

13 国家戦略特区における農業分野の外国人材の就労について

【内閣府、農林水産省】

【提案・要望】

国家戦略特区の規制改革メニューとして追加予定の農業分野における外国人材の就労については、大規模な農業法人等だけでなく、中小の農家でも活用できるよう、弾力的に運用できる制度とするとともに、規制改革の経済効果を効率的に確認するため、新たな指定区域の追加を行い、本県区域を追加指定すること

【本県の展望（実現の効果）】

離島・半島を多く抱える本県では、多様な農業が営まれており、農業産出額は全国的に減少傾向にある中でも6年連続増加、過去10年の伸び率は全国2位となり規模拡大意欲も旺盛であるが、一方で人口減少・高齢化の進展は著しく、地域における労働力確保が困難化していることに加え、県外人材の確保にも一定の限界があり、労働力不足が経営発展・産地拡大の最大の阻害要因となっている。

外国人材の活用を通じて労働力不足が解消されることで、更なる生産拡大が可能となり、農業産出額の増大と農業所得の向上のほか、就業人口・定住人口が増大し、農業以外の分野にも経済効果や人口減少に苦しむ基礎自治体に税収増をもたらすことが期待される。

外国人材の活用は周年派遣が可能な大規模な農業法人等だけでなく、経営規模にかかわらず必要な労力を確保できるよう弾力的に運用できる制度とすることで、中小農家であっても所得向上や経営の発展が図られ、産地全体の活性化につながる。

本県において農業分野の外国人材の就労による経営規模や産地の拡大への効果が確認できれば、規制改革を全国に広げ我が国農業全体が発展できる。

加えて、国家戦略特区には多くの規制改革メニューがあるが、指定地域においても活用されていないメニューもある。離島、半島など様々な条件を有する本県においては、弾力的に規制改革メニューを実践することが可能であり、経済効果を確認することで全国での展開も期待できる。

【提案・要望の経緯】

本県では、多様な農作物が生産されている反面、個々の経営体毎に見れば、農作業の季節性が高い作物が主力となっており、単独の経営体では年間を通じた作業体系を組み立てることが難しい。また、近年の景気の状態から他産業との競合が激しく、農業分野での雇用労力の確保がますます困難な実態にある。

<幅広い農業経営体に配慮した外国人材就労制度の構築>

農作業の季節性が高い多様な農作物が生産されている本県農業の特色を踏まえ、多様な農業経営体が必要とする労働力需要に対応するため、国家戦略特区において農業分野における外国人材就労を実現する規制改革メニューを提案したところである。

<国家戦略特区の区域指定>

特区法が改正され外国人の就労が規制改革メニューに追加された場合に、本県が円滑に外国人材を活用するためには、速やかに国家戦略特区の区域指定を受ける必要がある。国では、経済効果の高い規制改革提案があればスピーディーに対応し、必要であれば新たな区域を指定するとしているが、区域指定に関する明確な行動計画は示されていない。

【1】この要望にかかる背景について

(高齢化の進展)

本県の基幹的農業従事者のうち65才以上の割合が57.3%となり、高齢化が進展しています。

	H17	H22	H27
基幹的農業従事者のうち65才以上の割合	51.9%	55.6%	57.3%

(有効求人倍率の推移)

本県の有効求人倍率は、27年度において1.0を超えていることから、他産業との競合により農業分野における雇用の確保が難しくなっています。

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
有効求人倍率	0.49	0.60	0.65	0.75	0.87	1.01	1.14

(雇用労力の必要性および必要な雇用労力)

認定農業者となるためには、市町基本構想に示す農業所得を目指す必要があり、一定以上の経営規模が求められ、その際に課題となるのは労力の確保です。

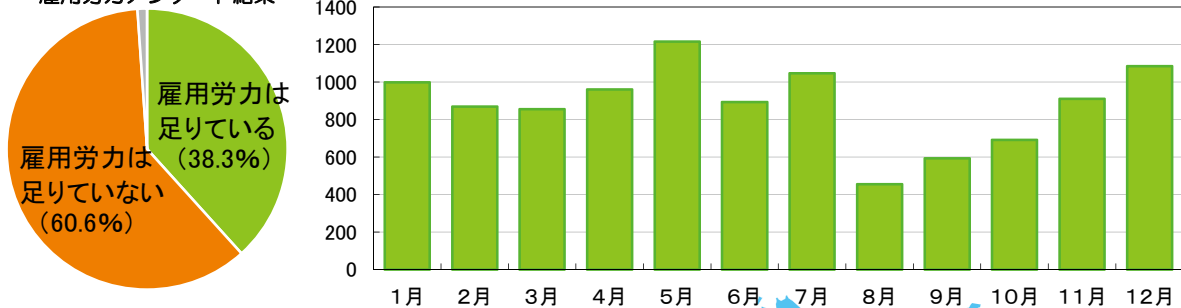
県内認定農業者等を対象としたアンケートによると、61%が雇用労力が不足すると回答し、年間必要な雇用労力は、約31万人日、単純平均で約850人/日が必要で、繁忙期の5月には1,200人、閑散期の8月でも450人の雇用労力が必要です。農業の現場において人手不足が顕在化中、担い手が必要とする臨時雇用者数を必要な時期に十分に確保するための仕組みを早急に構築する必要があります。

