

34 原子力災害対策について

【内閣府、外務省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、原子力規制委員会】

【提案・要望】

原子力発電施設及び原子力艦の災害対策のため、国が責任を持って取り組むとともに、地方自治体へ支援を行うこと

- (1) 県域を越えた広域的避難対策として、避難道路の整備や住民避難のための港湾整備に対する支援を行うこと
- (2) 原子力災害対策施設等整備費補助金の継続を行うこと
- (3) 玄海原子力発電所運転再開前に地域住民に対し説明を行うこと
- (4) 農林水産物等の輸出に関し、諸外国での輸入規制の長期化や過剰な規制を解消するため、関係国へ規制緩和等の働きかけを強化すること
- (5) 原子力艦の防災訓練に米軍も参加すること
- (6) 西海市にモニタリングポストを設置すること

【本県の展望（実現の効果）】

玄海原子力発電所からUPZ（原発から30km）圏内に佐世保市、平戸市、松浦市、壱岐市が入ることから、原子力災害対策指針を踏まえた防災対策を講ずることにより、県民の安全が確保される。

また、佐世保市は原子力艦の寄港地であり、事故の発生に備えた防災対策に取り組むことにより県民の安全が確保される。



【提案・要望の経緯】

長崎県では、原子力発電所事故に備えるため、防災計画に基づき国の交付金を活用した防災資機材の整備等を実施しているが、自動車での避難に必要な道路の整備、島民の県外への船舶による避難に必要な港湾の整備等については国の積極的な支援が必要となる。

また、UPZ（原発から30km）圏内には離島が多く、時化の際には即時避難が困難となる。このため、一定期間、屋内退避ができるよう特定施設に放射線防護を付加する事業を実施しているが、未だ整備ができていない島があり、引き続き事業継続していただき、国の交付金を活用して整備を進めていきたい。

原子力艦の事故対策については、国において応急対応範囲の見直しを行ったが、原子力艦を所有する米軍は防災訓練に参加しておらず、防災訓練を実効性あるものとするため、米軍の訓練参加を要望する。

【1】この要望にかかる背景について

(モニタリングポストの新設)

原子力艦の寄港にあたって放射線量を計測するため、佐世保市内にモニタリングポストを7箇所設置していますが、緊急時に素早く対応することができる佐世保港の入口側にはモニタリングポストが設置されていません。このため、西海市寄船地区及び横瀬地区にモニタリングポストが必要となります。

(規制緩和等の働きかけ強化)

日本からの海外への水産物輸出は、福島第一原子力事故に関連し、諸外国・地域の規制措置が強化され、中国政府からは「放射性物質検査合格証明書」及び「原産地証明書」の添付が求められています。長崎魚市(株)からの鮮魚輸出について、県・長崎魚市では毎回の放射能検査や証明書の発行手続きなどの負担が生じており、規制緩和が望まれます。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(地域住民の理解の必要性)

原子力発電所の運転再開のためには地域住民の理解が不可欠であり、このため、長崎県は玄海原子力発電所の運転再開前には地元説明会を開催してほしいとの要望を行い、経済産業省からは「国としての見解をまとめた後、住民に対して説明を行いたい」との回答を頂いております。原子力災害が発生した場合は、県民の生命・身体の安全はもとより、県内産業から県民の日常生活に至るまで広い範囲で多大な影響を被ることが懸念されるので、玄海原子力発電所運転再開前には地域住民に対し説明を行っていただく必要があります。

35 高度情報化施策の推進について

【総務省】

【提案・要望】

ICTの積極的な利活用による地方創生を効果的かつ効率的に推進するため、地方に対する各高度情報化施策の充実を図ること

1. 官民が連携して地方創生に取り組むため、県が保有する情報資産の民間開放やクラウド技術を活用したシステム等の開発・運用領域の提供など、ICT施策に対する財源を拡充・強化すること
2. 自治体情報セキュリティ強化対策に係る財源措置を拡充すること
3. インターネット・携帯電話・テレビ等の利用環境格差の是正及び受信環境の安定的な確保に向けた支援策等の充実を図ること
 - (1) 条件不利地域において、市町が財源措置を講じて、民間通信事業者を実施主体とする固定系超高速ブロードバンド整備(光ファイバー等)を行う場合の財政支援制度を創設すること
 - (2) 携帯電話等の安定的なサービスの維持、地域間格差の解消を目的とした情報通信基盤整備へのユニバーサルサービスの導入を図ること
 - (3) 地上デジタル放送受信に係る共聴施設の維持管理等における住民の負担軽減を図るための新たな支援制度の創設及びフェージングの対策を拡充すること

【本県の展望（実現の効果）】

1. 官民協働クラウドを活用した地域活性化のためのアプリケーションの開発やビッグデータの集積及びBCP対策としてのバックアップ領域の提供などにより、ICTを活用した地方創生を推進する。
2. 急速に複雑・巧妙化するサイバー攻撃に対して、地方自治体の情報セキュリティ対策の強化は不可欠であり、県及び市町においては、住民情報の流出を徹底防止するため、情報セキュリティ対策の抜本的強化に取り組むこととしている。
3. 民間による光ファイバーや携帯基地局の整備を推進し、将来的にも安定したサービスを受けることが可能な環境づくり及び市町の財政負担の軽減を図る。また、地上デジタル放送の安定した受信環境の確保を図る。

【提案・要望の経緯】

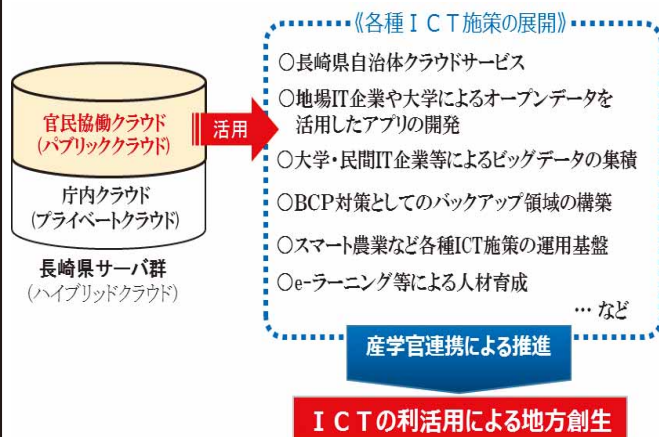
1. 地域活力の維持・創出のため、公共クラウドサービス等を用いたICTの利活用による地方創生は重要な課題となっている。
2. 市町では、情報セキュリティの抜本的強化のため、H27年度国補正予算及びH28年度地方財政対策により、具体的な対策を講じているところであるが、国が示した強靱性の向上に係る経費以上を要する場合が多く、さらなる地方財政対策による交付税措置の拡充を求めるものである。
3. 本県においては、離島や過疎地域といった条件不利地域を数多く有しており、光ファイバーや携帯電話など、民設による整備が進まない不採算地域が多い。
しかし、一方で、整備に係る将来的な維持管理経費や更新費用の負担に対する懸念から民設による整備を望む市町が多い状況である。
また、地上デジタル放送の受信については、全国に先駆けて過疎化が進行している本県では、テレビ受信のための共聴施設管理組合員等の減少による住民負担増が懸念され、施設等の維持管理に支障が生じることが考えられる。また、本県の地勢の特性から、海上電波を受信する離島や沿岸部において、フェージングによる難視聴が発生している。

【1】この要望にかかる背景について

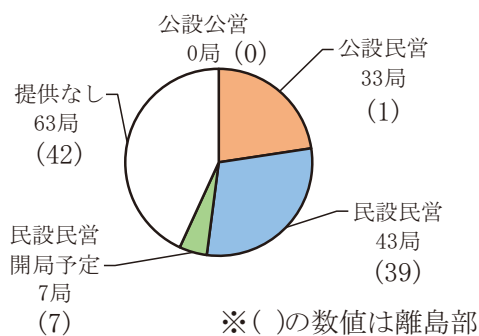
1. ○新庁舎の整備に合わせ、H29年度に「官民協働クラウド」を構築
 ○オープンデータを利活用したアプリケーションの開発やビッグデータの集積などを推進
2. 新たな自治体情報セキュリティ対策の抜本的強化として、地方自治体では、LGWAN接続系とインターネット接続系の分割など、所要の対策を講じるとともに、県においては、「自治体情報セキュリティクラウド」を構築 (H27.12.25総務大臣通知)
3. (県内の情報通信基盤の状況)
 ○超高速ブロードバンド世帯カバー率：99.98% (全国99.98%)
 ・固定系超高速ブロードバンド世帯カバー率：91.8%
 ・移動系 " " : 99.9%
 ○ブロードバンド世帯カバー率：100.0% (全国100.0%)
 ○携帯電話世帯カバー率：99.9% (全国 99.7%)
 ・携帯電話全不通地区 (3社とも利用できない地区) 及び世帯数：3市10地区47世帯

*数値は総務省九州総合通信局公表資料より本県独自に算出したもの (平成27年3月末現在)
 *超高速ブロードバンド：F T T H、L T E、下り30Mbps以上のケーブルインターネット等

【2.参考】要望における本県ICT施策のイメージ



【3.-1参考】県内の光ファイバー整備形態の状況



・本県独自調査に基づくもの
 ・県内146交換局単位ごとに光ファイバー整備形態について調査
 ・全交換局における整備率：52.1% (76/146)

【2】この要望にかかる課題・問題点について

1. 国においては、ICT街づくり等の成功モデルの横展開に取り組む自治体等にかかる支援施策がありますが、地域の実情に応じた新たな施策展開のための支援制度の充実が求められています。
2. 国においては、市町や民間事業者からの意見聴取により補助上限額を算出するとともに、加えて、平成28年度交付税措置を標準的に行うこととしていますが、市町の現場では、それ以上の経費を要する 경우가多く、不足する財源対策に苦慮している状況です。
3. (1) 現在の光ファイバー等の整備に係る国の補助制度は、市町が事業主体の公設による整備を前提としており、市町が事業者に対して財源措置を講じた場合 (実質的には公設)、国の補助制度の適用を受けることができず、公設と比較して負担割合が高くなるが見込まれます。
- (2) 県内には、未だ携帯電話全不通地区があり、市町による中継局等の整備を計画していますが、不採算地域として事業者の参画が得られない状況です。
- (3) 過疎化等の影響により、共聴施設を維持する維持管理組合員の減少により住民の負担が増大し、施設の適切な維持・管理等に支障が生じる懸念があります。
 また、本県では海上電波を受信する離島や沿岸部が多く、春先から秋にかけてフェージングによる難視聴が発生し、安定したテレビ視聴が阻害されている状況です。

3.-1)光ファイバー等の整備に係る民設支援制度(案)の導入による効果等

■例：過疎債を活用して整備を行った場合

状況	交付税措置 (70%)	市町負担 (過疎債)	市町実負担
民設の場合【現行】	100% × 70% = 70%	市町10/10(事業者へ補助) 100%	100% × 30% = 30%
【1】民設の場合(本土)	情報通信利用環境整備 推進交付金 1/3 33.3%	市町負担 2/3 (過疎債) 66.7%	66.7% × 30% = 20%
【2】民設の場合(離島)	情報通信利用環境整備 推進交付金 2/3 66.7%	市町負担 1/3 (過疎債) 33.3%	33.3% × 30% = 10%

※上記【1】、【2】について、現在は公設の場合のみ適用

制度導入の効果、メリット



- ◎民間事業者による基盤整備を促進し、市町の維持管理・更新に係る後年度負担の減少
- ◎市町実負担額の10~20%削減

36 島原・天草・長島架橋構想の推進について

【国土交通省】

【提案・要望】

- 1 ローカルネットワークの形成による地域間連携を推進するため、島原・天草・長島架橋建設に資する調査を再開すること
- 2 島原道路の整備促進と島原天草長島連絡道路の具体化に向けた検討を実施すること

【本県の展望（実現の効果）】

- ・島原道路（南島原市深江町～諫早市）の整備促進による時間短縮効果：90分→40分
- ・島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想が実現した場合時間短縮効果
現在：長崎市→鹿児島市 約7時間5分（フェリーと車での最短）
整備後： " 約3時間20分（約3時間45分の短縮）
- ・災害時や緊急時における代替道路や複数のアクセスルートが確保される。

【提案・要望の経緯】

- ・長崎・熊本・鹿児島3県にわたる九州西岸地域は、豊かな自然環境や地域資源など、大きな開発ポテンシャルを持った地域であり、新しい広域観光ネットワークの形成や、農水産物の供給基地としても大きな発展可能性を有しているが、高速交通体系の未整備や二つの海峡での分断により、地域全体が連携した振興策を進めることが困難な状態にある。
- ・このため、島原・天草・長島架橋は、今なお高速交通ネットワークから取り残されているこの地域の一体的な活性化を図るとともに、海に囲まれ行き止まりになっている島原半島の大規模災害時における緊急避難路や復旧・復興支援物資などを輸送する代替路になる「命の道」としても必要な社会基盤整備である。

