援に要する経費については、災害救助法の枠組みにおいて対応することとし、また、災害救助法適用外の支援項目について、具体的な財源措置の枠組みが構築されることにより、各自治体の判断において、自主的かつスピード感を持って被災地域並びに被災者に寄り添ったきめ細かな継続した支援が可能となるなどの効果が期待される。

また、観光産業は、本県の基幹産業の1つであり、人口減少や少子化・高齢化が進行する中、修学旅行生や観光客等の交流人口の拡大により県民所得の向上や良質な雇用の場の創出など、本県活性化のための重要な産業である。

今回の地震発生後からキャンセルが相次いでいる宿泊等観光産業の正確な情報提供により、政府が掲げる「観光ビジョン」における2030年に訪日外国人旅行者6,000万人の実現を目指す取組等の下支えとなる宿泊施設等の経営安定化が図られる。

【提案・要望の経緯】

被災地域の復興支援に関しては、国を挙げて最大限の対策を行うことは言うまでもないが、被災地支援に関し、災害救助法の枠組みにおいて対応するとともに、各自治体において、県単独予算による財政負担が生じることがないように、国において具体的な財源措置の枠組み構築をお願いしたい。

また、地震発生後、政府においては、総力を結集し災害救助や避難者への人的・物的支援等に取り組んでいただいているが、九州全体の観光産業では、宿泊等のキャンセルが多数発生しており、危機的な影響が出ている。

しかしながら、通常通り営業を続けている旅館・ホテル・観光施設もあるため、こうした災害発生時に風評被害でキャンセルが生じないように、国においても国内外への正確な情報を提供するなどの体制づくりが必要である。

また、本県観光復興に向けて、官民一体となって実施する観光宣伝・プロモーション、誘客対策などの一連の観光復興事業にかかる財源確保が必要である。

【1】この要望にかかる背景について

(被災地支援)

被災地域においては、電気・ガス・水道などライフラインの復旧、罹災証明書の発行、建築物の危険度判定、仮設住宅の建設、公共インフラの整備など、被災者の生活再建並びに社会経済活動の再建へ向けた様々な復旧・復興事業の実施が求められます。

こうした中、本県では、人的支援による避難所運営や罹災証明発行事務、支援物資等の搬入搬出並びに物的支援に取り組んでいますが、被災地域の自治体においては、行政機能の喪失・低下に伴い、機能不全に陥っている状況も見受けられることから、隣接する自治体をはじめ、全国の自治体からの支援が不可欠です。

(観光業等地域産業への影響)

本県を訪れる観光客は、長崎市の世界新三大夜景やハウステンボス、「明治日本の産業革命遺産」の世界文化遺産登録などにより堅調に推移しているものの、今般の「平成28年熊本地震」により宿泊キャンセルが相次ぐなど、宿泊施設等では経営面において大きな影響が生じています。

地震による被害を免れ、通常通りの営業を続けている旅館・ホテル・観光施設等において、風評被害によるキャンセルが相次いでいます。

【2】この要望にかかる課題・問題点について

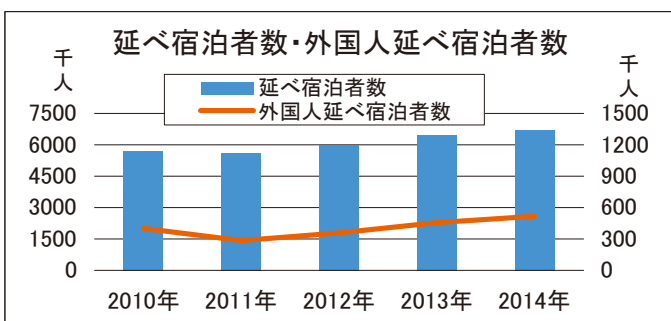
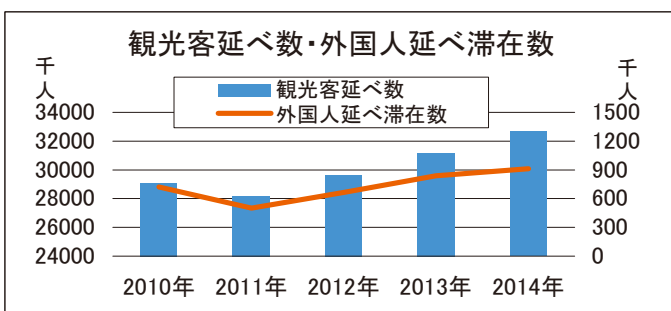
(被災地支援)

災害救助法に基づき都道府県が応援のため支弁した救助にかかる費用は、被災地の都道府県へ求償することが可能ですが、被災者の一時受入れに要する宿泊費や被災者の移送費、被災地の生活ごみ等の収集および焼却処分等にかかる経費など、災害救助法第4条第1項各号に規定する救助の種類以外については、被災地の都道府県へ求償することができないことから、応援した都道府県の単独予算による財政負担が生じることとなります。

(観光業等地域産業への影響)

旅館・ホテルなどの宿泊施設や観光施設等においては、被災を免れ通常通りの営業を続けている施設がある中で、こうした情報が正確に伝わらないうえ、キャンセルが多数発生しているため大きな収益減となり、経営そのものに悪影響を及ぼしています。