【2】この要望にかかる課題・問題点について

現在、国家戦略特区の区域指定は、10地域が指定されています。

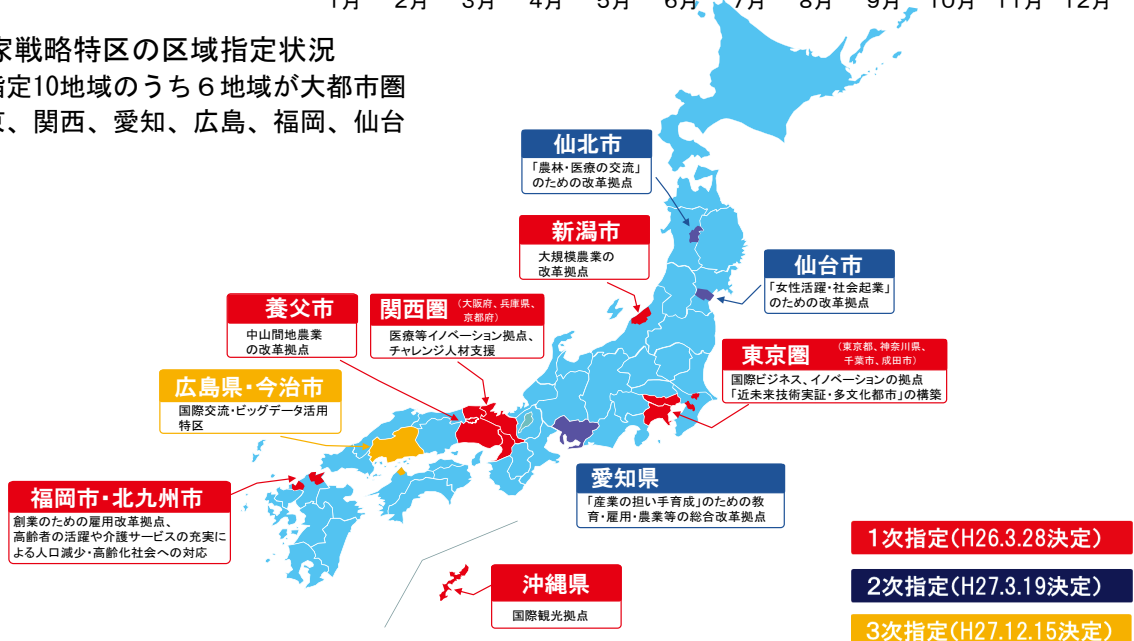
今後、規制改革メニューの経済効果を効率的に検証するためには、大都市圏に偏らず、条件が不利な地方都市での実証が不可欠であると考えます。

○県内認定農業者に対する雇用労力アンケート結果 (人) ○月別必要労働力 (県内認定農業者に対するアンケートによる集計)



○国家戦略特区の区域指定状況

※既指定10地域のうち6地域が大都市圏
⇒東京、関西、愛知、広島、福岡、仙台



14 更なる少子化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. 地域少子化対策重点推進交付金については、地方が地域の実情に応じた少子化対策を持続的に取り組めるよう、継続した予算化と対象事業に子育て支援を含めた事業内容とすること
2. 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を図り、保育現場の実態に即したものと見直すこと
また、保育士等の処遇改善の要件となるキャリアアップ研修の受講について、経過措置の延長を検討すること
 - (2) 放課後児童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
3. 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
4. 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、未就学児に対する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の見直しの対象年齢の範囲を拡大すること

【本県の展望（実現の効果）】

- 少子化の克服には長期的な取り組みが必要であることから、持続的に実施することで効果が得られ、また、市町が少子化対策に取り組みやすくなることにより県民の希望出生率2.08の達成ができる。
- 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財源を確実に確保することで、質の高い幼児期の教育・保育の提供を行うことができる。
- 保育士等の配置基準を保育現場の実態に即したものと見直すことにより、保育士等の処遇改善や負担感の軽減が図られ、保育士等の安定的な確保につながる。
- 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】

＜地域少子化対策重点推進交付金について＞

地域少子化対策重点推進交付金は、平成25年度経済対策補正で地域少子化対策強化交付金として予算措置され、その後、平成27年度経済対策補正で、地域少子化対策重点推進交付金に衣替えしたが、これまで予算措置が単年度ごとであり、現在、対象分野も結婚に対する取り組みや結婚、妊娠・出産、乳幼児期を中心とする子育てに温かい社会づくり・機運の醸成の取り組みに限られることから、持続的な財源措置と対象事業に子育て支援も含めた事業内容の充実を求める。

＜保育所等の職員配置について＞

国が定める給付費に算入される保育士等の人件費については、国家公務員給与に準拠した設定がなされているが、給付額を算定する際に用いられる保育士等の配置基準が現場の実態を反映しておらず、実際の配置数よりも少ない人数に設定されているため、保育士等一人当たりの支給額が低く抑えられており、保育士等の給与の改善が進まない一因となっている。

また、平成29年度から実施される保育士等の経験・技能に応じた処遇改善について、平成30年度からはキャリアアップ研修の受講が要件となるが、受講対象者数が多く、受講すべき研修分野や時間数も多いことから、経過措置を一定期間設ける等の対応が必要である。

＜放課後児童クラブについて＞

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。

＜子ども・若者の育成支援について＞

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。

＜子どもの医療費助成制度について＞

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なっている。

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、医療機関での支払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、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おり、平成30年度から未就学児までの医療費助成については減額措置を行わない見直しが行われたものの未就学児以外の子ども医療費については引き続き減額措置が継続されている。