以上から、当構想に対する地元の熱意と期待は高く、ローカルネットワークの形成による地方創生に掲げる地域間連携を実現するためにも、国家的プロジェクトとして推進を図る必要がある。

【1】この要望にかかる背景について

- 昭和63年5月に長崎、熊本、鹿児島県の3県で構成する「島原・天草・長島架橋建設促進協議会」を設立し、国等への要望活動、構想推進地方大会及び交流連携事業等を通じて、国に対し、構想実現の社会的意義と地元の熱意を強く訴えとともに、地元の気運醸成を図っています。
- 平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）において、前計画に引き続き、「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む。」と記載されており、さらに、九州圏広域地方計画では、当該地域における多様なネットワークの形成による交流・連携機能の強化を図るとされています。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

- 島原天草長島連絡道路に関する国の調査が中止されています。
国土交通省は、平成20年度から個別の架橋プロジェクトに関する調査を中止し、広く一般的な橋梁にも共通する技術研究テーマに限定して行うこととしています。
- 国、地方をあわせた財政状況が悪化するなか、公共工事とりわけ大型プロジェクトの推進には厳しいものがあり、事業の必要性について国民的理解を得ることが必要です。



37 離島航空路の維持・充実について

【国土交通省】

【提案・要望】

1. 地域公共交通確保維持改善事業における離島航空路線運航費等補助が実施されるにあたり、国において十分に予算を確保し、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ること
2. 離島航空路の確保・維持のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること
 - (1) 離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直し
 - (2) 離島住民運賃割引補助の実効性のある運用への改善
 - (3) 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
 - (4) 機体購入費補助対象の拡大（リース方式の対象化等）
 - (5) 航空機燃料税の軽減措置の継続拡充
 - (6) 航行援助施設利用料の料金区分の見直し

【本県の展望（実現の効果）】

- 本県には、東西約200Km南北約300Kmと九州に匹敵する県域、県土面積の約4割が離島、国境離島を抱えるという地理的特性がある。
- 離島住民の高速移動手段としての生活基盤であり、交流人口拡大のための「しま」と本土をつなぐ交流基盤である離島航空路の確保・維持がされることにより離島振興に多いに貢献できる。

【提案・要望の経緯】

本県は、九州の西に位置し、全国最多の51島の離島振興法指定離島を有し、県土面積の4割が離島である全国一の離島県である。本県離島の人口は、昭和35年の32万8千人から、平成22年には13万7千人と4割近く減少しており、人口減少に歯止めがかからない状況が続いている。

長崎県内の離島航空路線は、利用者のうち、壱岐44%、福江19%、対馬38%（H26島民割引利用実績）が島民であり、島民に必要な生活路線となっているが、航路との競合や離島人口の減少等により、厳しい状況が続いている。また、近年の円安の影響や燃油高騰が続いたことにより、航空会社においては路線収支が悪化しており、財政支援により何とか維持を図っている状況である。

離島路線は、離島住民の生活路線であるとともに、離島振興のための交流人口増加のために、今後ますます必要となる路線であり、支援の強化が必要となっている。



長崎県内の離島航空路線を運航しているダッシュ8

【1】この要望にかかる背景について

○離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直しとは

離島航空路線運航費等補助金は、実績収支差見込額と標準損失見込額のいずれか低い額に1/2を乗じて算出されますが、標準損失額の算定基礎となる標準単価が実単価より低いことなどから実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航空路線の維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。

現在は、実績収支差と国と県を合わせた運航欠損額の差額を航空会社が負担することになりますが、これまでの燃油高騰や円安の影響による費用の増大によりその差額が大きく、航空会社の経営を圧迫しております。今後も安定的に航空路線を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。特に、輸送量（座席キロあたり）の標準単価のうち、航空燃油費、部品費・乗員訓練費及び整備経費において、実績値による費用による算出を望みます。

また、運航費に係る補助対象路線の要件として、1島につき1路線に限るとされているところですが、離島の実態、県・市町の財政状況、事業者の経営状況等に応じて柔軟に対応することも可能とされるよう望みます。

○離島住民運賃割引補助の実効性のある運用への改善とは

島民運賃割引に係る補助について、地域の先行的な取組により補助要件を満たしていても補助対象とされていないことから、補助対象に先行実施分を含めるとともに適用範囲（26%超）の割引率の引き下げを望みます。

○地方自治体が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」として安全整備や利用率保証の制度を創設しており、国と同額の負担をしている運航費補助と合わせると、県・市で年間2億3千万円を超える負担となり、その軽減が課題となっていることから県・市の「離島航空路線確保対策補助金」を地方交付税措置の対象とすることを望みます。

○機体購入費補助対象の拡大とは

機体購入費補助対象事業は、航空機及びその部品の購入費だけでなく、リース方式での機材調達も検討できるよう、補助対象事業を拡大することを望みます。加えて、国の負担割合は費用の45%となっていますが、沖縄と同様の国の負担（75%）まで拡大することを望みます。

○航空機燃料税の軽減措置の継続拡充とは

航空機燃料税の本則が、引き続き平成26年4月1日から3年間引き下げられることとなり、特定離島航空路線にかかる航空機燃料税が本則の3/4に軽減される特別措置についても延長されましたが、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あります。

○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、平成26年4月1日から、15～20トンの小型機材については、1/2の軽減措置が講じられるようになりましたが、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（16.5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あります。

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○離島航空路の確保・維持等を図るための国の地域公共交通確保維持改善事業（離島航空路線運営費等補助）では、実績収支差と国と県を合わせた運航欠損額の差額を航空会社が負担することになりますが、これまでの燃油高騰や円安の影響による費用の増大によりその差額が大きく、航空会社の経営を圧迫しています。今後も安定的に航空路線を維持するために地方自治体の負担が大きくなる傾向にあり、国の支援策が十分とは言えないところであります。

○離島航空路の機材更新の際には、一時的に多額の資金が必要となることから、離島航空路事業者の経営安定のために補助対象事業の拡大、国の負担割合の拡大等が必要であります。

38 地域公共交通（航路・乗合バス）の維持・充実について

【国土交通省】

【提案・要望】

生活交通（航路・乗合バス）の確保・維持・改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること

- (1) 離島航路運営費等補助金は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じた額を基礎として算出されるため、実績収支差と国の運航欠損額の差額等を県と市町で補てんしていることから、実績収支差額を基礎として算出すること
- (2) 補助航路において、新船建造着手後に他事業者の参入があった場合は、補助航路から外れることにより、老朽船舶の円滑な更新に支障をきたす恐れがあるため、航路改善計画に基づき新船建造された場合は特例として新船の減価償却費相当分を引き続き補助対象とすること
- (3) 離島住民運賃割引補助は、平成23年度の制度創設前から実施している割引補助は補助対象外となっており、制度適用に不平等が生じていることから、制度創設前に実施している割引制度についても補助対象とすること
また、補助額算出の基礎は離島の交通運賃でなく、本土交通運賃を算出基礎とするよう見直すこと
- (4) 離島の生活物資の搬送に係る貨物航路は、旅客船では搬送に支障をきたす危険物の搬送の役割も担っているが、一般旅客定期航路事業とは異なり欠損補助制度がなく、経営難等による廃止が余儀なくされることから、航路の維持存続を図る支援制度を創設するとともに、運航に要する船舶整備等の経費などについて、半島航路への公的支援のための予算を確保すること
- (5) 生活交通（乗合バス等）の確保・維持について
 - ・地域間幹線系統補助について、人口減少に伴う輸送人員の減少を踏まえ、輸送量要件の緩和及び経常費用に対する限度額の拡充を行うこと
 - ・安全運行確保のため、車両減価償却費等補助について、ドライブレコーダーなどの安全装置を対象とすること
 - ・地域内フィーダー系統補助制度について、市町が平成22年度以前から先進的に行っている系統についても補助対象とすること

【本県の展望（実現の効果）】

離島・半島を多く抱える本県にとって、離島住民等の移動及び生活物資の運搬などのために必要不可欠である航路の確保・維持は重要な課題であり、国の支援制度が拡充されることにより、県内航路の確保・維持につながり、離島・半島における定住環境の整備や交流人口の拡大にもつながる。

地方バス補助制度が拡充され、バス運行事業者の経営安定が図られることにより、地域住民の日常生活の足である生活交通の確保・維持につながる。

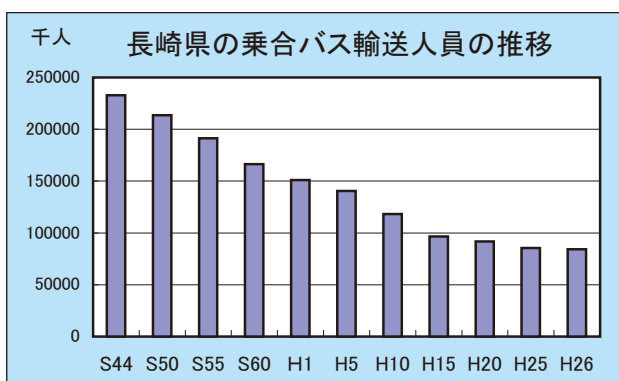
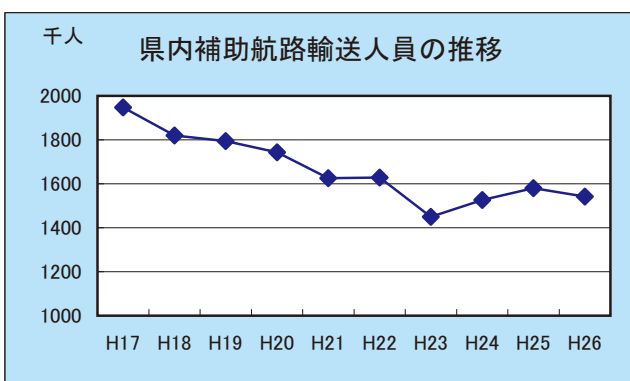
【提案・要望の経緯】

離島航路の確保・維持に要する経費は、地方自治体にとって大きな負担になっており、国の支援制度の拡充や従前より自治体で実施している割引制度を国の補助対象にすること、さらに貨物航路の欠損補助制度や半島航路の公的支援などを求めるものである。

バス事業者においては、ダイヤや路線の見直し、利便性の向上、経費削減等に努めているが、人口減少に伴い、乗合バスの利用者も減少し、バス事業者の経営は非常に厳しい状況である。また、乗合バスの確保・維持のための県や市・町の欠損補助額は年々増加傾向にあるため、国の支援制度の拡充を求め、生活交通の安定を図るものである。

【1】この要望にかかる背景について

- 全国一の離島県である本県では、離島振興を最重要課題の一つとして取り組んできましたが、人口減少に歯止めがかからない状況にあり、離島航路や生活交通（バス等）においては、輸送人員の減少等により補助金額が拡大傾向にあります。
- 離島航路運営費等補助金は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じた1/2を基礎として算出されますが、効率化係数は標準収支差をもとに算出されるため、実績収支差とは大きく差が出てくることになります。航路の維持存続を図るためには、実際の収支差を基礎として補助する必要があります。現在は、実績収支差と国の運航欠損額の差額等を県と市町で補助しておりますが、年々負担が大きくなる傾向にあり、今後も安定的に航路を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。
特に、距離帯別標準キロあたり賃率の距離帯区分の細分化、燃料潤滑油費、船員費、船舶の減価償却費の実績値による費用算出への見直しを求めるものであります。
- 離島航路運営費等補助金の対象は赤字の唯一航路とされており、他業者の参入があれば補助対象から外れるため、新規参入のおそれがある航路においては、航路改善計画に基づいた新船建造であっても着手できない状況にあります。
- 平成23年度に創設された離島住民運賃割引補助は、航路寄港地の陸上交通運賃のうち、最も運賃水準の高い運賃までを割引限度としていますが、離島地域の陸上交通の運賃水準が高く、航路の全部又は一部の区間が割引対象にならない航路があるため、より一層、離島住民の移動環境改善を図るためには、本土地域の陸上交通運賃と同等の運賃までの割引を限度とする必要があります。また、制度創設以前に先行的な取組により離島住民割引を実施しているものについては、補助対象となっていない状況にあります。
- 離島住民の生活を守るためには、旅客定期航路だけでなく、生活物資を搬送する貨物航路の維持存続も重要な課題です。近年、本県の離島貨物航路（RORO船）において、経営難等により航路が廃止される事例があったことから、離島の生活物資を搬送する貨物航路についても、安定的な航路の維持存続を図る支援制度の創設が必要であります。
- また、半島航路の輸送事業においても、船舶の安定運航や地域住民等利用者の利便性の維持のため、対策を講じる必要があります。
- 本県の乗合バスの輸送人員はピーク時の約4割まで減少しており、特に、補助系統が多い離島・半島地域に存在する系統は輸送量要件（15～150人）に満たない系統が多く存在します。このような実態に即した要件の見直しが必要であります。
- 市・町においては、地域住民の生活交通の確保・維持のために平成22年度以前から支援している系統が多数存在し、財政力が弱い市町にとって大きな負担となっております。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