本県観光の復興に向けて、官民一体となって実施する観光宣伝・プロモーション、誘客対策など、一連の観光復興事業の財源確保が必要です。



◎旅館・ホテル等のキャンセル状況

- ・長崎県観光連盟会員113施設に調査うち、107施設(約97%)から回答
- ・調査時点:平成28年5月2日現在
- ・調査内容:延宿泊者数



延 宿 泊 者 数 : 96,001人
 うち 個 人 客 : 35,890人
 団 体 客 : 60,111人
 うち 修 学 旅 行 : 28,846人

15 西九州自動車道の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

西九州自動車道に関して、以下により整備促進を図ること

- (1) 伊万里松浦道路、松浦佐々道路、唐津伊万里道路及び伊万里道路の整備予算の確保と早期完成を図ること
- (2) 佐々IC～武雄南IC間の4車線化を図ること
特に、相浦中里IC～佐世保大塔IC間の早期4車線化を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

福岡をはじめとする九州の主要都市や本州との時間短縮や定時性の確保により、九州北西部の地域間の連携強化や交流促進を図り、観光の振興や企業立地の促進、物流の効率化などを強く支援する。併せて緊急医療体制の強化や緊急時の迅速な避難・救助活動が可能となる。

支援効果の一例として、平戸市及び松浦市などでは、西九州自動車道の延伸に伴い、民泊を利用する修学旅行生が約3万人に増加しており、都市間の時間短縮や定時性の確保が増加理由の一因だと考えられる。さらに、民泊を利用した子供たちが大人になりリピーターとして訪れるなど、将来の観光振興にも大きく寄与することが期待される。

【提案・要望の経緯】

現在、西九州自動車道の整備・延伸が、観光客、民泊の増加を強く後押しし、沿線地域における企業誘致数が着実に増加しているなど、地域活性化の効果が現れている。

しかしながら、依然として、地域活力の低迷に悩む県北地区においては、地場産業の競争力強化や、豊かな観光資源を活かした観光振興の推進により、地域経済の活性化を図る必要がある。

このため、本土最西端であり、九州の主要都市や本州からのアクセス性に劣り、また災害時の代替路がない当該地域においては、所要時間の短縮、定時性の確保が急務となっている。

さらに、佐々IC～武雄南IC間は、暫定2車線で供用されているが、交通量が多く、特に相浦中里IC～佐世保大塔IC間では、1日あたり3万台が通行し、非常に混雑している状況であることから、安全性の確保が急務となっている。

【1】この要望にかかる背景について

○観光客数や企業立地の状況

西九州自動車道の延伸が、観光客や民泊の増加を強く後押ししており、また沿線地域における企業誘致数が着実に増加しています。

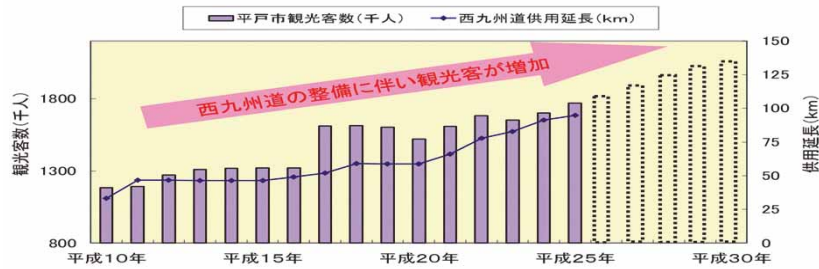
○支援効果

平戸市及び松浦市では、民泊を利用する修学旅行生が約3万人に増加しており、地域活性化の効果が現れています。

○県北地区の地域活力の低迷

人口減少が、県内・全国平均を上回るペースで進むなど、地域活力の低迷に悩む県北地区においては、地場産業の競争力強化や、豊かな観光資源を活かした観光振興の推進により、地域経済の活性化を図る必要があります。

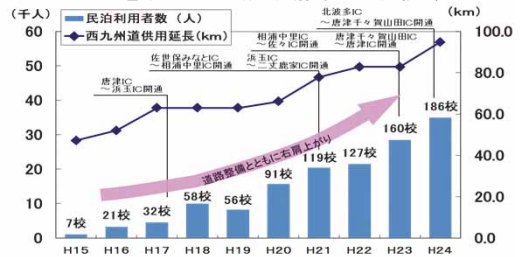
平戸市の観光客の推移



西九州自動車道の沿線地域における企業誘致数(累積)