【1】この要望にかかる背景について

○地域少子化対策重点推進交付金について

少子化克服の取り組みは長期的な取り組みが必要であるが、交付金が単年度の財源措置でありまた、対象分野が限定されるため、特に市町において活用が十分にされていません。

○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。

○キャリアアップ研修受講の経過措置について

保育士等の処遇改善について、月額4万円の処遇改善のためには4分野60時間以上、月額5千円の処遇改善のためには1分野15時間以上のキャリアアップ研修を受講する必要がありますが、受講すべき研修分野や時間数が多く、また、受講対象者数も多いことから、保育士等及び保育所等にとって負担が大きく、保育所等の運営に支障を来すことも予想されることから、研修の受講について経過措置を一定期間設ける必要があります。

○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、世帯収入が低い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

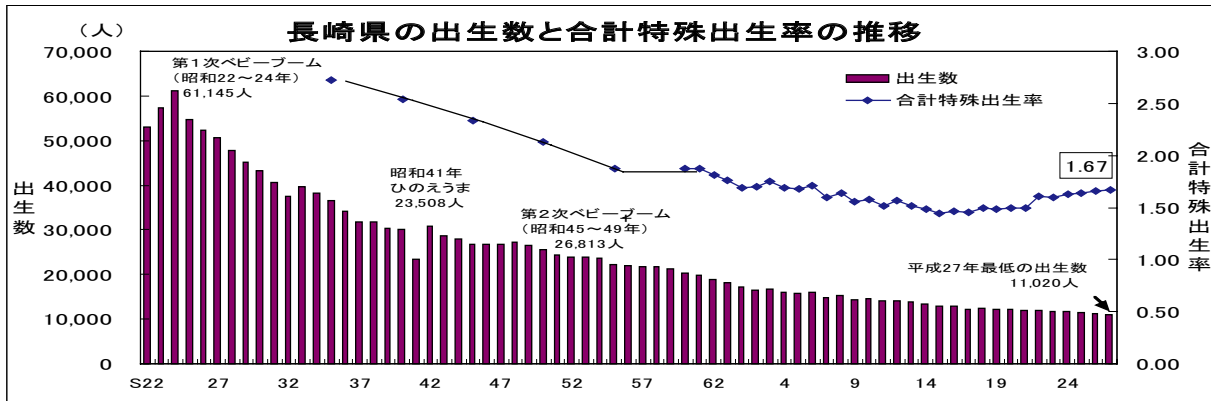
平成23年度に「子ども・若者総合相談センター」を設置してから一貫して相談件数は増加しており、困難を有する子ども・若者への継続した支援が不可欠です。

○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)については県単独補助として全市町に対して補助を行っていますが、子どもの医療費助成の対象年齢については平成29年4月現在全市町が就学前より対象範囲を拡大し助成を行っており、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。

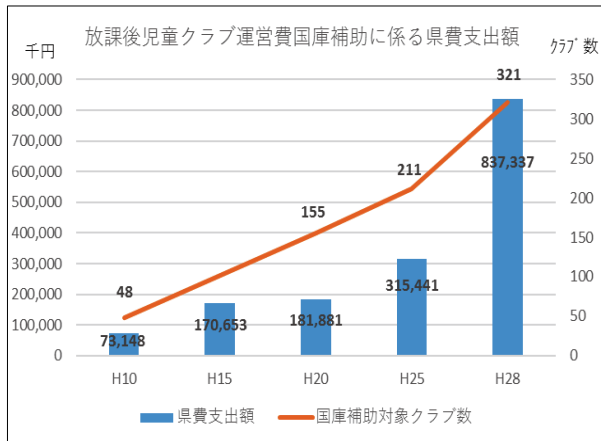
○現物給付導入による国庫支出金の減額措置の廃止について

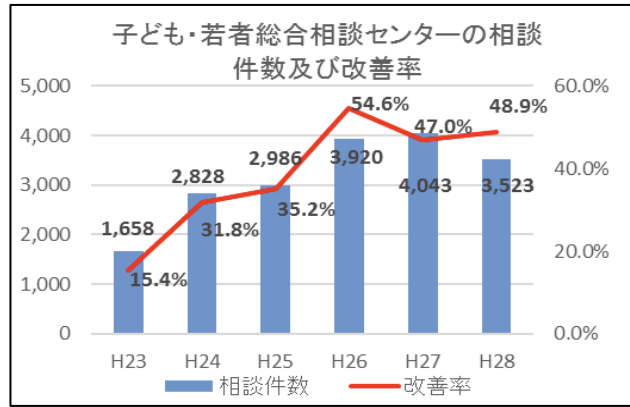
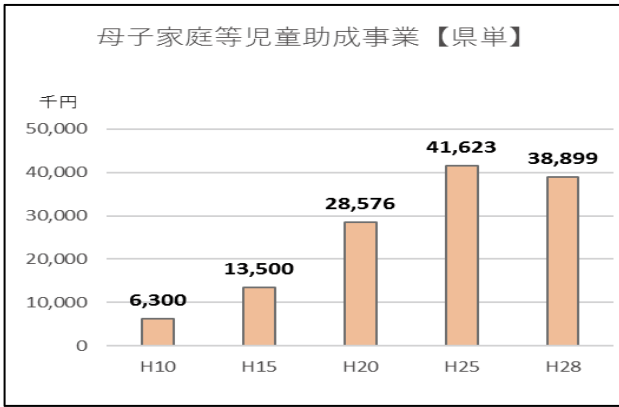
子どもの医療費助成事業を現物給付により実施した場合、医療費の増額に繋がるとして国民健康保険に対する国庫支出金の減額措置がとられていましたが、「子どもの医療制度の在り方等に関する検討会」での取りまとめ等を踏まえ、未就学児までの医療費助成については、平成30年度より減額措置を行わないとしています。しかしながら医療費助成の対象範囲の拡大が進む中、未就学児以外の減額措置については、引き続き行われることから、この措置は、国が推進する少子化対策等福祉対策への地方の努力と相反するものであり、現物給付を行う市町にとって大きな財政負担となっています。