- 離島航路の確保・維持等を図るための国の地域公共交通確保維持改善事業（離島航路運営費等補助）では、実際の収支差を基礎として補助する制度になっておらず、また、ここ数年は、国の予算が十分確保されていないことから、交付率も8割程度となっており、地方自治体の負担が大きくなる傾向にあることから、国の支援策が十分とは言えない状況であります。また、貨物航路・半島航路も地域住民にとっては必要な航路であるが支援制度そのものがないところであります。
- 地方バスにかかる国の補助金について、十分な財源が確保されない場合、申請どおりに交付されないことにより、路線の廃止や交通空白地域の拡大が懸念されるものであります。

39 第三セクター鉄道並びに地方民営鉄道の施設整備及び確保・維持について

【国土交通省】

【提案・要望】

松浦鉄道及び島原鉄道については、平成28年度において車両検査に係る国庫補助が措置されなかったことで、今後の安全性の確保や運行の維持に支障が生じるおそれがあるが、経営が極めて厳しい中で、両鉄道を維持・存続することを沿線自治体と確認して、平成35年度までの10ヶ年の計画を立てて支援していることに鑑み、国においては以下の施策を講じること

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）における車両検査に係る予算を十分に確保し、確実に採択すること
- (2) 以下についても、支援制度の充実を図ること
 - ・ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等の施設整備補助に係る十分な予算確保及び補助率の引き上げ
 - ・ 施設整備や運営費を支援する地方自治体に対する交付税措置の拡充及び創設
 - ・ 鉄道事業者に対する運営費補助制度の創設
 - ・ 固定資産税の軽減措置の継続と拡充

【本県の展望（実現の効果）】

車両検査に係る予算が確保されることで、両鉄道の安全な運行が長期にわたって維持され、バスを運行する場合に比べて、所要時間短縮や交通費の削減など利用者へもたらされる便益だけでなく、沿線の道路交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境改善効果、観光面におけるイメージアップなど地域社会への便益もさらなる向上が見込まれ、地域活性化にも寄与する。

【提案・要望の経緯】

平成23年度に地域公共交通確保維持改善事業が制度創設された際、車両検査についても補助対象とされた。

平成25年度には長崎県と沿線市町で松浦鉄道及び島原鉄道に関する調査を行い、鉄道を存続させることが、鉄道を廃止しバス代替とするより社会的便益がはるかに高いとの調査結果を踏まえ、車両検査に対する国庫補助も見込んだ上で施設整備計画を策定し、自治体負担を増額して支援を強化し両鉄道を維持していくこととした。

地域の足の確保と社会的便益の実現のためには、その計画を着実に遂行していくことが課題である。

【1】この要望にかかる背景について

(利用者の減少)

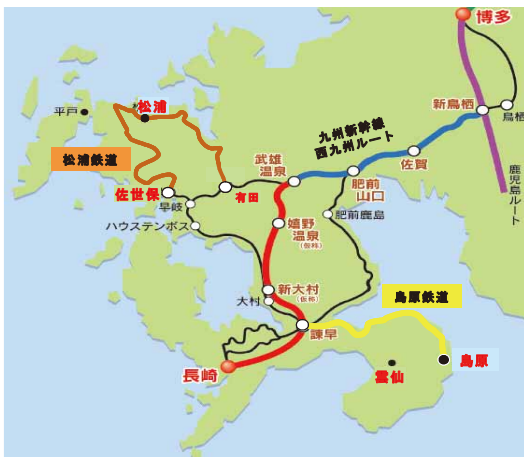
少子化、過疎化による人口減少や車社会の進展による利用者減少により、平成26年度の利用者は、島原鉄道が151万人（ピーク時の約3割）、松浦鉄道が286万人（ピーク時の約6割）となっており、事業者の収益確保が厳しい状況となっております。

(老朽化した施設の整備)

利用者の減少により事業者の経営は極めて厳しく、老朽化した施設等の整備費用は大きな負担となっている一方、安全運行の維持には施設整備計画に沿った整備が必要です。

(九州新幹線西九州ルートの開業)

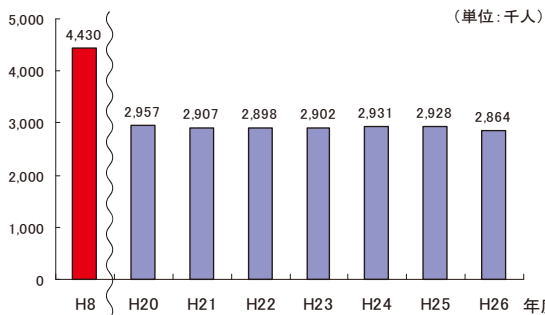
平成34年度に九州新幹線西九州ルートが開業予定であることから、新幹線の開業効果を県内各地に波及させるために両鉄道は重要な役割を担っており、地域一体で支えていく必要があります。



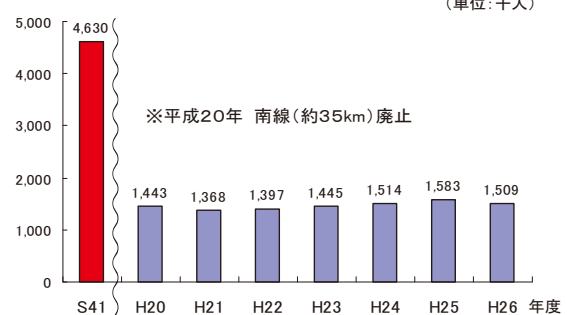
鉄道存続時とバス代替時の便益（50年間）

		(単位：億円)			
		松浦鉄道		島原鉄道	
		鉄道存続	バス代替	鉄道存続	バス代替
社会的 便益	時間短縮便益	242.4	27.5	98.4	10.7
	経費節減便益				
	交通混雑緩和便益				
	交通事故削減便益				
	環境改善便益				
存在効果便益					
費用	維持改良費	53.2	12.3	59.2	7.4
	供給者便益				
総便益		189.2	15.2	39.2	3.3
		(鉄道-バス)		174.0	35.9

松浦鉄道 利用者数の推移



島原鉄道 利用者数の推移



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(施設整備等への国庫補助)

平成28年度の国庫補助では車両検査に係る補助が措置されなかったことから、経営状況の厳しい鉄道事業者の負担が増加するだけでなく、計画的な整備に支障をきたすため、安全な輸送が確保できなくなるおそれがあります。

(施設整備等にかかる自治体の大きな負担)

施設整備等の国庫補助においては国の補助率が1/3ですが、残額については県及び沿線市町で負担しており、地方自治体の負担は重いものとなっております。また、地方自治体が行う鉄道事業者への運営費補助に対しては交付税措置がなされていないところであります。

(鉄道事業者に対する欠損補助)

生活交通路線を運行する地方バス路線や離島航路については、地域公共交通確保維持改善事業により欠損補助を行っていますが、鉄道事業については、大半が経常赤字になっているものの運行欠損は全て鉄道事業者や地方自治体が負担している状況であります。

(固定資産税の軽減措置)

改良等により取得した施設の固定資産税については、特例による軽減措置等が認められておりますが、特例措置期間の終了後は固定資産税が増加し、鉄道事業者の大きな負担となります。

40 長崎空港の活用推進について

【国土交通省、法務省、財務省】

【提案・要望】

国際定期航空路線の拡充やチャーター便の誘致により、長崎空港を活性化することで、地域経済及び産業の振興を図っていくため、次の措置を講ずること

- (1) 長崎空港の24時間運用化および体制の強化を図ること。それまでの間は、夜間チャーター便の対応等について柔軟な取扱いを図ること
- (2) 長崎空港の国際線ターミナルビルの施設拡充を図ること
- (3) 幹線以外の地方路線に係る羽田空港の着陸料を平成14年度以前の軽減率に引き下げること

【本県の展望（実現の効果）】

東アジア、東南アジアからの地理的優位性や騒音問題が少ない海上空港の特性を有する長崎空港の24時間運用化等により活性化を図ることで、特に夜間・早朝における近隣空港の補完空港としての役割を果たし、海外からのチャーター便の増加及び定期便の就航など訪日外国人の増加が期待される。

【提案・要望の経緯】

- (1) 長崎空港は大型航空機の離発着に必要な3,000m滑走路が整備され、騒音問題や気象障害が少ない信頼性と安全性に優れた海上空港であり、直近の高速道インターまで10分足らずの好条件に位置している。このような長崎空港の特性を活かし、24時間運用化により夜間のチャーター便や貨物便を取り扱うことは地域経済並びに産業の振興に大きく貢献するものと期待される。
- (2) 長崎空港国際線ターミナルビルの保安検査場が狭隘であるためエックス線検査装置、金属探知機等も1台ずつしか設置できず検査に時間を要している状況である。
入国審査についても、大型機材が到着した場合は審査に時間を要した事例も発生しており手続きの迅速化が求められている。国際線ターミナルビルの施設を拡充し、保安検査場、待合室等の拡大を図るとともに、入国審査ブースの増設など国際線ターミナルビルの拡充が望まれる。
- (3) 平成21年7月1日から、長崎空港を出発する便の羽田空港着陸料が4分の3に軽減されたが、地方路線の維持を図るため、さらなる軽減措置が必要である。

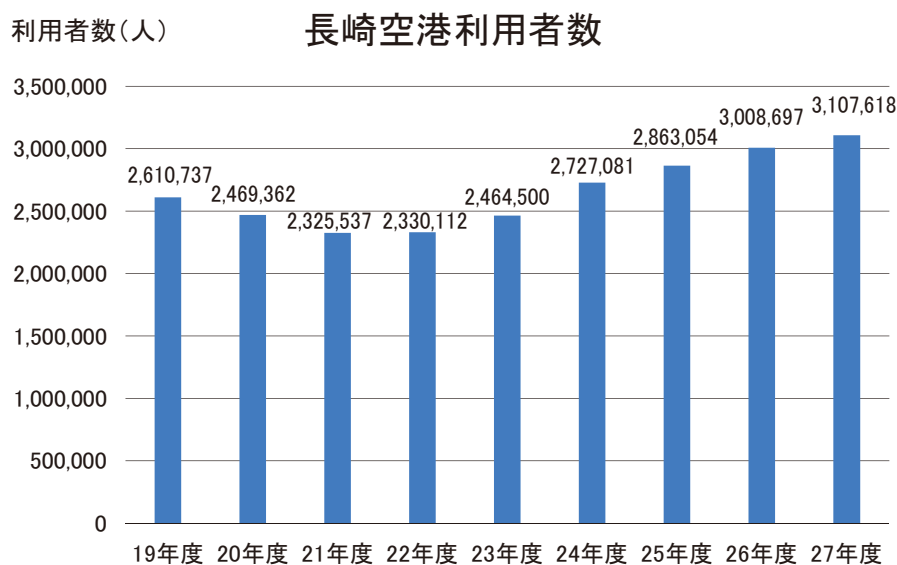
【1】この要望にかかる背景について

○政府は「観光ビジョン」において、2030年に6,000万人の訪日外国人旅行者の実現に向けて取り組んでおられますが、そのためには地方空港への国際航空路線増加が不可欠です。本県も同様に、「アジア・国際戦略」を策定してアジアの活力を取り込み経済活性化につなげる取組を推進しており、長崎空港において国際航空路線の拡充及び国際チャーター便の誘致に積極的に取り組んでいます。こうした中で、アジアからの旅客が増加しており、今後一層の拡大も期待され、これに的確に対応できる施設・設備は不可欠です。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

○東・東南アジアの航空会社からは、長崎空港の近接性を活かして、機材の有効活用を図っていくための夜間定期チャーター便運航の要望もあっていますが、運用時間の関係上就航できない事例がすでに何件か発生しております。東・東南アジアから地理的優位性のある長崎空港の24時間運用化により、海外からのチャーター便の増加及び定期便の就航などによる訪日外国人の増加が期待されます。