民泊を利用した修学旅行の学校数



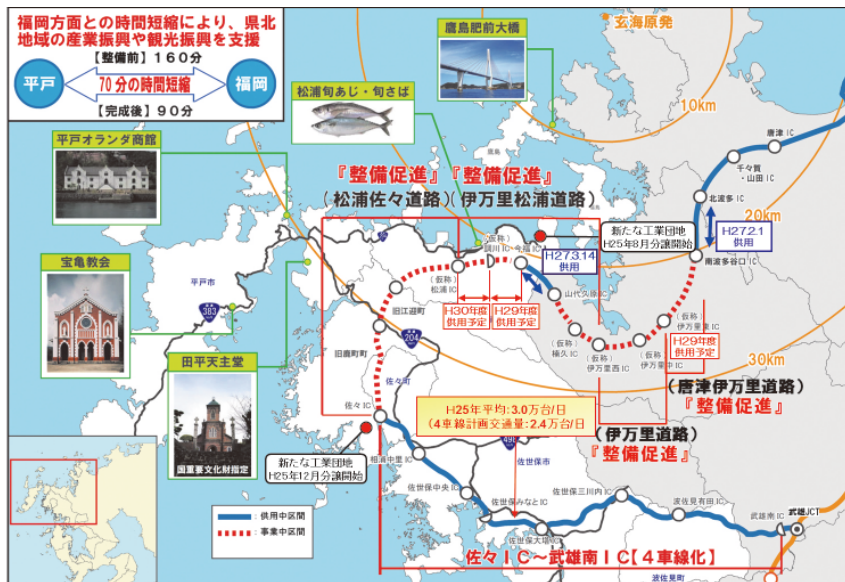
【2】この要望にかかる課題・問題点について

○所要時間の短縮や定時性の確保

本土最西端の地区であり、福岡をはじめとする九州の主要都市や本州からのアクセス性に劣っています。また、災害時の代替路がなく、定時性の確保も急務となっています。

○佐々IC～武雄南IC間の安全性

佐々IC～武雄南IC間は、暫定2車線で供用されていますが、交通量が多く、特に相浦中里IC～佐世保大塔IC間では、2車線における交通容量(1日あたり1万4千台)を大幅に上回る1日あたり3万台が通行し、非常に混雑している状況であることから、安全性の確保が急務となっています。



16 地方創生を支える幹線道路（地域高規格道路・国道・県道・街路）の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

- 1 地域高規格道路の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - (1) 島原道路
 - ・ 森山拡幅の早期完成
 - ・ 出平有明バイパス、吾妻愛野バイパス、瑞穂吾妻バイパス、鷲崎～栗面工区、諫早インター工区の整備促進
 - ・ 有明～瑞穂間の新規事業化
 - (2) 西彼杵道路
 - ・ 時津工区の整備促進
 - (3) 一般国道205号佐世保市～東彼杵町（東彼杵道路）の新規事業化へ向けた計画段階評価手続きへの着手
 - (4) 島原天草長島連絡道路の実現に向けた調査・検討の再開
 - (5) 有明海沿岸道路の計画の明確化
- 2 国道の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - ・ 一般国道34号大村～諫早間の新規事業化
 - ・ 一般国道34号大村拡幅、新日見トンネル、一般国道205号針尾バイパス等の整備促進
- 3 県道・街路の整備予算を確保し、その促進を図ること
- 4 長崎～福江港～富江間を国道に指定すること

【本県の展望（実現の効果）】

幹線道路の整備促進により、交流人口の拡大、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、活力にあふれた、安心して快適な地域づくりの実現に寄与する。

【提案・要望の経緯】

島原半島、西彼杵半島などの半島地域は、高速交通体系から取り残されており、緊急医療体制の強化や災害時の代替路の確保が必要となっている。

また、都市部においては、慢性的な渋滞に悩まされており、特に、主要都市を結ぶ一般国道34号の大村～諫早間は、朝夕のピーク時や休日等に渋滞が発生しているため、早急な対応が求められている。

さらに、本県は、離島・半島地域を多く抱え、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る。このため、都市内幹線道路、離島・半島道路等について、交通渋滞の解消・緩和を図る必要がある。また、交通事故対策として、歩道など交通安全施設の整備を行っているが、平成24年から教育委員会や警察と実施している通学路の合同点検に基づく対策の実施など、交通安全施設の早急な整備が必要である。

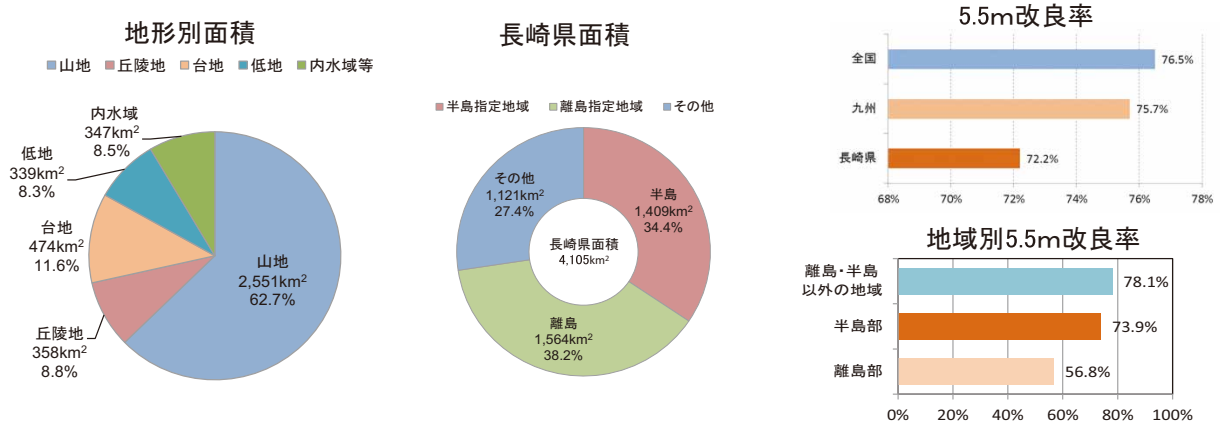
【1】この要望にかかる背景について

○道路整備の遅れ

本県は、離島・半島地域を多く抱え、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26年4月1日現在の道路改良率 長崎県：72.2%、全国：76.5%)

