

34 高度情報化施策の推進について

【総務省】

【提案・要望】

インターネット・携帯電話・テレビ等の整備支援策の充実を図ること

- 1 5G環境の実現に向けた高度無線環境整備推進事業の拡充について
大都市圏と地方都市の情報通信基盤に格差が生じないように、条件不利地域の指定要件については、地域の実情に合わせて柔軟に対応し、高速・大容量無線局の前提となる光ファイバの未整備地区における整備促進を図ること
- 2 超高速ブロードバンドの設備更新及び維持管理に対する支援について
市町が整備した超高速ブロードバンドの設備更新に対する財政支援制度を創設するとともに、維持管理に対する支援策の充実を図ること
- 3 ユニバーサルサービス制度の見直しについて
現行のユニバーサルサービス制度を見直し、超高速ブロードバンド並びに5Gを含む携帯電話の情報通信基盤の整備及び維持管理を対象とすること
- 4 地上デジタル放送の安定的な受信環境確保について
市町が整備したケーブルテレビの設備更新に対する財政支援制度を創設すること
また、地上デジタル放送の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、財政支援制度の創設やフェージング対策を拡充すること

【本県の現状・課題等】

- 1 本県は、離島や過疎地域といった条件不利地域が多く、民間による光ファイバ等の自主整備が進まない不採算地域が多いことから、市町が公設により整備を進めてきたところであるが、設備更新や維持管理に要する費用の財政負担が大きな課題となっている。
また、条件不利地域に該当しない市街地周辺地域においても、採算面から民間による自主整備が進んでいない地域が残されている。
さらに、5G環境の整備についても、収益性の高い大都市圏が先行し、本県のような不採算地域を多く抱える地方は、後回しになることが懸念される。
- 2 インターネットや携帯電話は、加入電話等と同様に、国民生活に不可欠な通信サービスであり、安定的かつ継続的に利便性を享受できる通信環境の確保が求められている。
しかしながら、現在のユニバーサルサービス制度において、超高速ブロードバンドや携帯電話事業は、交付対象となっていない。
- 3 ケーブルテレビは、地上デジタル放送への円滑な移行や難視聴対策の一つとして、大きな役割を担ってきた一方で、ケーブルテレビを運営する市町等においては、設備更新費用の負担が大きな課題となっている。
また、過疎化の進行等で、共聴施設組合員数の減少による住民負担の増加が懸念され、共聴施設の維持管理に支障が生じることが考えられる。
併せて、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受信障害が発生している。

【参考1】固定系超高速ブロードバンド※1利用可能世帯率

【平成31年3月末】

	固定系超高速BB 利用可能世帯率 (%)	FTTH利用可能 世帯率 (%)
長崎県	96.8% (全国44位)	91.8% (全国47位)
全国	99.5%	98.8%

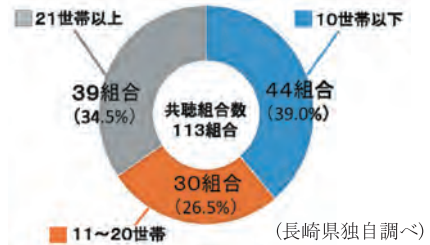
(参考：総務省公表資料)

※1 固定系超高速ブロードバンド
光ファイバ(FTTH)、下り30Mbps以上のCATVインターネット
及び無線通信(FWA)