41 半島振興対策の充実について

【総務省、国土交通省】

【提案・要望】

半島地域に住民が住み続け、安定した暮らしを送っていただける環境づくりのため、半島振興施策の推進になお一層積極的に取り組むこと

- (1) 半島振興広域連携事業の事業費の確保、事業メニューの拡大、補助率の引き上げ並びに半島振興道路整備事業債の充当率及び交付税措置率の過疎債並みの引き上げ等による財政支援措置の充実を図ること
- (2) 半島振興におけるあらゆる分野での基盤である道路インフラ整備において、高規格幹線道路（西九州自動車道）の早期完成や地域高規格道路（島原道路・西彼杵道路等）の優先的な整備促進を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

半島地域の豊かな自然と独自の歴史文化による「いやし・やすらぎ」の場を提供し、住みたい地域に住み続けられるとともに、安全安心な農林水産物や水の安定的な供給源、国土や自然環境の保全などの役割を担っていくことができる。

半島地域における道路網の整備により、災害発生時の迅速な対応、救急搬送の時間短縮を図るとともに、公共交通機関の確保・維持、下水道、医療・保健・福祉など産業・生活基盤等の整備に加え、相乗効果が期待できる広域連携や地域の創意工夫を凝らした取組等への支援を充実させることにより半島地域の自立的発展及び県民、国民の利益増進に貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

半島地域は、三方を海に囲まれ、全般的に平地に恵まれないなどの条件にあり、産業基盤、生活環境の整備については多くの課題を抱えている反面、豊かな自然が残り、海外との交流等によって培われた独自の歴史・文化に裏打ちされた精神的に豊かな暮らしがある。

半島地域の豊かな自然は「いやし・やすらぎ」をもたらすとともに、安全安心な食料や水の供給、国土や自然環境保全の機能も有し、国民の利益を増進する重要な役割を果たしている。

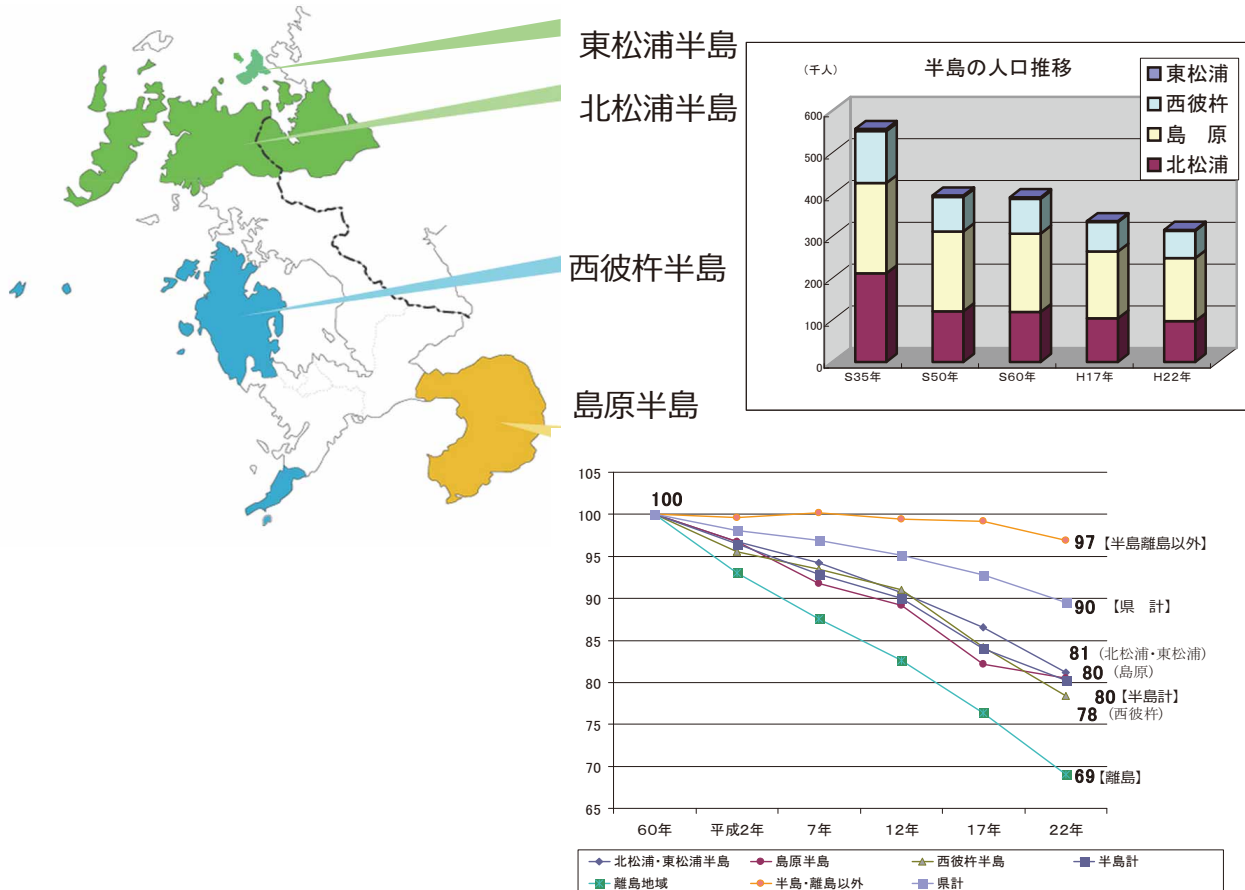
一方で、産業の衰退に伴う雇用機会の減少や都市部との格差、利便性の低さなどの厳しい環境から人口流出が続き、少子高齢化や過疎化に歯止めがかからない状況にある。

半島地域が自立的に発展し、その役割を担い続けるためには、半島地域に住民が住み続け、安定した暮らしを送っていただける環境を整備することが不可欠である。

【1】この要望にかかる背景について

半島振興法は、地理的要因から幹線交通体系から離れ、産業基盤や生活環境の整備等において他の地域と比較し低位にある半島地域の振興を図るため、昭和60年に制定されて以来、3度の改正・延長を経て、半島振興施策の充実が図られてきました。

この間、道路網をはじめとする半島地域の社会資本整備は着実に進められ、一定の成果は現れていますが、本県の半島地域においては、基幹産業である農林水産業の衰退等、地域経済の停滞に伴う雇用機会の減少から人口の減少に歯止めがかからず、高齢化が進行し、交通基盤、生活基盤等の整備についても他の本土地域と比較して依然多くの課題を抱えています。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

- ・平成27年4月に法の改正・延長が施行されましたが、新法の趣旨を活かした半島振興計画のもと、半島振興施策を更に推進していく必要があります。
- ・本県は、法の改正・延長に向けて、意見書を作成し、特に喫緊の対応を求める項目として、「法の目的規定の拡充・充実」、「高規格幹線道路及び地域高規格道路等の優先的整備」、「道路整備に関する支援措置の充実」、「新たな財政支援措置」を要望してきましたが、新法においては、高規格幹線道路等の優先的整備は明記されず、道路整備に関する支援措置及び半島地域に特化した新たな財政支援措置は十分ではない状況にあります。

(半島振興道路整備事業債)

新法のもと、防災上必要なものについて、充当率が75%から90%へ嵩上げ（交付税措置率30%は変更なし）となっていますが、過疎対策事業債（充当率100%、交付税措置率70%）、緊急防災・減災事業債（同上）と比較して依然不利です。

(半島振興広域連携促進事業) 平成28年度当初予算額 98百万円

交流促進、産業振興、定住促進に関して半島地域の事業主体が広域的に連携して取り組むソフト事業に国が支援を行うことになっていますが、全国23地域（194市町）に対する事業費の確保やソフト施策の実施に必要な不可欠な既存施設の改修、ソフト施策の充実に必要な不可欠な備品などが対象となっておらず支援として十分ではありません。

42 C I Q体制の強化について

【法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省】

【提案・要望】

アジア諸国との相互交流をさらに拡大し、将来に向けて友好関係を発展させるため、交流の玄関口となる空港、港湾においてC I Q体制強化を図ること

- (1) 国際航空路及び国際航路を有する長崎空港、対馬空港、長崎港、佐世保港、厳原港、比田勝港のC I Q体制強化を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、世界文化遺産の構成資産など国際的にメッセージ性が高い観光資源が豊富であり、また歴史的な海外との交流基盤や、アジアに最も近いという地理的近接性があることから、海外からの集客において高いポテンシャルを有するところである。

C I Q体制が強化されることによって、入国手続き時間の短縮化による来訪、再訪の増加が期待できることに加え、本県が進めるクルーズ客船の受入拡大や長崎空港の24時間化の効果が最大限に発揮され、本県がアジア地域の成長力を引き込むための日本のゲートウェイとなり、本県の活性化はもとより、国で進められている観光立国の推進にも大いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

本県では、「アジア・国際戦略」に基づき、国際定期航空路の維持・利用促進や国際チャーター便、クルーズ客船の誘致など、海外の活力を取り込み、経済活性化につなげるための誘客拡大の施策を展開しているところである。

その結果、本県への訪日客は急速に増加しており、特にクルーズ船については、昨年寄港数が全国2位の180回（うち外航164回）を数え、今年はそれを大幅に上回る250回を超える寄港が予定されている。

また、近年の対馬における韓国との交流の活性化や、2つの世界文化遺産（候補）の登録により、本県への訪日客は、今後、ますます増加することが見込まれている。

さらに、長崎空港の国際航空便や長崎港におけるクルーズ客船が同日に入出港となる場合がある上、昨年、佐世保港の国際旅客ターミナルが供用開始されたことから、同日入出港が増加してきている。

厳原港・比田勝港においても、韓国からの訪日客が増加しているところであり、C I Q機関の増員及び常駐化等の体制強化は喫緊の課題となっている。

本県が新時代の「出島」として、日本のゲートウェイとしての役割を担い、その役割を果たすためには、訪日客が我が国に対して抱くイメージに強い影響を及ぼすC I Q体制の強化は早急に対応すべき課題であり、今後その必要性はますます高まってくる。

【1】この要望にかかる背景について

(訪日客数の増加)

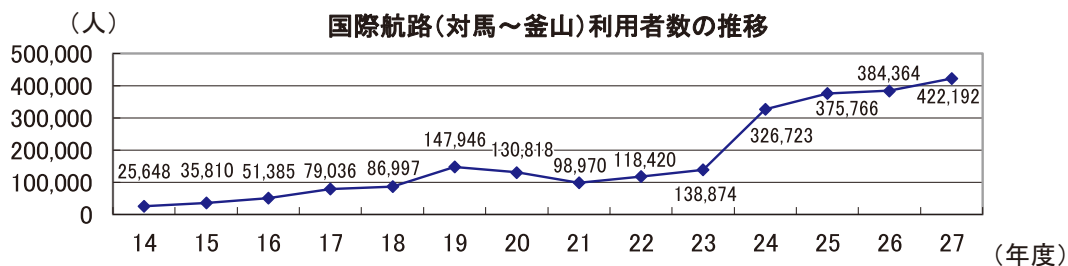
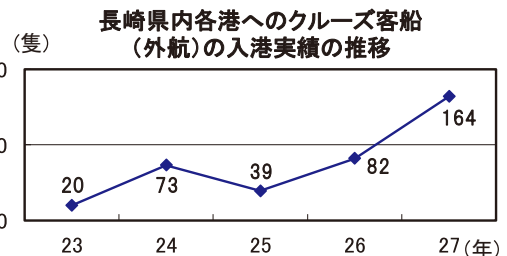
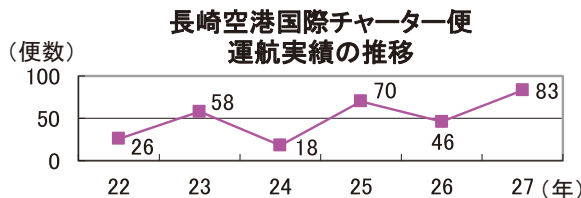
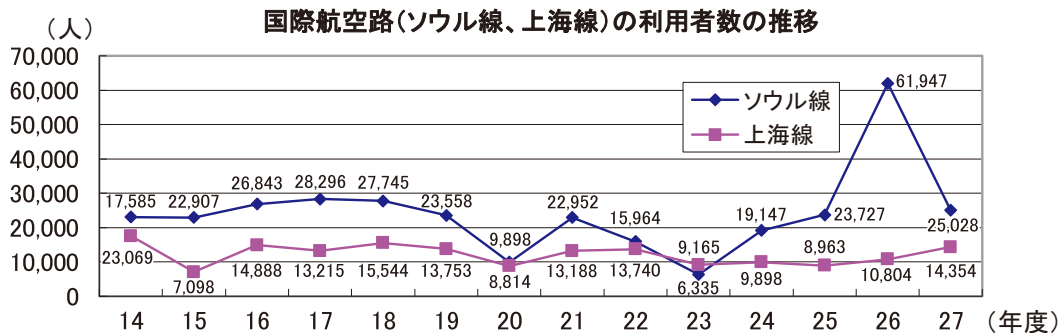
政府においては、ビジット・ジャパン事業により外国人旅行者の訪日促進の取組を積極的に実施されており、「観光ビジョン」では、2030年に6,000万人の訪日外国人旅行者を実現することを目標として打ち出されています。