産業や地域が輝く長崎県づくりを実現するためには、観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化など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。



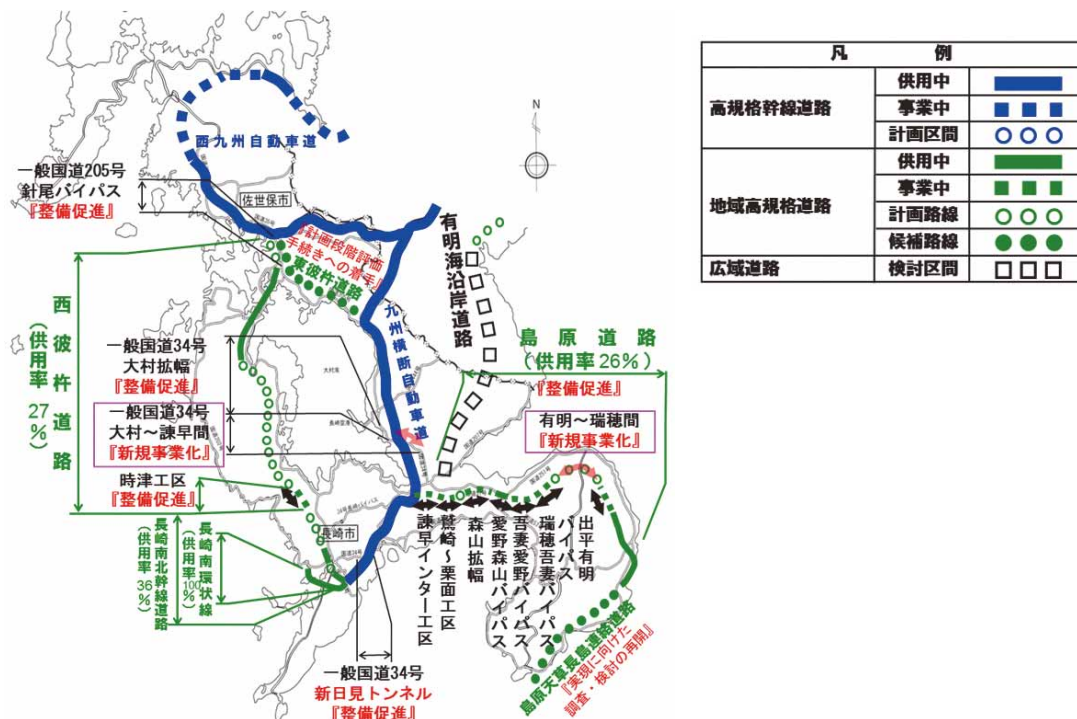
【2】この要望にかかる課題・問題点について

○所要時間の短縮や定時性の確保

島原半島、西彼杵半島などの半島地域は、高速交通体系から取り残されており、地域間の連携強化や交流促進を図り、観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化などの支援ならびに、救急医療体制の強化を図るため、県内外の主要都市間の時間短縮や定時性の確保を図る必要があります。

○交通渋滞の解消・緩和

地域住民の利便性向上のため、都市内幹線道路、離島・半島道路、バス路線、狭隘区間等について、交通渋滞の解消・緩和や走行性の向上を図る必要があります。特に、主要都市を結ぶ国道34号の大村～諫早間は、朝夕のピーク時や休日等に慢性的な渋滞が発生しているため、早急な対応が求められています。



17 九州横断自動車道の4車線化について

【国土交通省】

【提案・要望】

九州横断自動車道の4車線化を図ること

- (1) 長崎芒塚IC～長崎多良見IC間の4車線化の整備促進を図ること
- (2) 長崎IC～長崎芒塚IC間の4車線化の早期着手を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

対面通行の解消による安全性・高速性の向上、交通の隘路解消、事故による交通不能リスクの低減などを図ることにより、観光の振興や物流の効率化を支援する。また、併せて災害時の緊急輸送機能が強化される。

【提案・要望の経緯】

九州横断自動車道の長崎IC～長崎多良見IC間は、長崎観光の主要なアクセス道路であり、交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を担っている。

近年、長崎市を訪れる観光客数は増加傾向にあり、世界遺産登録等によりますます増加することが見込まれているなかで、当該区間のさらなる安全性・高速性の向上が求められている。また、海外からの大型クルーズ客船の寄港数が増加傾向にあり、多くの誘客が予想されることから、長崎港から県内外の主要都市への高速性・定時性の確保も非常に重要となっている。

しかしながら、長崎IC～長崎多良見IC間は平成16年3月に暫定2車線で供用されたが、トンネル区間が全体の約6割を占めているため、対面通行時の危険性が高く、規制速度は70km/hに制限されており、安全性・高速性に課題を残している。