○県内保育所の入所児童数規模別 保育士等の加配状況

定員規模	施設数	加配施設数	加配施設の割合	平均基準配置人数	平均実配置人数	平均加配人数	加配人数の割合
	a	b	c=b/a	d	e	f=e-d	g=e/d
～20人	28	26	92.9%	3.3	5.6	2.3	169.7%
～40人	73	65	89.0%	5.1	8.6	3.5	168.6%
～60人	96	92	95.8%	7.3	12.2	4.9	167.1%
～80人	89	89	100.0%	8.8	14.8	6.0	168.2%
～100人	57	55	96.5%	11.0	19.0	8.0	172.7%
～120人	45	45	100.0%	12.2	20.8	8.6	170.5%
～140人	28	27	96.4%	13.9	23.2	9.3	166.9%
～160人	13	13	100.0%	16.3	27.1	10.8	166.3%
160人以上	9	9	100.0%	20.2	30.4	10.2	150.5%
合計	438	421	96.1%	9.0	15.1	6.1	167.8%





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〉（H27. 4. 1現在、1,741団体）

対象年齢

・通院 4歳未満 10団体 就学前 259団体 小学生まで 204団体 中学生まで 996団体
高校生以上 272団体

・入院 就学前 63団体 小学生まで 189団体 中学生まで 1,200団体 高校生以上 289団体

所得制限

・なし 1,402団体 ・あり 339団体

一部負担金

・なし 1,030団体 ・あり 711団体

〈県内市町の状況〉（H29. 4. 1現在、21団体）

対象年齢

・入院・通院共 小学生まで 6団体 中学生まで 14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1,600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

○地域少子化対策重点推進交付金について

県及び市町の限られた自主財源による取り組みでは、十分な少子化対策が実施できていません。

○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。

また、保育の現場からは、保育士等の処遇改善とキャリアアップの仕組みの構築が円滑に実施されるよう配慮が求められています。

○放課後児童クラブ利用の母子世帯等助成について

母子世帯等は増加傾向ではありませんが、児童扶養手当の見直し等もあり、母子世帯等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母子世帯等も増え、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。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。

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、佐世保中央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及び定時性の確保により、九州西北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、救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。

西九州自動車道の整備・延伸に伴い、佐世保市など県北地域では整備された企業団地への企業立地や工場の拡張整備などが活発化しており、これは地域間の時間短縮や定時性の確保が理由の一因だと考えられる。今後も企業団地の整備が計画されており、西九州自動車道の整備とともに、将来の産業振興や地域活性化に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、沿線地域への企業誘致を強く後押しし、また観光客も着実に増加するなど、地域活性化の効果が確実に現れている。

しかしながら、依然として、地域活力の低迷に悩む県北地域においては、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、佐々IC～佐世保大塔IC間では1日あたり約2～3万台が通行し非常に混雑しており、特に佐世保中央IC～佐世保大塔IC間は事故も多発していることから、安全性の確保が急務となっている。