本県におきましても、「アジア・国際戦略」に基づき、アジアをはじめとした海外の活力を取り込み、経済活性化につなげるための取組を積極的に推進しており、アジアからの誘客拡大に向けても様々な施策を展開しているところです。

アジア諸国からの訪日客数は平成15年の約351万人から平成26年には3倍の約1,082万人へと拡大しています。訪日外客数全体でも、平成25年に初めて1,000万人を突破した後は、平成26年に1,341万人、平成27年に1,974万人を記録するなど、急速に拡大しています。アジア諸国の経済成長は目覚しく、今後もさらなる拡大が見込まれます。

(本県の国際航空路及び国際航路の状況)

本県においては、国際定期航空路の維持・利用促進や国際チャーター便（平成27年：長崎空港83便）、クルーズ客船（平成27年：長崎港129隻、佐世保港34隻）の誘致に努めております。特にクルーズ客船の寄港の伸びは顕著であり、今後も増加することが予想されます。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(国際航空路、国際航路の同日入出港への対応など)

上海線やソウル線などの国際定期航空路、国際チャーター便、クルーズ客船等が同日の入出港となった場合、C I Qの体制は県外からの出張応援があっても十分であるとは言えず、対応が難しい状況となっています。また、対馬（厳原港、比田勝港）を結ぶ国際定期船をJ R九州など日韓3社が運航していることから、対馬が韓国で手軽な観光地として人気が高まり、年々増加していることから、入国審査の対応を強化することが急務であります。

(大型クルーズ客船の寄港時における本県の取組)

長崎港に大型クルーズ客船が寄港した際、船舶観光上陸許可証にかかる補助要員を県で確保しており、入国審査の短縮化・円滑化に努めております。

43 宿泊施設の耐震化促進のための施策の充実について

【財務省、国土交通省】

【提案・要望】

耐震改修促進法の改正に伴い実施する耐震診断の結果、耐震改修が必要となる宿泊施設については、外国人観光客の誘致拡大をはじめ、国の成長戦略を推進する上で重要な役割を担っていることから、円滑な耐震化が図られるよう以下の施策を講じること。

- (1) 宿泊施設のより一層の負担軽減を図るため、政府系金融機関が行う融資制度の貸付要件の軽減を講じること
- (2) 宿泊施設の営業への影響を最小限にとどめることができるよう、耐震改修工法の技術を民間と共同開発し、普及促進すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、平和学習のための修学旅行生を全国各地から毎年一定数受け入れていることに加え、平成27年7月に世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」や、世界遺産登録を目指す「長崎の教会群」もあり、今後、長崎デスティネーションキャンペーン等によって、国内外からの観光客の増加が見込まれることから、観光客の受入体制整備を図るうえで宿泊施設の確保は重要事項である。

宿泊施設の耐震改修が促進されると、宿泊客の生命や身体の安全性が向上し、修学旅行生や世界遺産（候補）を目的とした観光客の安定した受入が可能となるほか、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の経営安定化が図られる。

【提案・要望の経緯】

平成25年11月25日に改正耐震改修促進法が施行され、宿泊施設など、一定の要件を満たす建築物の所有者は、平成27年12月31日までに耐震診断を実施し、その結果を所管行政庁へ報告すること、所管行政庁は診断結果を公表することが義務づけられたところ。

本県には、昭和30～40年代に建築された宿泊施設が数多く残っており、耐震性が無い宿泊施設は安全面の不安から宿泊客に敬遠され経営上大きな打撃を受け、地域によっては宿泊施設の廃業により、観光地そのものが衰退することも想定される。

国土交通省においては、平成25年度から実施している耐震対策緊急促進事業を、平成27年12月末に3カ年の期間延長や補助対象限度額の拡充等を行っていただいたところであり、県市も補助制度を創設しているが、同補助制度を活用してもなお耐震改修には多額の自己負担が生じる。

この自己負担に対して、既往の債務により提供できる担保がなく、耐震改修工事は宿泊客や収益の増加に繋がらないことなどから、地場金融機関等からは新たな融資を受けられない状況となっている。

また、日本政策金融公庫においては「防災・環境対策資金」や「社会環境対応施設整備資金」等により対応いただいているが、無担保借入れの利率が「固定で1%以上」となっており、返済時の高負担から申請できない状況である。

加えて、耐震改修による長期休業や高額な工事費は避けたい意向である。

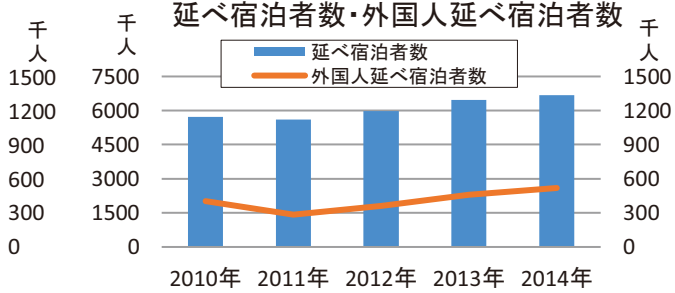
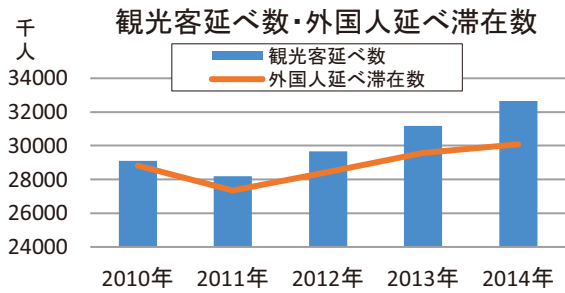
【1】この要望にかかる背景について

○本県観光客の推移

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おり、今後も「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界文化遺産登録、「長崎デスティネーションキャンペーン」等によって、国内外からの観光客の増加が見込まれ、受入体制を整備する上で宿泊施設の確保が重要です。

○早急な自己資金の確保と耐震改修の着手

耐震性が無いと診断・公表された宿泊施設は、安全性への不安から宿泊客に敬遠され、経営圧迫により廃業する可能性もあり、こうした宿泊施設が多い地域においては、観光地そのものの衰退してしまうため、早急な耐震改修工事が必要であり、そのための自己負担分の資金確保が必要です。



◎社会環境対応施設整備資金

- ・融資限度額: 7億2千万円
- ・利率: 2億7千万円まで 0.40%
- 2億7千万円超 1.30%
- ・返済期間: 20年以内(うち据置2年以内)

◎防災・環境対策資金

- ・融資限度額: 4億3千万円～7億5千万円
- ・利率(無担保): 1.60%
- ※振興事業に係る資金証明書添付の場合1.20%
- ・返済期間: 20年以内(うち据置2年以内)
- ※耐震改修に要する設備資金の場合30年以内

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○追加融資に係る現状

宿泊施設は、過去の設備投資が負担となり追加借入れを受ける財務的余裕がなく、追加で借入れを行うと過剰債務に陥ります。また、追加で借入れを受けるためには、既往の債務の削減や新たな設備投資に伴う収益性の向上が必要ですが、地場金融機関等は、過去に県内のホテル、旅館業者に対して債務免除を行っているところもあり、耐震改修に伴い再度の既存債務の免除は困難な状況です。

○営業への影響が少ない耐震改修工法の開発・普及

耐震改修工事により長期間休業すると、今後増加が見込まれる観光客に対する宿泊施設の確保が困難となり、宿泊施設の収益減のみならず、観光消費の減少による本県経済の停滞が懸念されるため、営業への影響を最小限にとどめる耐震改修工法(低廉で、短期間あるいは営業しながらの施工など)の技術開発と早期の普及促進が必要です。

耐震診断が義務付けられる宿泊施設で支援が必要なもの

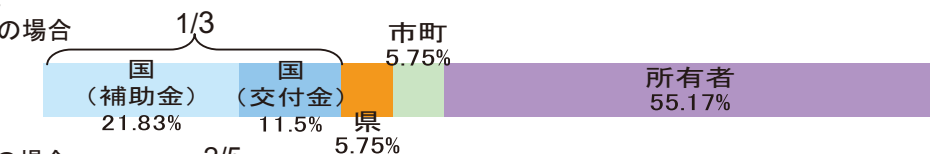
階数3以上 かつ 5,000㎡以上の施設(昭和56年5月31日以前の耐震基準で建てられたもの)

市名	長崎市	島原市	大村市	平戸市	雲仙市	計
箇所数	7	1	1	2	7	18

耐震改修(建替え含む)に要する自己負担額試算

○本県における補助率

1) 避難所等指定なしの場合



2) 避難所等指定ありの場合



44 アジア各国の短期滞在ビザの発給要件緩和について

【法務省、外務省、国土交通省】

【提案・要望】

発展が著しいアジア各国との裾野の広い友好交流関係を深化させるとともに、訪日旅行市場の更なる拡大による地域経済の活性化を図るため、訪日観光ビザについて、次の措置を講じること

- 1 東南アジア諸国からの観光客に対するビザの発給要件緩和を図ること
- 2 中国人観光客に対するビザ免除に向けた段階的な措置として、沖縄県及び東北3県を訪問地要件とする短期滞在数次ビザについて、訪問地要件を撤廃すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県では、海外の活力を取り込み、経済活性化につなげるために「アジア・国際戦略」を策定し、外国人観光客の誘致に力を入れているところであり、アジア各国国民に対するビザの発給要件が緩和されれば、同地域からの観光客の誘致拡大が図られる。

特に本県では、世界文化遺産候補「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」などを活用した「巡礼ツアー」の誘致に取り組んでいるところであり、アジア有数のキリスト教国であるフィリピンからの観光客についてビザ免除が実現すれば、本県へ観光客増加が期待できる。

また、中国人個人観光客に対する短期滞在数次ビザの訪問地要件が撤廃されれば、国内来訪地域の偏りが是正され、地方への誘致が促進される。更には地理的、歴史的関係性が深い本県への誘致拡大が図られる。

【提案・要望の経緯】

1. 東南アジア諸国観光客に対するビザ発給要件緩和について

近年の政府におけるの東南アジア諸国民に対するビザ緩和措置が奏功し、同諸国からの訪日客は年々増加傾向にあり、その中でもタイ、マレーシア国民に対するビザ免除（再開）の開始は、訪日客の増加に大きく貢献した。

九州地方では九州7県と経済界で組織する九州観光推進機構において東南アジア諸国をターゲットとした観光客誘致活動を展開するほか、本県単独でもシンガポール、タイ、フィリピンなどからの誘致に取り組んでいるところであり、その拡大に向けて更なるビザ発給要件の緩和が求められている。

2. 中国人観光客に対する数次ビザの訪問地要件撤廃について

相当の高所得者とその家族については特定の訪問地要件を設けない数次ビザが平成27年1月から発給されているが、それ以外の者に対しては依然として訪問地要件が残っている。

【1】この要望にかかる背景について

○ビザ緩和措置

現在、政府においては、平成28年3月の「観光ビジョン」で打ち出された2030年に6,000万人の訪日外国人旅行者を実現することを目標とされておりますが、これまで、平成25年7月にタイ及びマレーシア向けのビザ免除（IC旅券）、同年11月にカンボジア及びラオス向け数次ビザの発給開始、平成26年9月及び11月にフィリピン及びベトナム向けのビザ要件の大幅緩和（数次ビザに係る有効期間及び滞在期間の延長、指定旅行会社ツアー参加者のビザ申請手続簡素化等）、同年12月にインドネシア向けのビザ免除（IC旅券事前登録制）、平成27年1月に中国向け数次ビザの発給要件緩和などのビザ緩和を実現してこられました。