現在、長崎芒塚IC～長崎多良見IC間は平成30年度の供用に向け整備が進められているが、長崎IC～長崎芒塚IC間は4車線化が見送られている。さらに、長崎IC～長崎芒塚IC間は、延長約3.0kmのうちトンネル延長が約2.6kmと約9割を占めており、さらには広域的幹線道路ネットワークでありながら、全国にも類を見ない、4車線区間に挟まれた2車線区間のボトルネックとなることから、安全性・高速性に課題を残していることはもとより、大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性がある。

このため、事業中区間との一体的な効果発現に向け、長崎芒塚IC～長崎多良見IC間の整備促進と、残る長崎IC～長崎芒塚IC間の4車線化の早期着手を要望する。

【1】この要望にかかる背景について

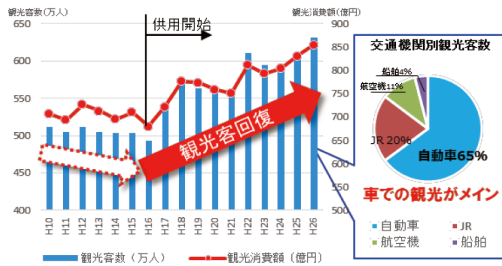
○長崎観光の主要なアクセス道路

九州横断自動車道の長崎IC～長崎多良見IC間は、長崎観光の主要なアクセス道路であり、交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を担っています。

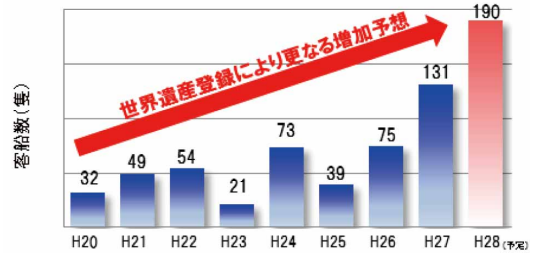
○高まる交通需要

近年、長崎市を訪れる観光客数は増加傾向にあり、世界遺産登録等によりますます増加することが見込まれているため、当該区間のさらなる安全性・高速性の向上が求められています。さらに、海外からの大型クルーズ客船の寄港数が増加傾向にあり、多くの誘客が予想されることから、長崎港から県内外の主要都市への高速性・定時性の確保が非常に重要となっております。

観光客数・観光消費額の推移



長崎港への大型クルーズ船入港数

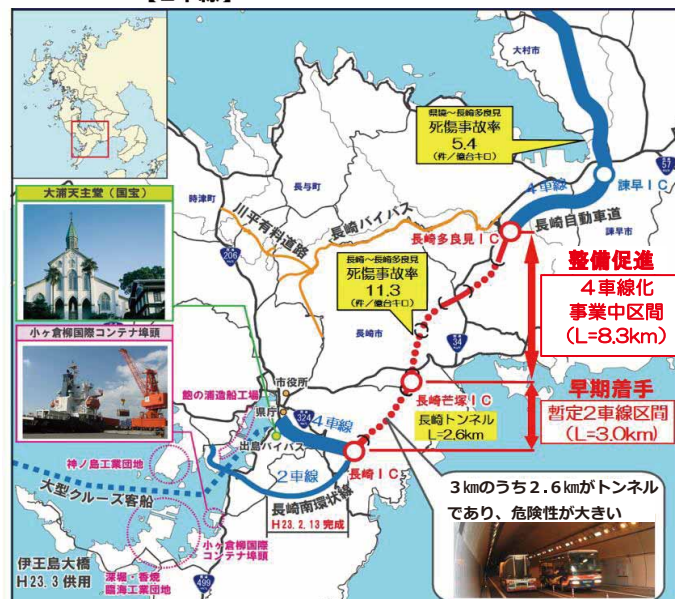
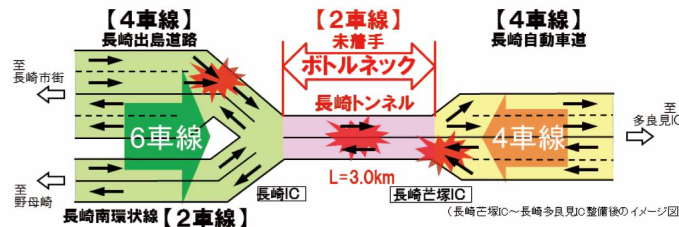


【2】この要望にかかる課題・問題点について

○安全性・高速性の確保

長崎IC～長崎多良見IC間は、平成16年3月に暫定2車線で供用されましたが、トンネル区間が全体の約6割を占めているため、対面通行時の危険性が高く、規制速度は70km/hに制限されており、安全性・高速性に課題を残しています。

また、4車線化が見送られた長崎IC～長崎芒塚IC間は、延長約3.0kmのうちトンネル延長が約2.6kmと約9割を占めており、さらには広域的幹線道路ネットワークでありながら、全国にも類を見ない、4車線区間に挟まれた2車線区間のボトルネックとなることから、安全性・高速性に課題を残していることはもとより、大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性があります。



長崎IC～長崎多良見IC間の状況

18 地方創生の拠点となる港湾の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

港湾は、国内・外からの人流や物流の拠点となり、観光振興や各種の産業振興を下支えするとともに、離島等での生活基盤として重要な役割を担っていることから、地域の新たな要請等に対応した港湾の整備を促進すること