この要望にかかる背景について

○企業立地や観光客の状況

西九州自動車道の延伸が、沿線地域における企業誘致を強く後押しし、また観光客数も着実に増加しています。

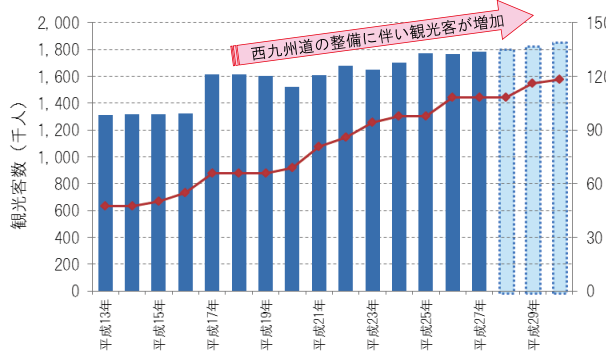
○支援効果

県北地域では、企業立地数が着実に増加し新たな雇用を創出するなど、地域活性化の効果が確実に現れています。

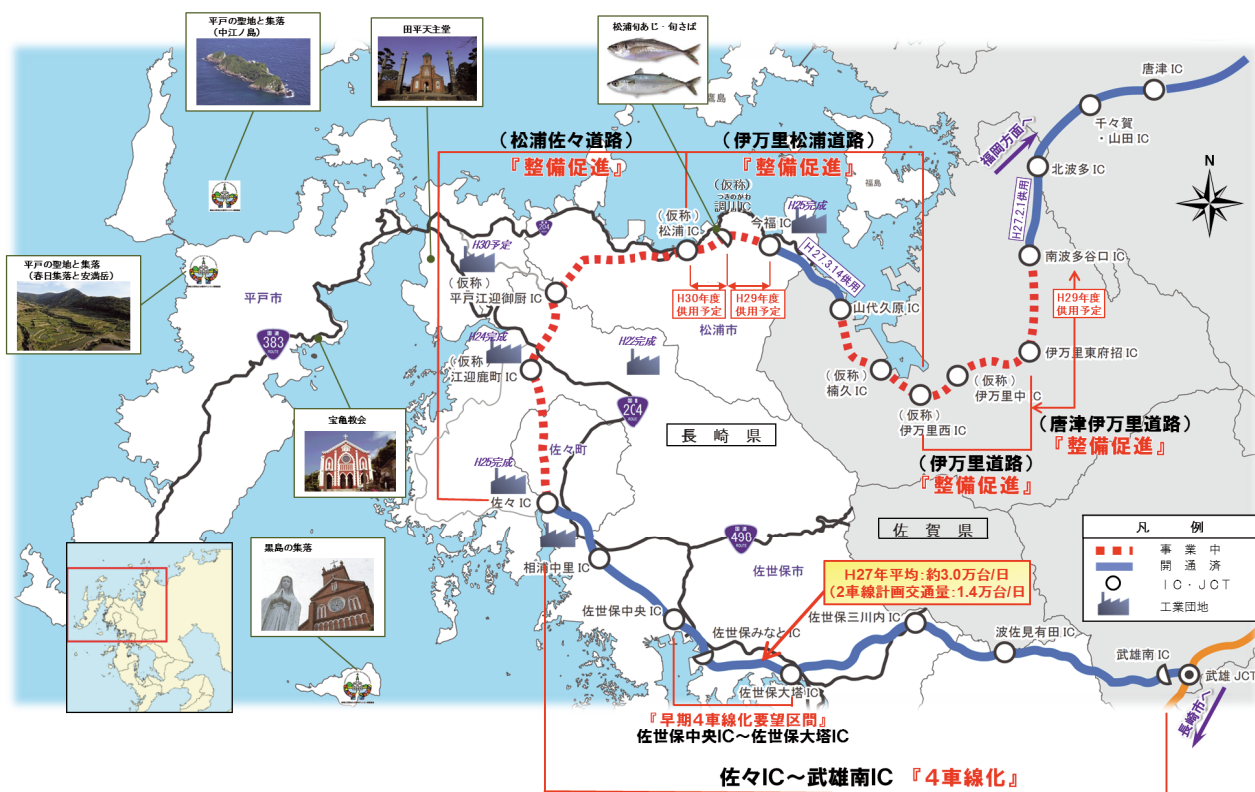
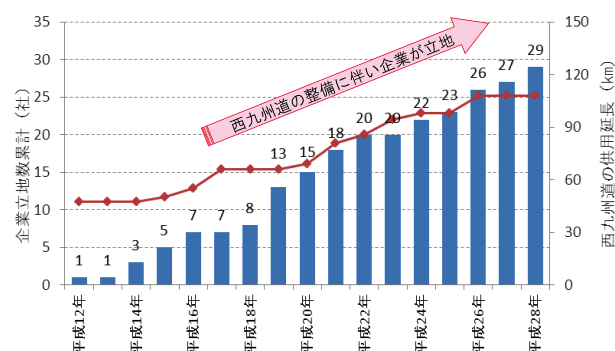
○県北地域の地域活力の低迷

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域においては、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。

【平戸市の観光客数（日帰り、宿泊計）】



【沿線地域の企業立地数（累計）】



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、財務省】

【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
 - ・有明～瑞穂の新規事業化
 - ・出平有明バイパス、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
 - (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
- 5 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の規定による補助率等の嵩上げ措置については、平成30年度以降も継続すること

【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、救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・緩和や走行性の向上を図る必要がある。

「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の規定による補助率等の嵩上げ措置については平成29年度末でその特例が切れることから、財政負担軽減のためには嵩上げ措置を平成30年度以降も継続していただく必要がある。

17 長崎港松が枝国際観光船埠頭の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

日本におけるクルーズ船受入の拠点となる長崎港の受入能力をさらに高めるため、岸壁延伸等の整備促進とともに、2バース目の早期事業化を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

長崎港は、古くから世界に開かれ西洋・東洋の文化を広く取り込み、また、立体的で美しいまちなかに直接クルーズ船が接岸できるなど、まち全体で上質なおもてなしが可能な港であることから、1958年のカロニア号初入港以来、数多くのクルーズ船が寄港しており、世界のクルーズ船社からも高い評価を得ている。

近年のアジア地域におけるクルーズ市場の拡大に伴い、一衣帯水の位置にある長崎港へのクルーズ船の寄港も急増し、平成29年には約80万人を超える訪日客が訪れる予定で、クルーズ船寄港による地域経済の活性化は「交流で賑わう長崎県」の実現に大きく寄与している。

このように高いポテンシャルを有する長崎港において、今後も拡大が見込まれるアジアクルーズはもちろんのこと、ワールド、日本の各クルーズの均衡ある受け入れを可能とする連続岸壁の整備（2バース化）は、日本のクルーズ船受入のリーディングポートとして、国が目指す「訪日クルーズ客500万人」の取り組みにも大いに貢献するものと確信している。

また、2バース化は、背後の周辺再開発にもつながることが期待されることから、平成29年度には、県市一体となって、背後に集積する世界遺産などと調和した都市空間の形成などを目指した整備構想を策定する予定であり、海の玄関口の整備にとどまらず、地方創生の拠点として地域の振興に大きく寄与することが期待される。

【提案・要望の経緯】

長崎港は、全国で初めての10万総トン級クルーズ船専用岸壁や、国内最大級となる入国審査20ブースを持つ旅客ターミナルの整備など、国の協力もいただきながら、日本におけるクルーズ拠点港としての機能強化に努めており、世界的な知名度を活かし、これまで延べ1,500隻のクルーズ船が寄港している。

近年は、アジア地域におけるクルーズ市場の拡大に伴い、長崎港へのクルーズ船の寄港も急激に増加し、今年は前年比約50%増の約300隻が見込まれており、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。

国においては、昨年を引き続き、今年度の補正予算において既存岸壁の延伸など大型クルーズ船の受入対策に取り組んでいただいているところだが、今後とも拡大が見込まれるクルーズ需要を取り込み、観光振興による地域活性化につなげていくためには、松が枝埠頭での2バース連続岸壁の整備は必要不可欠な事業である。