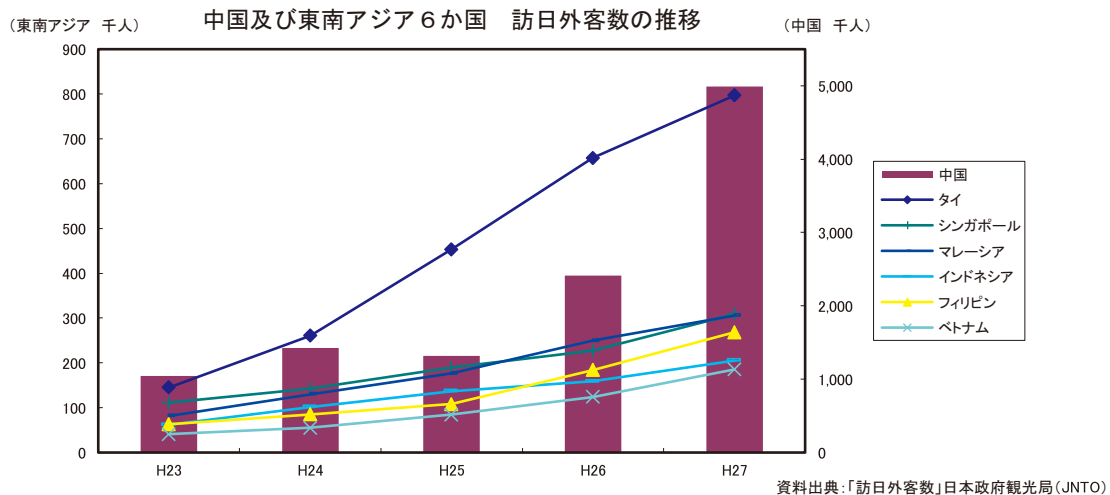
○訪日外客数の増加

ビザ緩和のほか、円安による割安感、消費税免税制度等の後押しもあって、平成27年の訪日外客数（JNTO推計）は前年比47.1%増の1,973万1千人と過去最高となりました。

特に、中国は前年の倍以上の449万人に達し、訪日最大市場となったほか、東南アジア6市場（タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム）が合計で200万人を超える規模となりました。

東南アジア諸国向けのビザ制度

対象国	ビザの種類	有効期間	滞在期間
フィリピン ベトナム	数次ビザ	5年間（期間内であれば何回でも訪日可）	30日以内
カンボジア ラオス ミャンマー			
シンガポール マレーシア	ビザ免除	—	90日以内
タイ ブルネイ	ビザ免除	—	15日以内
インドネシア	事前登録 ビザ免除	3年又は旅券の有効期間満了日まで	15日以内



【2】この要望にかかる課題・問題点について

○中国向け数次ビザの訪問地要件について

いわゆるゴールデンルートや特定地域への中国人観光客の集中を是正し、広く地方への誘客を促進するために訪問地要件は撤廃すべきと考えます。また、相当の高所得者とその家族については既に訪問地要件を設けない数次ビザが発給されていることから、訪問地要件の役割は薄れているものと考えます。

○治安への配慮について

ビザ緩和措置の実施にあたっては、治安への十分な配慮を前提としつつ取り組んでいただく必要があります。

45 日韓友好に向けた「朝鮮通信使」の活用について

【外務省、文部科学省、国土交通省】

【提案・要望】

日韓友好の歴史的な象徴である「朝鮮通信使」を活用して将来にわたる両国の友好交流関係を構築すること

- (1) 日韓両国の民間団体が連携して朝鮮通信使関連資料のユネスコ記憶遺産登録に向けて積極的に取り組んでいるところであり、この取組を後押しすること
- (2) 「朝鮮通信使」を活用した事業等を国家的な事業として位置付け、歴史的に大きな役割を果たしてきた本県やゆかりの全国各地において韓国と共同して開催すること
- (3) 観光客誘致の新たな視点として「朝鮮通信使」を日韓共同でアピールし、両国間の相互交流の拡大につなげること

【本県の展望（実現の効果）】

日韓両国の平和・友好の象徴と言える「朝鮮通信使」に光を当てた事業を実施し、当時の対馬や全国のゆかりの地域が果たした役割や「誠信交隣」の精神を両国の人々に知っていただくことは、両国関係のさらなる改善にとって重要である。具体的には、本県をはじめ朝鮮通信使が通った地域を会場とした国際会議（政府間協議、シンポジウム等）の開催のほか、青少年交流、文化交流など両国民が参加することができるイベントを実施することを通して、両国国民の友好関係のさらなる改善に向けた機運醸成を図ることができる。

※誠信交隣：雨森芳洲が説いた「互いに欺かず、争わず、真実をもって交わることが重要である」とする隣国と外交を行ううえでの精神

【提案・要望の経緯】

平成24年5月、本県対馬市をはじめとする朝鮮通信使に縁のある自治体や団体などで構成される朝鮮通信使縁地連絡協議会の大会が韓国・釜山で開催された際、この大会に出席した財団法人釜山文化財団代表理事が「日韓共同で朝鮮通信使をユネスコに登録しよう」と挨拶されたのを契機として、両国の民間団体を中心となって朝鮮通信使関連資料のユネスコ記憶遺産登録に向けた取組が始まった。

本県においても、記憶遺産登録の取組を通して、朝鮮通信使や本県対馬などが両国の交流の中で果たしてきた役割を両国の人々に発信する意義は大きいと考え、釜山広域市とともに両団体の取組を積極的に支援してきたところである。

そして、今年3月、両団体は2017年（平成29年）の登録実現を目指してユネスコ事務局に申請書を提出した。登録が実現されれば、日韓の平和・友好を象徴する新たなコンテンツとして両国のさらなる関係改善のために活用できるものとする。

国においても「朝鮮通信使」を活用した国家的事業を実施いただき、両国関係のさらなる関係改善及び観光や文化交流などを通じた相互理解の促進に繋げていただきたい。

【1】この要望にかかる背景について

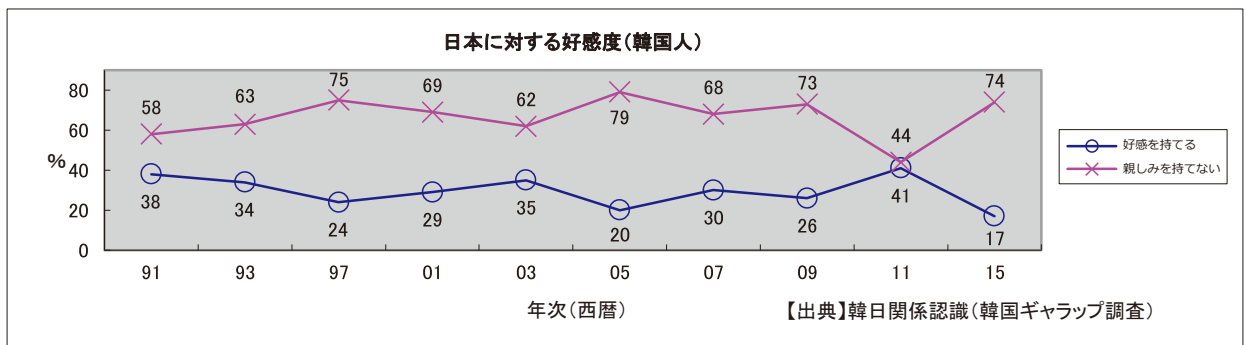
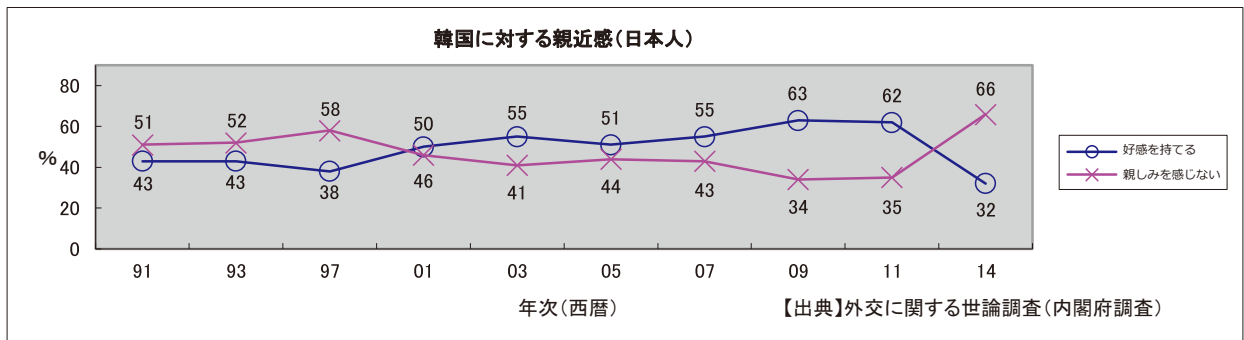
平成27年に日韓両国は国交正常化50周年を迎えましたが、両国間には依然として様々な課題が残されています。ここ数年の日韓関係も決して万全とはいえない状況が続いております。

このような中、平成27年11月の日韓首脳会談や同年12月の日韓外相会談など日韓両国政府のご努力により、両国関係は改善の方向に向かいつつあります。

また、両国の民間レベルにおいても、NPO法人朝鮮通信使縁地連絡協議会（縁地連）と財団法人釜山文化財団（釜山文化財団）が連携して朝鮮通信使関連資料のユネスコ記憶遺産登録を目指して積極的に取り組まれており、本県および釜山広域市もこの取組を支援しています。

日韓・韓日議員連盟においても平成26年10月、ソウルにおける合同総会において、朝鮮通信使関連資料のユネスコ記憶遺産登録へ向けての連携について確認されています。

そして、平成28年3月、縁地連と釜山文化財団は、来年（平成29年）の登録実現を目指してユネスコ事務局へ申請を行いました。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(日韓両国の国民及び世界への情報発信)

朝鮮通信使や本県対馬をはじめとする日本各地域の人々が両国の平和・友好のために果たした役割は日韓両国間のみならず世界にもアピールできるものであり、今後の日韓関係の発展、ひいては他の国々に対しても平和・友好のメッセージを発信できるものと考えます。

インパクトのある情報発信のためには、自治体や民間団体の取組だけでは限界があるため、日韓両国政府が共同して、国家的事業を行っていただくことが必要です。

46 カネミ油症被害者の救済について

【厚生労働省】

【提案・要望】

国が実施する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

【本県の展望（実現の効果）】

平成27年3月末時点での本県のカネミ油症認定患者数は947名（全国2,276名）、そのうち生存する認定患者数は687名（全国1,580名）と、福岡県に次いでカネミ油症患者が多く、未認定者も数多く存在する。

診断基準が見直されることにより、健康被害を訴えている未認定者が、新たに油症患者と認定され、現在よりも幅広い被害者の救済が図られる。

【提案・要望の経緯】

平成24年9月、「カネミ油症患者に関する施策の総合的な推進に関する法律」（以下、「救済法」という。）が施行され、新たな支援策として、認定患者には健康調査支援金の支給を伴う健康実態調査の実施や、原因企業から一時金が支給されるなど、救済法の施行により被害者が望んでいる恒久的な救済について大きく道が開かれた。

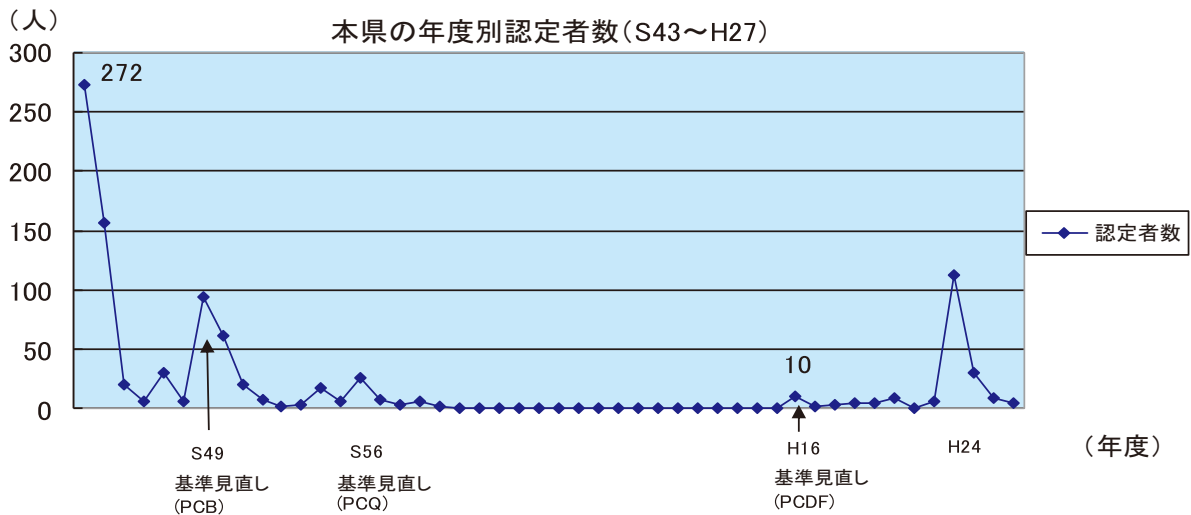
また、平成24年12月、事件当時の同居家族で健康被害を受けた者が、家族内で認定結果が分かれることのないよう、油症診断基準の見直しが行われた結果、本県において新たに144名が認定を受けた。