- (1) 厳原港など離島国際交流拠点港湾の整備促進を図ること
- (2) 調川港など地域の基幹産業支援拠点港湾の整備促進を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、朝鮮半島や中国大陸に近いという地理的条件により、古くから対外貿易を通じて、国内・外からの人流・物流の拠点となっている。特に、壱岐・対馬は朝鮮半島との交流が盛んで、美しい自然環境などの地域資源を活かした交流人口の拡大が見込まれる。一方、離島・半島地域において生活交通の確保やネットワーク化による活性化や生活基盤の整備促進が求められている。

港湾の整備を促進することによって、人流や物流機能の強化が図られ、地域の観光や産業の振興を図ることが可能となり、「交流でにぎわう長崎県」「安心快適な暮らし広がる長崎県」「力強い産業を創造する長崎県」の実現はもとより、国が進められている「各地域の特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生」に大いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

厳原港や比田勝港は、韓国釜山との高速船就航等により、韓国人観光客が近年急増し、平成27年は21万人を超える来島者がある等、国際交流拠点の港湾として大変な賑わいをみせている。また、本土（博多港）からのフェリーやジェットfoilも就航しており、離島住民の生活基盤としても重要な役割を担っている。

調川港は、西日本有数の遠洋旋網漁業の拠点港として全国でも上位の水揚量を誇る港湾に成長している。また、先のTPP協定の基本合意を踏まえた水産物の輸出拡大や利用船舶の機能強化への対応等、地域の基幹産業である水産業の展開を支える重要な役割を担っている。

しかし、これらの港は、狭隘な区域に多様な機能が混在し、施設の陳腐化や老朽化も著しいことから、埠頭の再編や改修・補修が急務となっている。

【1】この要望にかかる背景について

○離島国際交流拠点港湾の整備促進について

厳原港では、釜山航路と博多航路との輻輳やターミナルビル等の狭隘さから、観光客のみならず、地元住民の利用にまで支障を来たす状況です。

○基幹産業支援拠点港の整備について

調川港では、利用船舶の大型化や機能強化に対して、係留施設などの陳腐化や老朽化が著しく、水深が不足している状況であり、水産物の円滑な水揚に支障を来たす状況です。

【位置図】

離島の国際交流拠点の整備促進

厳原港【離島ターミナル機能の強化】

近年の急激な韓国人観光客の増加

対馬の韓国人来島者数
平成27年は**213千人**
3.0倍 ↑
平成20年は**72千人**

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○離島国際交流拠点港湾の整備促進について

国及び市と連携し、離島ターミナル整備事業として埠頭の再編整備を始めましたが、地質等の現場条件が悪いなど、整備費用が増大したことから事業の進捗に影響を及ぼしています。

○基幹産業支援拠点港の整備について

利用船舶の大型化や荷捌き施設の機能強化に連携した、港湾機能の拡充が急務となっている。以上のことから、地方創生に資する施設の整備を行っている港湾の整備促進に必要な予算の確保を望みます。

以上のことから、地方創生に資する施設の整備を行っている港湾の整備促進に必要な予算の確保を望みます。

地域の基幹産業の支援拠点整備促進

調川港【水産物物流機能の強化】

【位置図】

利用船舶の大型化、荷捌き施設強化と連携

調川港

- 水揚量：全国**5位**(7.2万 t)
- 県全体の3割を占める水産拠点
- **旬アジ、旬サバ**のブランドも定着



※陸揚施設が不足し滞船している

19 長崎港松が枝地区国際観光船埠頭の事業化と整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

急増するアジア地域のクルーズ需要を取り込み、交流人口の拡大に伴う観光消費を増大させるため、港湾施設の新規整備と既存ストックの有効活用により港湾機能を強化する「長崎港松が枝地区国際観光船埠頭整備事業」を促進すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、アジアに最も近いという地理的近接性や歴史的な交流基盤があるとともに、世界文化遺産の構成資産など観光資源が豊富で、アジア地域からの集客において高いポテンシャルがあることから、近年、長崎港を中心にクルーズ客船の寄港が急激に増加している。

このため、港湾機能を強化することによって、急増するクルーズ客船の寄港と船舶の大型化に対応することで、より多くの来訪者を受け入れることが可能となり「交流でにぎわう長崎県」の実現はもとより、国が進めている観光立国の推進にも多いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

長崎港においては、近年のアジア地域におけるクルーズ市場の拡大に伴い、クルーズ客船の寄港が急激に増加しており、平成28年は、前年比約50%増の約200隻が見込まれている。また、大型クルーズ客船の入港も増加しており、その受入環境を改善し、アジアのゲートウェイに相応しい港湾の機能強化が喫緊の課題となっている。

これらに対応する港湾施設の整備促進を図るため、平成26年8月港湾計画を改訂し、松が枝地区国際観光船埠頭の拡張計画を位置づけたところである。

昨年度、急増する訪日外国人観光客への対応として、既存岸壁の改良等のクルーズ船受入環境改善のための緊急対策を行って頂いたところであるが、アジア地域におけるクルーズ市場の急速な拡大は続いており、その需要の好機を逸すことなく取り込むため、大型クルーズ客船が安全に入出港でき、受入可能となる港湾機能の拡充と集約が必要であると認識している。