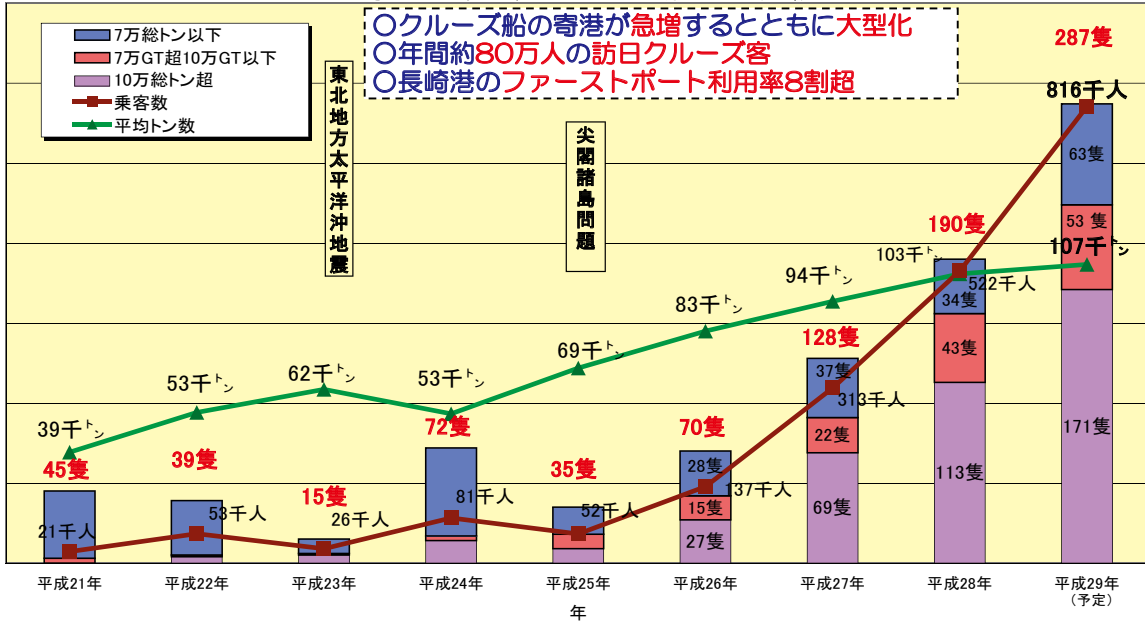
この要望にかかる課題・問題点について

○クルーズ船受入れ環境の拡充

長崎港の整備には長期間を要しますので、拡大する東アジアのクルーズ需要を逃すことなく取り込むためには、早期の事業化が必要です。

また、クルーズ船の平均的な大きさが10万総トンを超えるなど大型化も進んでおり、岸壁延伸の促進と併せ、連続バースとして多様な客船の配置が可能となる2バース目の整備が必要となっています。

長崎港 外国籍クルーズ船入港推移



○松が枝埠頭は、まちなかに近く、周辺には世界遺産など抜群のロケーション



○駐車場が分散し、徒歩で移動するなど、機能の集約が必要

【松が枝埠頭の整備促進及び2バース目の早期事業化】

1バース目410m + 2バース目320m → 730mの連続バース
多様な客船配置が可能！

ターミナル・バス駐車場

H29年度 まちづくり整備構想の策定

(整備効果)

- ・15万総トン級客船の安定係留とともに、10万総トン級客船が2隻同時係留可能
- ・客船から駐車場までが直結し、利便性・安全性が向上
- ・市のまちづくりと連携

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】

離島・半島を多く有する本県においては、人流・物流の拠点となる港湾の整備促進が、地方創生の拠点として地域の活性化や産業振興につながることから、港湾予算の総枠を確保し整備を促進すること

- (1) 訪日外国人の増加につながる厳原港の旅客ターミナル再編事業の促進
- (2) 新たな雇用を創出する肥前大島港の貨物埠頭再編事業の促進
- (3) 地域の基幹産業（水産業）への支援となる調川港の基盤整備の促進

【本県の展望（実現の効果）】

本土の最西端に位置し、離島・半島を多く有する本県においては、人口減少と県民所得の低迷が大きな課題となっており、活力ある地域を創出するためには、地域の基幹産業と連携し、雇用と経済を支える港湾の整備促進が非常に重要である。

港湾の整備を促進することにより、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「生産性向上による成長力の強化」及び「地域の活性化と豊かな暮らしの実現」に多いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

＜厳原港＞

厳原港は、韓国との間に離島で唯一の国際定期航路を有し、年間26万人を越える外国人が対馬を訪れている。現在、混在している国内・国際ターミナルの再編を進めているが、完成後には訪日観光客の大幅な増加が見込まれ、国が目指している新たな観光ビジョンにも寄与するものと考えている。

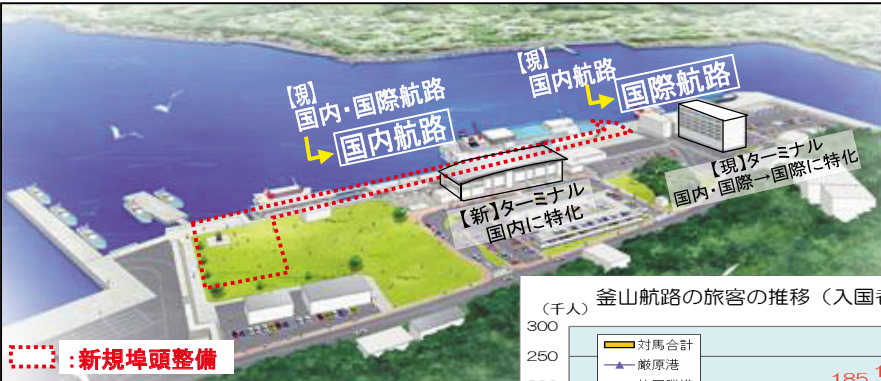
＜肥前大島港＞

肥前大島港は、地域の基幹産業となっている造船業が盛んに操業されており、この支援のため、県と市が連携し、物流ターミナルの再編と新たな土地造成を進めている。国際競争力の更なる強化を進めるとともに、500人の新たな雇用の創出が見込まれるなど、港湾の整備が地域の活力の下支えとなっている。