しかしながら、健康被害を訴えている未認定者は、救済法による支援の対象とならず、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、さらなる被害者救済のため、診断基準の見直しの検討が必要である。

【1】この要望にかかる背景について

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P C Bなどが混入した米ぬか油を摂取した約14,000人が健康被害を訴えた食中毒事件です。

カネミ油症については、根拠的な治療方法が見つかっていないため、油症治療研究班によるカネミ油症の症状・治療方法の研究の結果、これまで4回診断基準の追補・改定等が行われました。さらに、「救済法」が平成24年9月に施行され同居家族認定が追補されたことで、本県においても多くの未認定者を救済することができましたが、今もなお、救済法による支援の対象とならない未認定者も多く存在しております。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

事件発生から47年が経過し、被害者の高齢化が進んでおり、未認定者が訴えている自覚症状等がカネミ油症に起因するものか判断がつかない事例が多く、現在の診断基準は血液中のダイオキシン類濃度を重視せざるを得ない状況です。

よって、血液中のダイオキシン類濃度の数値が低い被害者は現在の診断基準では認定されない場合が多く、そのためカネミ油症が原因と認められる疾患を客観的に評価し診断基準に加えることが医学的に可能であるか検討を要します。

全国及び長崎県のカネミ油症被害状況（平成27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	2,276名	1,580名
長崎県	約 1,400名 (全国比約 10%)	947名 (全国比約 42%)	687名 (全国比約 43%)
内 訳	五島地区 約 560 名 長崎地区 約 350 名 その他 約 490 名	H16.9 診断基準見直し前 754名認定 H16.9 診断基準見直し後 41名認定 H24.12 診断基準見直し後 152名認定	本県在住 468名 他県在住 215名 不 明 4名

※被害者届出数は、昭和44年7月1日現在

47 大村湾の環境保全策の推進について

【農林水産省、国土交通省、環境省】

【提案・要望】

全国有数の閉鎖性水域である大村湾の環境保全を図り、水産資源の回復につながるための支援を行うこと

- (1) 下水処理施設の高度処理化に対する財源確保を行うこと
- (2) 環境省が新たに追加した環境基準項目について、自治体が類型指定に向けた取組を行うために必要な支援制度を整備すること
- (3) 大村湾の環境改善のために長崎県が先行的に実施している取組の規模拡大及び新たな技術の投入について支援を行うこと

【本県の展望（実現の効果）】

①下水処理施設の高度処理化

国からの財政支援によりCOD、窒素、リンの環境基準達成が早期に実現する。

②環境基準追加項目の類型指定に向けた取組支援制度の整備

大村湾において環境基準追加項目である底層溶存酸素量の類型指定を行うことにより、水生生物の生息環境の保全や再生のための取組が促進される。

③大村湾の環境改善のための対策技術への支援

本県が全国に先駆けて取り組んでいる底層から送気する技術（エアレーション）や再生砂を用いた浅場造成などの技術について規模拡大及び新たな技術投入を図ることで、湾の環境も改善されるほか、他水域でも利用可能な具体的な対策事例となる。

【提案・要望の経緯】

本県では大村湾の水質改善や環境保全の観点から「大村湾環境保全・活性化行動計画」に基づき、水質改善等に取り組んでいるが、いまだ環境基準（全地点でCOD2.0mg/L以下）を達成できていない状況にある。

毎年夏季には貧酸素水塊が発生し、底生生物等の生息を脅かすなど生物の生息環境としても、なお厳しい状況にある。

本県では「大村湾流域別下水道整備総合計画」を策定し、下水処理施設の高度処理化により窒素やリンの削減に取り組むこととしている。

また、生物の生息環境の保全策として、全国に先駆けて貧酸素水塊対策技術であるエアレーション、沿岸域の生物の生息場の保全及び透明度の向上を目指した浅場造成に取り組んでいる。

環境省では底層の水生生物の保全・再生のために「底層溶存酸素量」を環境基準項目に追加し、「沿岸透明度」を海藻類等の水生植物の育成の場及び健全な水環境の保全の観点から地域が設定する目標と設定された。

【1】この要望にかかる背景について

○下水処理施設の高度処理化

平成27年3月に策定した「大村湾流域別下水道整備総合計画」に基づき、平成52年度のCOD、窒素、リンの環境基準達成を目指し、関係する12の下水道事業において、下水処理施設の高度処理化により窒素やリンの削減に取り組むこととしています。

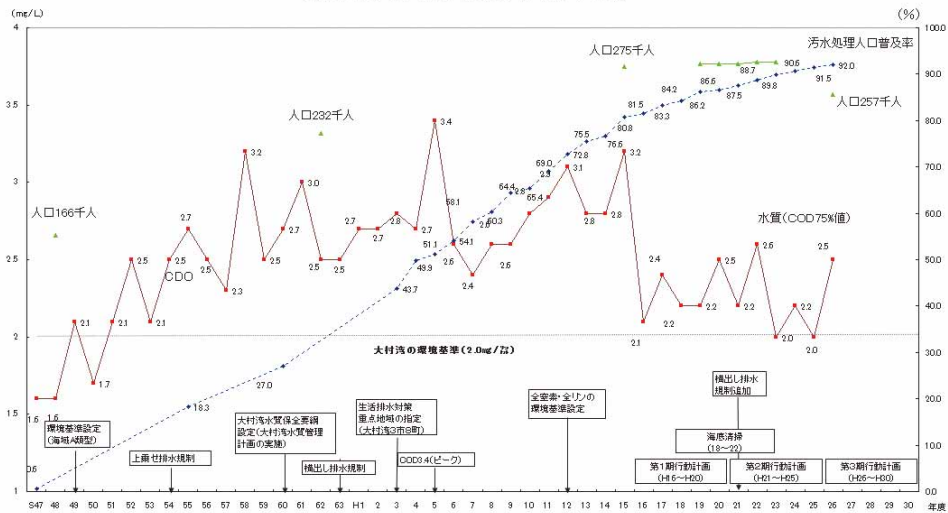
○環境基準追加項目の類型指定に向けた取組支援制度の整備

環境基準追加項目である底層溶存酸素量の類型指定を行うための調査や水生生物の生息環境の保全や再生のための取組に係る支援制度の整備が必要です。

○大村湾の環境改善に向けた技術

大村湾の環境改善対策として海底から空気を送り込むエアレーション技術による貧酸素水塊対策や水生生物の生息環境を確保するため、浅場の造成に取り組んでいます。

大村湾流域における水質等の経年変化



【2】この要望にかかる課題・問題点について

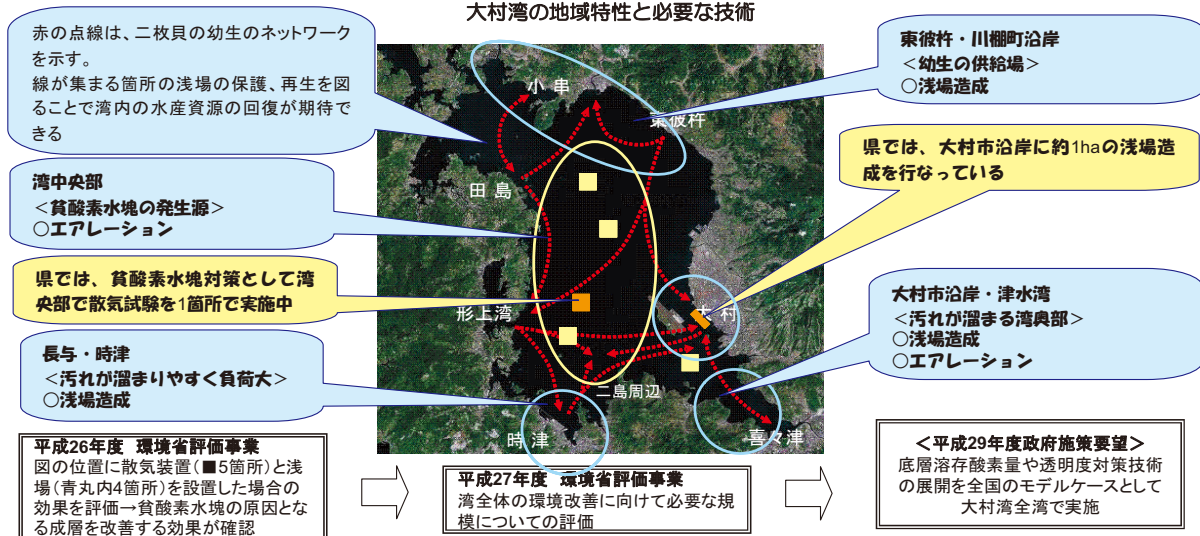
○下水処理施設の高度処理化

平成27年度から大村湾南部流域下水道事業及び大村市公共下水道事業において、下水処理施設の高度処理化に取り組んでおり、2事業の総事業費は、約46億円と見込まれています。その他10事業を含めると多額の予算確保が必要となります。

○大村湾の環境改善に向けた対策

本県では海洋政策研究所や地元大学とも連携しながら全国に先駆けて、対策技術の実証に取り組んでいます。現時点では規模を拡大する財源確保が難しい状況であり、国が自治体を支援する制度もありません。漁獲量が減少していることなどから、地元からの大村湾の環境改善について求める声も強く、実証中の技術の事業化を図り、湾全体の改善につなげる必要があります。

大村湾の地域特性と必要な技術



48 水道の施設整備に係る支援策の充実強化について

【厚生労働省、国土交通省】

【提案・要望】

地方においても水道施設の適切な維持管理が図られ、将来における安全・安心な水道水の供給が図られるよう、地域の実情に応じた財政支援措置を行うこと

- (1) 簡易水道事業を統合により、上水道事業へ移行した旧簡易水道事業区域に対しては、現簡易水道事業と同様の補助制度を適用すること
- (2) 離島地域における上水道事業の施設整備については、簡易水道事業と同様に、補助率を1/2に嵩上げすること
- (3) 老朽管の更新に関する事業については、補助率を1/2に嵩上げするとともに、必要な財源の確保を行うこと

【本県の展望（実現の効果）】

地域の実情に応じた国の財政支援の充実により、水道事業の経営安定化に資することとなり、将来において、水道料金など、都市と地方における地域間格差の解消が図られる。

【提案・要望の経緯】

本県の水道普及率は、平成25年度末現在で、98.4%に達し、全国平均の97.7%を上回っている。

今後は、水道施設の適切な維持管理が重要となってくるが、給水人口一人当たりの水道管の延長は、9.3mで、全国平均の6.1mを大きく上回っている。

これは、本県が、離島・半島地域を多く抱え、簡易水道事業の施設の多くが中山間地域に位置するなど、非効率な水道施設の配置を余儀なくされているためであり、施設を維持していくためには、都市部よりも多くの経費が必要とされる。そのため、県内の水道事業者においては、施設の統廃合や業務の外部委託などを進め、水道事業の効率的な運営に努めてきたところである。

多くの簡易水道事業が平成29年度以降に、上水道事業へ移行することとしているが、上水道事業施設整備については、簡易水道事業と異なり、離島地域における補助率の嵩上げもないことから、今後は、特に離島地域における水道事業体の財政負担が重くなる。

また、本県の上水道事業における老朽管（法定耐用年数40年を超えた管路）の割合は、平成25年度末で、10.0%に達しており、今後も増加することが懸念されるため、老朽管更新にかかる財政支援の充実が求められる。

本県の水道料金は、平成25年度末現在で1m³当たり、上水道事業が146円（全国平均は145円）、簡易水道事業が158円（全国平均は139円）であり、料金への転嫁は限界がある。

※簡易水道事業とは、給水人口が5,000人以下の小規模な水道事業のこと。
本県の簡易水道事業は平成26年度末現在で203事業

【1】この要望にかかる背景について

水道事業については、国において、小規模な簡易水道事業の統合を進めるため、水道施設の整備にかかる国庫補助について、平成19年度から、各市町が平成28年度を目標期限とした簡易水道事業統合計画を作成することを採択要件としました。

本県では、多くの市町において、経営改善を図るため、統合計画を作成し、国の補助制度を活用して、簡易水道事業の統合に取り組んでいるところであります。

上水道事業においても、水道施設の整備にかかる国庫補助制度はありますが、従来の簡易水道事業のものと比較すると、離島地域における補助率の嵩上げがなく、支援内容が十分ではありません。また、老朽管の割合は年々増加傾向にあり、老朽管更新にかかる補助率の嵩上げや必要な財源の確保により、早期更新を促す必要があります。