そのためには既存ストックを活用した岸壁の延伸や新規整備、背後の関連施設を一体的に整備する必要があるため、国と県の事業等が連携した効果的な事業の促進が不可欠である。

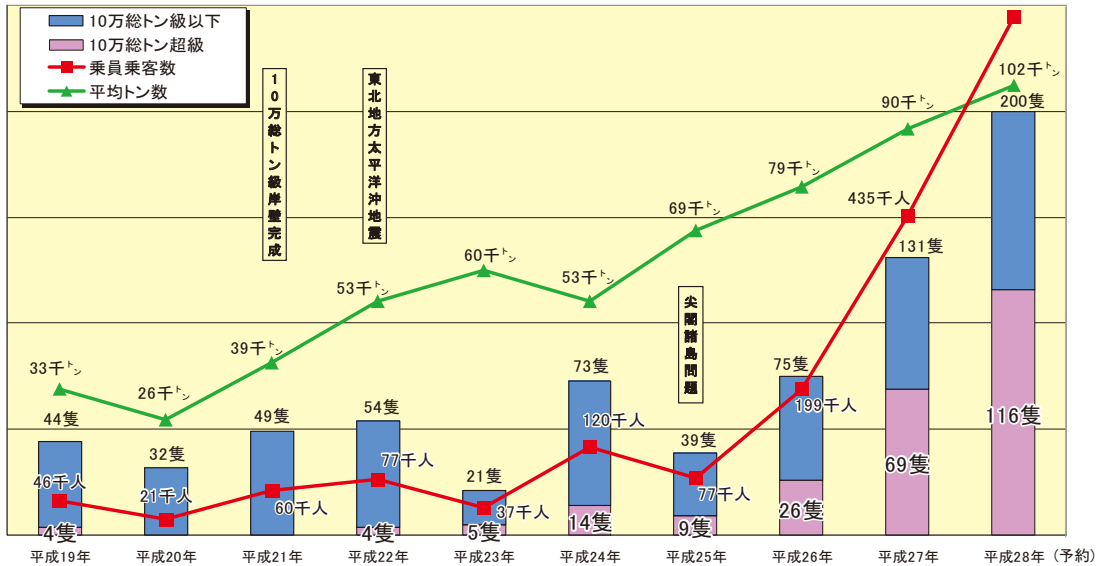
【1】この要望にかかる背景について

○クルーズ客船の増加と船舶の大型化

近年のアジア地域におけるクルーズ市場の拡大に伴い、クルーズ客船の寄港が急激に増加しており、平成28年は、前年比約50%増の約200隻が入港予定となっています。また、長崎港に寄港するクルーズ客船の大型化が進んでおり、その平均的な大きさが10万総トンを超えています。

また、佐世保港や対馬などの離島においても、ハウステンボスや自然を楽しむことを目的としてクルーズ客船の寄港が増加しており、県全体としても今年260隻の入港を予定しています。

長崎港クルーズ客船入港推移



【2】この要望にかかる課題・問題点について

○求められる港湾機能の強化

長崎港においては、アジアのゲートウェイ機能の強化拡充を図るため、松が枝地区国際観光船埠頭の拡張などを平成26年8月の港湾計画改訂において計画位置付けました。

昨年からのクルーズ客船の寄港が急増する中、このクルーズ需要を逸すことなく取り込むためには、港湾計画で位置づけております岸壁延伸の整備促進と2バース目の整備が必要です。

しかし、現在のクルーズ客船向けの整備は地方で実施するという仕組みとなっており、高度な技術や多額の費用を要する本事業を一自治体で施工することは、大きな負担となることから、港湾法または施行規則の見直しなど、国直轄での事業化についてご配慮いただきますようお願いいたします。

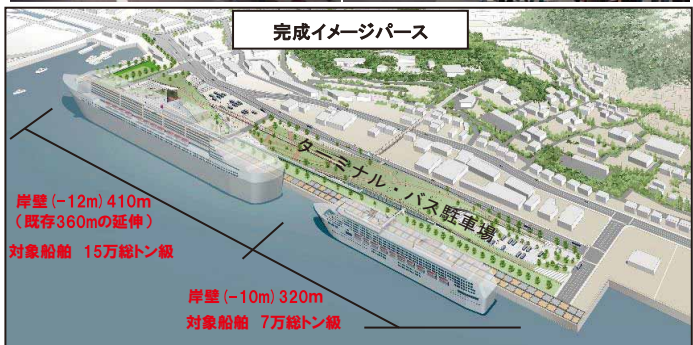
長崎港は、今年70万人のクルーズ客が訪問する予定で、今後も増加する見込みです。これは、「明日の日本を支える観光ビジョン」の取組にも大いに貢献することができるものと考えられます。



駐車場が分散し、徒歩で移動するクルーズ



完成イメージパース



20 本明川ダム及び石木ダム建設事業の促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

＜本明川ダム建設事業＞

本明川の治水と既得用水の補給など流水の正常な機能の維持のため、国直轄による本明川の河川改修と併せて本明川ダム建設事業の促進を図ること

＜石木ダム建設事業＞

川棚川の抜本的な治水対策と佐世保市の慢性的な水源不足解消のため、石木ダム建設事業に必要な予算の確保を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