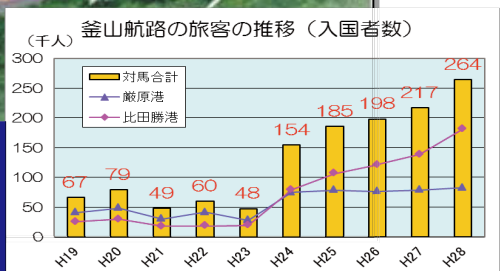
＜調川港＞

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である。背後の魚市場再編と併せて港湾機能を強化することで、水産物の輸出拡大など、地域の基幹産業である水産業の新たな展開が図られる。

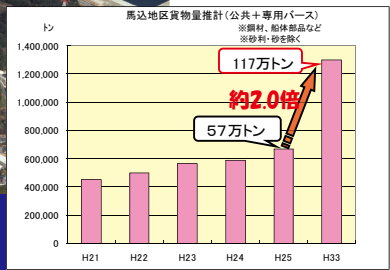
いづはらこう
【厳原港】 ~しまの玄関口 交流拠点の再編~



平成28年26万人訪日
 ・訪日外国客4倍増
 ・経済波及効果3.9倍
 (平成19年→平成28年)

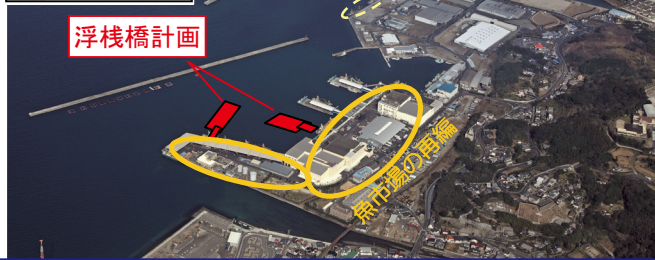


ひぜんおしまこう
【肥前大島港】 ~地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備~



約500人の新規雇用!

つきのかわこう
【調川港】 ~地域の基幹産業(水産業)への支援【水産物の輸出拡大】~



- 調川港
- ・水揚量：全国5位(12万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



魚市場の再編(市)と連携した港湾施設の拡充

※陸揚施設が不足し滞船している

19 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及び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・行方不明者合わせて539名という甚大な被害が発生した。また、昭和57年及び平成11年にも、大雨により多数の家屋が浸水被害を受けるなど、本明川は、過去、何度も洪水による氾濫を繰り返している。本明川下流部の諫早市街地は住家が密集し、川幅を現状より拡げることが困難なため、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。
- ・また、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、流水の正常な機能を維持する流量の確保が困難なることから、本明川ダムによる流量の補給が必要となる。
- ・このため、洪水対策、望ましい河川流量確保の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、本年2月には損失補償基準が締結されており、今後、ダム本体工事着手に向け本格的な予算措置が必要である。

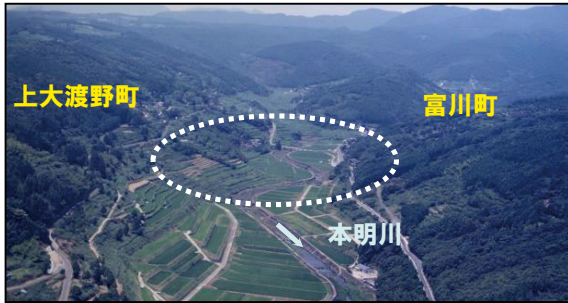
＜石木ダム建設事業＞

- ・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。

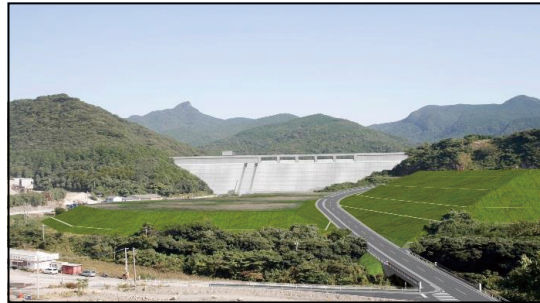
【1】この要望にかかる背景について

○全国的な気候変動に伴うゲリラ豪雨や渇水被害等の頻発を踏まえ、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が必要です。

●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
 床上上下浸水 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

●佐世保市の主な渇水

- 時間給水制限
- ・昭和53年6月1日～11日
 （北部：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
 （南部：隔日5時間給水、北部：毎日5～6時間給水）
- 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が変更され、平成28年度には損失補償基準協定が締結されました。

＜石木ダム建設事業＞

・昭和50年度の事業着手以降、全体の約8割にあたる54世帯の地権者の皆様に事業に協力いただいておりますが、残る13世帯の皆様にはご協力いただけなかったことから、土地収用法に基づく手続きに入り、現在、県収用委員会の審理が進められております。