簡易水道等施設整備費

区分	単位管延長	補助率	
1.簡易水道施設	財政力指数 0.30を超える市町村	20m以上	4/10
		6m以上20m未満	1/3
		6m未満	1/4
	0.30以下の市町村	7m以上	4/10
		7m未満	1/3
海水淡水化施設(湯水対策)	1m以上	4/10	
放射線量分析機器		1/4	
2.飲料水供給施設		4/10	
3.離島簡易水道事業(1.2に関係なく)		1/2	

生活基盤施設耐震化等交付金

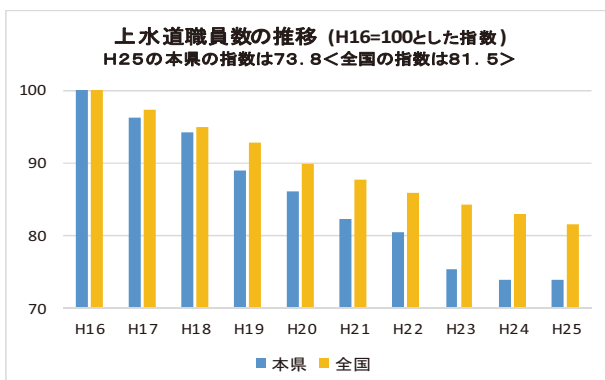
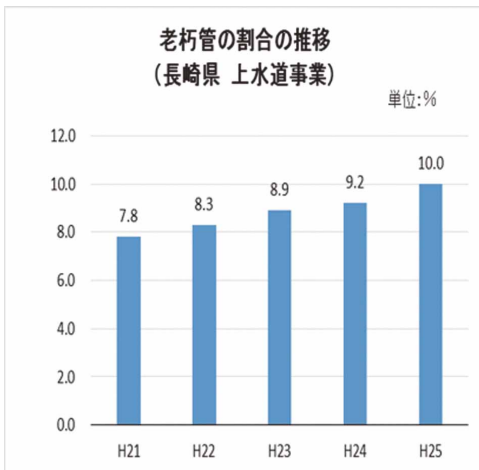
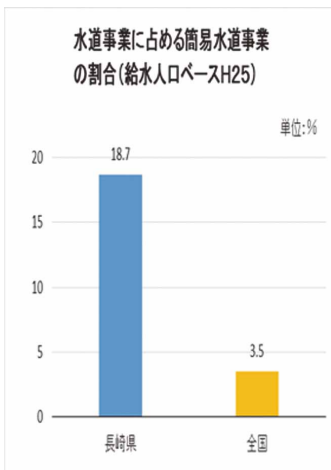
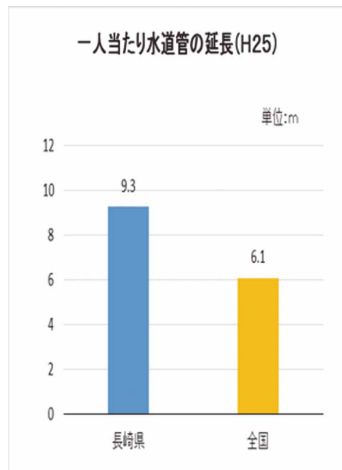
区分	主な補助要件	補助率
緊急時給水拠点確保等事業		
重要給水施設配水管	資本単価90円/m以上	1/4
水道管路耐震化等推進事業		
老朽管更新事業	水道料金が平均より高い	1/3
水道管路緊急改善事業	水道料金が平均より高い	1/3

【2】この要望にかかる課題・問題点について

人口減少に伴い、水道料金収入の減少が見込まれる一方で、老朽化施設の更新に対応しなければならず、水道事業者自らの経営努力にも限界があり、将来における水道料金の値上げが想定され、都市との地域間格差が生じてしまいます。

上水道事業においても、老朽化施設の更新を図っていかねばならず、簡易水道事業を統合する上水道事業は、一層の財政負担が発生します。

本県は全国と比較して、簡易水道事業の割合が高くなっており、このことは、非効率な施設の配置を余儀なくされている地域が多いことの表れであります。



写真：平成27年11月に長崎県内で発生した漏水事故の現場と破損した水道管

49 汚水処理施設の整備促進と安定的な経営について

【国土交通省、農林水産省、環境省】

【提案・要望】

住民のライフラインである汚水処理施設の整備促進と安定的な経営に対する財政的支援を行うこと

- (1) 公共下水道、農業・漁業集落排水の施設整備及び老朽施設の改築に係る補助率の嵩上げと十分な財源確保を図ること
- (2) 浄化槽に対する補助基準額の拡大と設置補助率の嵩上げ及び財源確保を図ること
- (3) 浄化槽設置整備事業に係る交付決定事務・権限を都道府県へ移譲すること

【本県の展望（実現の効果）】

- (1) 地域の実情に応じた国の財政支援等の充実が図られることで、汚水処理の普及拡大と下水道等の経営の安定につながり、地方における定住化が促進され、Uターンなどの取組にも有利になる。さらに、地域間交流や観光振興の推進にも貢献することができる。
- (2) 平成34年開業予定である新幹線西九州ルートに関連した長崎駅及び新大村駅周辺整備と一体となった下水道事業は、交流人口の拡大に寄与し、地域活性化が期待される。
- (3) 再生可能エネルギーである消化ガスの利活用は、世界が抱える温暖化対策への取組であり、早急な整備が求められている。

【提案・要望の経緯】

- (1) 本県の総合計画における整備目標として、平成32年度で汚水処理人口普及率85%を掲げ普及拡大に取り組んでいる。
各市町は、今後10年での汚水処理施設の概成を目指して取り組んでおり、その施策として、県では、公共下水道、農業・漁業集落排水等の新規事業に着手する市町へ助成を行う長崎県汚水処理総合交付金制度や、浄化槽設置整備事業に係る県費補助制度を制定し、また各市町においては浄化槽設置者に対する嵩上げ補助制度を設け、県・市町を挙げて普及促進に取り組んでいるが、それでもなお必要な財源が確保されていない。
県内では、16市町において40の下水処理場を有しているが、11施設は、供用から20年が経過するなど施設の老朽化が進んでおり、年々老朽化対策費が増加している。
- (2) 今後の汚水処理人口の拡大には、集合処理施設の整備が困難な地域における、浄化槽による設置推進が重要となってくる。
個人設置型浄化槽事業は、市町が住民に対して行う助成事業の一部を国が補助するもので、各自治体ごとに内示されている。個人からの申請により予算額の変動があり、事務手続きが煩雑であるので、県が移譲を受け事務を行ったほうが市町の予算調整など効率的かつ効果的な事業執行が図られる。

【1】この要望にかかる背景について

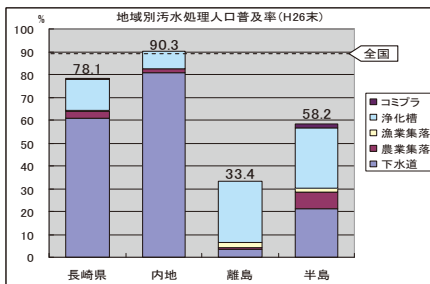
- ・本県の汚水処理人口普及率は、平成26年度末で78.1%と全国平均89.5%を大きく下回っており、約30万人が生活排水を未処理の状況です。特に、本県が多く抱えている離島・半島地域では、集落が点在する傾向が大きいことなどから、大幅に普及が進んでいません。生活環境の改善や公共用水域の水質保全を図るためには、公共下水道、農業・漁業集落排水、浄化槽等の整備をさらに促進する必要があります。しかしながら、これら事業予算は近年縮減されてきているため市町が要望する事業費の満額確保が必要であります。
- ・平成26年度の離島・半島地域の汚水処理人口普及率は33.4%、58.2%と大きく遅れている状況にあります。このため、財政力の弱い離島・半島市町において汚水処理施設の整備促進が図られるよう、国費の交付率の嵩上げ、浄化槽における補助基準額の拡大等を要望します。

要望に対する内示率(%)					各事業に対する補助率		
	交付金名称	H26当初	H27当初	H28当初	事業名	現時点	要望
下水道	社会資本整備	83.0	76.7	84.3	下水道 処理場 管渠	1/2、5.5/10	5.5/10、6/10
	防災・安全社会資本整備	73.9	50.2	49.2		1/2	5.5/10
浄化槽	循環型社会形成推進・本土	87.3	91.9	80.4	農業・漁業集落排水	1/2	5.5/10
	汚水処理施設整備 離島	200.2	410.8	100.0	浄化槽	1/2(離島)、1/3(本土)	6/10(離島)、1/2(本土)

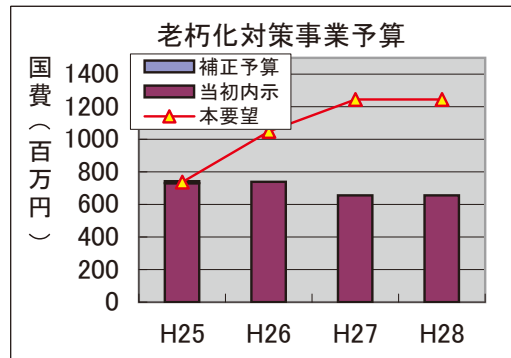
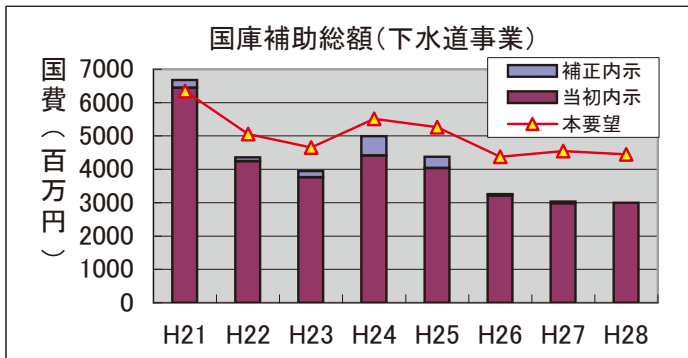
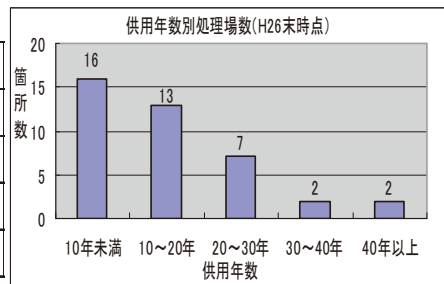
※H28汚水処理施設整備は内示率に反映していない

【2】この要望にかかる課題・問題点について

- 小規模の集合処理施設については、従来から料金収入が限られ、厳しい運営を余儀なくされています。したがって、人口減少の影響が大きいこと、利用者の確保対策や地域の実情に応じた長期的経営計画の策定が必要です。
- 集合処理施設や浄化槽の整備を計画的に進める必要があります。そのため、平成28年度に長崎県汚水処理構想の見直しを行う予定にしています。



	計画区域内人口	普及人口	未普及人口
下水道	998,638	853,032	145,606
集落排水	56,419	49,726	6,693
その他	348,996	193,114	155,882
合計	1,404,053	1,095,872	308,181



長崎県内下水道主要事業の今後の事業費見込み(国費ベース)

事業内容	事業	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	備考(事業費ベース)
浸水対策事業		108.0	460.5	87.1	161.0	287.5	286.5	290.5	
長崎駅周辺整備(長崎市)	防災・安全	88.0	311.0			287.5	286.5	290.5	H27~H33 2,728百万円
新大村駅周辺整備(大村市)	防災・安全		28.5	60.5	61.0				H28~H30 300百万円
雨水ポンプ場整備(南島原市)	防災・安全	20.0	121.0	26.6	100.0				~H30 630.5百万円
耐震対策事業		30.0	214.1	148.4		29.7	105.3		
長崎駅周辺整備(長崎市)	防災・安全	30.0	214.1	148.4		29.7	105.3		H27~H33 1,055百万円
水質保全事業		203.5	329.0	707.0	839.0	570.0	505.0	510.0	
大村湾の高度処理(長崎県)	社交金		30.0	213.0	255.0	150.0	200.0	200.0	H28~H40 2,300百万円
大村湾の高度処理(大村市)	社交金		181.0	389.0	269.0	220.0	200.0		H28~H32 2,330百万円
施設統合による効率化(長崎市)	社交金	203.5	118.0	105.0	315.0	200.0	105.0	310.0	H24~H35 7,100百万円
資源循環形成事業		36.0	178.2	271.2					
消化ガス発電(佐世保市)	社交金	36.0	178.2	271.2					H25~H29 1,270百万円
社会資本整備総合交付金		239.5	507.2	978.2	839.0	570.0	505.0	510.0	
防災・安全交付金		138.0	674.6	235.5	161.0	317.2	391.8	290.5	
計		377.5	1,181.8	1,213.7	1,000.0	887.2	896.8	800.5	