- ・本明川ダムの完成により、諫早市街地における洪水被害の軽減及び下流の既得用水や河川の維持流量など流水の正常な機能の維持に必要な流量の確保が可能となる。
- ・石木ダムの完成により、川棚町の中心市街地を洪水から防御し沿川地域住民の生命や財産及び社会資本の保全を図ることが可能となるとともに、佐世保市に安定的な水道用水を供給することが可能となる。

【提案・要望の経緯】

＜本明川ダム建設事業＞

- ・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る。昭和57年及び平成11年にも多数の家屋が、浸水被害を被っている。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ている。下流部は住家が密集し、諫早市街地の川幅を現状より拡げることが困難なため、本明川の河道掘削・築堤などの河川改修と併せて本明川ダムによる総合的な洪水対策が必要である。
- ・本明川流域は平坦地に乏しく、ひとたび渇水になると河川の流量が枯渇し、農業用水等の既得用水や河川の維持流量等、流水の正常な機能の維持の確保が困難になることから、本明川ダムにより必要な流量の補給が必要となる。
- ・このため、洪水対策、望ましい河川の流量の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る。
- ・平成28年度には損失補償基準提示・妥結が予定されており、今後ダム本体工事着手に向けた本格的な予算措置が必要である。

＜石木ダム建設事業＞

- ・川棚川の流域は、特に、昭和23年、昭和31年、昭和42年、平成2年には多くの家屋が浸水するなど、過去に幾度となく災害を受けている。このため、築堤や河床掘削等の様々な治水対策を行ってきたが、川棚川流域には多くの家屋が密集しており、河道改修とダムの建設とを合わせた総合的な治水対策が必要となっている。
- ・また、佐世保市は、特に、平成6年には、最大43時間の断水を伴う給水制限の実施に追い込まれ、264日間にわたり市民生活及び経済活動に多大な影響を与えるなど、これまで度々渇水の危機に瀕しており、安定して取水できる水源が不足している。
- ・石木ダムの建設は、川棚川水系の河川整備計画に位置づけられており、川棚川の抜本的な治水対策と佐世保市の慢性的な水源不足の解消のために、必要不可欠な事業である。

【1】この要望にかかる背景について

○全国的な気候変動によるゲリラ豪雨の発生や頻発する洪水被害等を踏まえ、県民の安全・安心な生活を守るために、本明川ダム建設事業の促進及び石木ダム建設事業に必要な予算の確保を望みます。

●本明川ダムサイト予定地近景



●石木ダム完成イメージ



●諫早大水害（S32.7.25）の被害

死者 494名、行方不明者 45名
 床上浸水 3,409戸
 ※諫早市では日雨量588mmを観測



●川棚町の主な洪水被害

○昭和23年 9月11日
 床上浸水 800戸 床下浸水 1,200戸
 ○昭和31年 8月27日
 床上浸水 251戸 床下浸水 550戸
 ○昭和42年 7月9日
 床上浸水 15戸 床下浸水 113戸
 ○平成2年 7月2日
 床上浸水 97戸 床下浸水 287戸

●佐世保市の主な濁水

○時間給水制限
 ・昭和53年6月1日～11日
 （隔日給水：6日間、隔日5時間給水：4日間）
 ・平成6年8月1日～平成7年4月26日
：日本一厳しい制限給水264日間
 （隔日給水：6日間、隔日5時間給水：4日間）
 ○減圧給水制限
 ・平成17年7月2日～9日：8日間
 ・平成19年11月23日～平成20年4月30日：160日間

【2】この要望にかかる課題・問題点について

＜本明川ダム建設事業＞

- ・平成22年9月28日に国土交通大臣から九州地方整備局長に対してダム事業の検証に係る検討についての指示によりダムの検証が進められ、平成25年8月23日に「事業継続」とする対応方針が決定されています。また、平成27年度に河川整備計画の変更が行われています。
- ・本明川ダム建設事業は、本明川の抜本的な治水対策及び流水の正常な機能の維持に必要な流量の確保のため必要不可欠であり早期完成が喫緊の課題です。

＜石木ダム建設事業＞

- ・昭和50年度に事業に着手し、約8割の地権者の皆様には事業に協力いただいておりますが、残る地権者の皆様とは話し合いの糸口すら見出せなかったことから、国に対して土地収用法に規定する事業認定申請を行い、平成25年9月に告示がなされました。その後も、任意解決を目指して説明を重ねましたが、協力はいただけず、やむなく、平成26年9月、一部の用地についての裁決を県収用委員会に申請し、平成27年6月に収用を認める裁決がなされております。また、残る用地についても、土地収用法に基づき、順次必要な手続きを進めておりますが、県収用委員会の審理の開催が妨害され、既に数回が中止される事態となっております。
- ・一方、工事については、反対地権者等による現場への通行妨害行為に対し、平成27年3月に長崎地裁佐世保支部から通行妨害を禁止する仮処分決定がなされましたが、新たな反対支援者等による妨害行為が継続しており、今後とも、現場の状況を踏まえつつ、進捗に努めていくこととしています。
- ・なお、県・市に対する工事差止の仮処分申立等がなされておりますが、県としては、必要な対応を行っていきたいと考えています。