・一方、工事については、県が取得した用地で県道の付替工事を進めることとし、重機を搬入するなど、工事の進捗に努めております。

事業に反対する方々による妨害行為は依然として続いておりますが、妨害行為を禁止する仮処分を申し立てるなど、現状の打開を図っているところであります。今後とも、平成29年度内の本体工事着工に向けて、工事の進捗に最大限努力してまいります。

・なお、地権者側は緊急に工事を差し止める必要があるとして県・佐世保市を相手に工事続行禁止仮処分を申し立てましたが、長崎地裁佐世保支部において緊急性がないとの理由で却下されたため、緊急性を争点としない本案訴訟（工事差止請求事件）を平成29年3月に提訴しました。県としては、今後とも、適切に対応してまいりたいと考えています。

20 佐世保港におけるすみ分けの早期実現等について

【外務省、防衛省】

【提案・要望】

- 1 佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の早期の移転・返還
- 2 崎辺地区の自衛隊による利活用の推進及び残る水陸機動団の長崎県内への配備
- 3 「前畑崎辺道路」の整備促進
- 4 防衛施設工事等に係る地元企業への優先発注・受注機会の拡大
- 5 その他の「新返還6項目」の早期実現
 - (1) 立神港区第1号～第5号岸壁の返還（未返還部分）
 - (2) 旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコー線）の返還
 - (3) 制限水域全面の返還（但し、緩和を含む）

【本県の展望（実現の効果）】

- ・佐世保港のすみ分けを実現することで、佐世保港の計画的な活用による地域産業の振興が図られ、佐世保市の発展に寄与する。
- ・「前畑崎辺道路」の早期整備により地域住民の交通環境の改善に寄与する。
- ・自衛隊による崎辺地区の利活用の促進、並びに施設整備等の地元への優先発注や受注機会の拡大、水陸機動団の新編による人口増加により、地域経済の活性化に寄与する。

【提案・要望の経緯】

<「新返還6項目」を基調とする佐世保港におけるすみ分けの状況>

- ・佐世保市には多くの米軍提供施設が存在し、これらが地域産業の振興・発展やまちづくりを図る上での阻害要因となっており、また、地域住民に不安を与えている面もあるため、昭和46年から米軍提供施設の返還要望が行われ、実現性を高める観点から、平成10年に「新返還6項目」として見直された。
- ・前畑弾薬庫の移転・返還については、平成23年1月17日の日米合同委員会において、移設先である針尾島弾薬集積所に代替施設が建設されるとともに米海軍家族住宅の不足解消を条件として返還合意がなされたが、既に6年が経過しているものの、具体的に至っていないという感が否めない。
- ・赤崎貯油所に関する2項目については既に完結し、また、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地について、平成26年2月、米側から日本側へ返還され、同年7月、国から佐世保重工業（株）へ売却された。
- ・旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコー線）は、SSKの敷地内を分断する形で所在し、その地中には米軍の電力・通信設備等が埋設されている。また、佐世保港区内における水域の80%以上が、24時間、365日、立ち入り禁止をはじめとする各種の制限が設定されており、商港活動や港湾整備など佐世保港の発展に大きな障害となっている。

<崎辺地区の自衛隊による利活用と水陸機動団の新編等>

- ・崎辺地区の東側には岸壁整備を含む海上自衛隊による利活用構想が、西側には水陸両用車部隊を配備するという基本的な構想が国から示されている。
- ・また、防衛省は平成29年度概算要求時に、2個水陸機動連隊等で構成される水陸機動団の新編等について示されたが、残る1個連隊の配備については示されていない。

<前畑崎辺道路の必要性>

- ・現在、崎辺地区へ通じる既存道路（市道）は狭隘であり、また、人口密集地であるため沿線には住宅が張り付いているとともに、当該地区には海上自衛隊施設が所在していることもあり、朝夕の通勤時には渋滞が発生している状況にある。

この要望にかかる背景について

(佐世保港すみ分けの早期実現)

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、新返還6項目を基調とする佐世保港におけるすみ分けを促進する必要があります。特に、佐世保弾薬補給所(前畑弾薬庫)は臨港地区の中心部に位置し、佐世保港の有効活用に支障をきたしていることから、針尾島弾薬集積所の整備を促進し、移転・返還する必要があります。

(崎辺地区の利活用の促進と前畑崎辺道路の早期整備)

崎辺地区の利活用構想の実現に向けては、可及的速やかに関係者と調整の上、具体的な整備計画を示していただき、事業として推進していただく必要があります。また、今後、崎辺地区の利活用に関する施設整備や運用が行われますが、大型車両の通行や通行車両の増加により、地域住民の日常生活に重大な影響を及ぼすことが懸念されます。今後、具体的に自衛隊による崎辺地区の利活用が進む中で、佐世保市中心部と崎辺地区を直結する基幹道路の建設は必要不可欠であり、また、大黒・天神地区における狭隘な既存道路の交通環境の改善を図る上でも、前畑崎辺道路の早急な整備が必要であり、引き続き、国による佐世保市への支援が必要です。

(基地が所在する地元経済の活性化)

長崎県内の各市町で人口減少や少子化が進む中、水陸機動団の新編等に伴い千人を超える規模の隊員の増加や、関連施設の整備が計画されるなど、自衛隊が所在することによる人口増加及び経済活性化の期待は大きいものとなっています。また、防衛計画の大綱では防衛能力発揮のための基盤整備として、地元経済への寄与に配慮するという「地域コミュニティとの連携」が新たに打ち出されており、その実現のためには、可能な限り、地元への優先発注や受注機会の拡大に配慮する必要があります。

佐世保港の全景



自衛隊による崎辺地区利活用
前畑崎辺道路整備計画