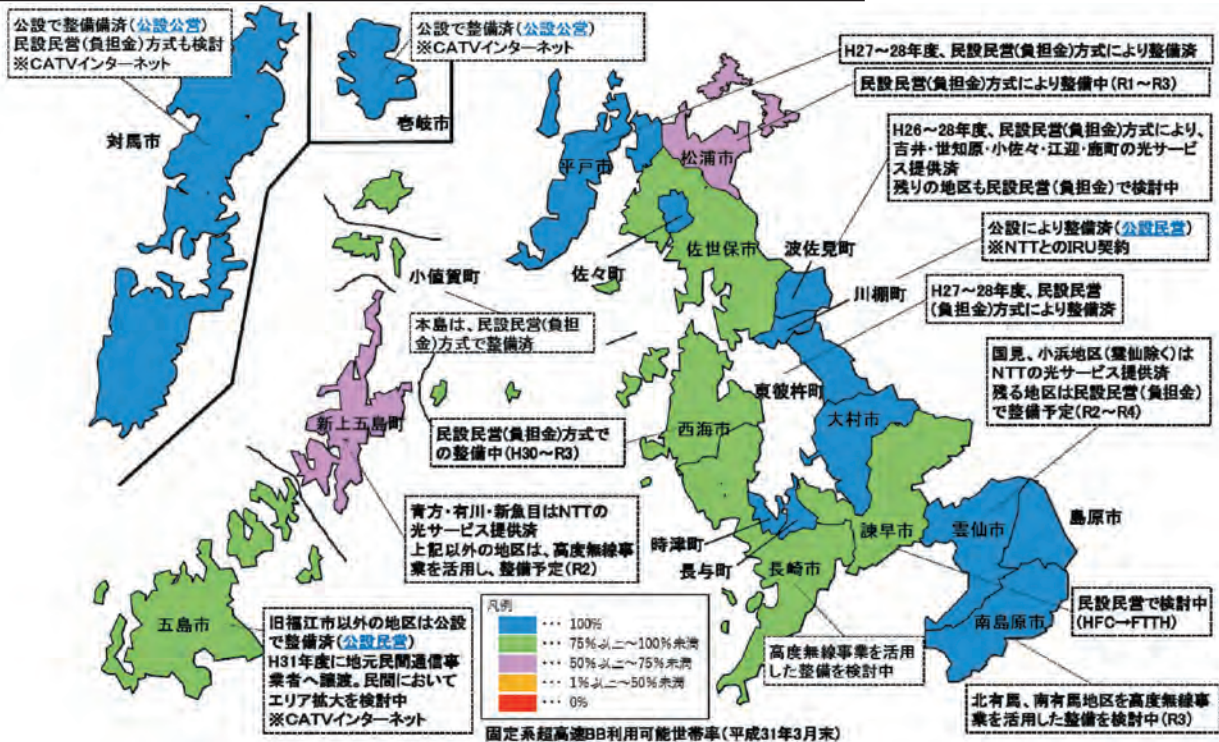
【参考2】携帯電話世帯カバー率等

- ・移動系超高速ブロードバンド利用可能人口率
99.7%(全国99.9%) 【H31.3末 総務省公表資料より】
- ・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6地区30世帯 【H31.3末 現状(希望)調査(九総通)より】

【参考3】長崎県内の共聴施設組合数内訳(世帯数別)



長崎県内市町における固定系超高速ブロードバンド整備の検討状況



【提案・要望実現の効果】

- 1 県内の各産業において、5GやIoT等を活用することで、離島における医師不足などの地域課題の解決が進むとともに、新たなビジネスの創出や企業誘致の実現などにより県内経済が活性化する。
さらに、県内全域におけるICT利用環境の整備及び安定的かつ継続的な通信サービスの提供により、県民の生活の質(QOL)の向上や、幅広い分野における住民サービスの向上、行政事務の効率化などが図られる。
- 2 地上デジタル放送の難視聴地域や離島や沿岸部などのフェージングによる受信障害が発生している地域において、安定的かつ継続的なテレビ視聴が可能となる。

35 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 九州西岸軸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

【本県の現状・課題等】

<島原・天草・長島架橋構想の推進>

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「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、九州西岸軸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。

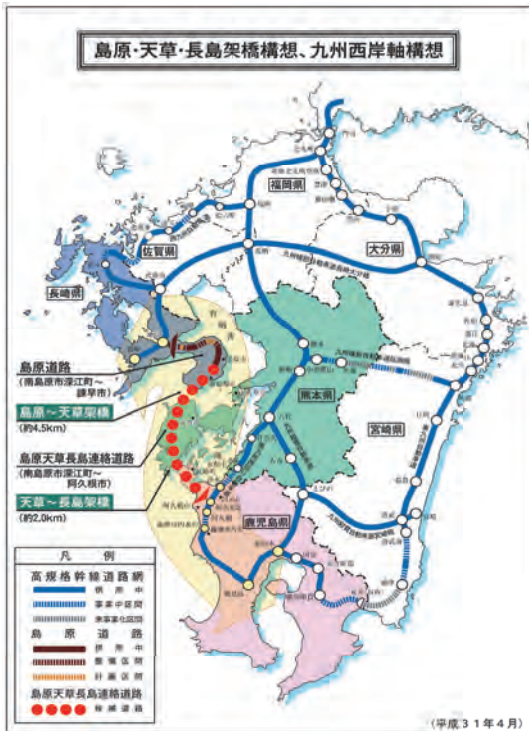
(要望にかかる課題・背景)

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ている。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ある。

なお、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る。

(本県の取組)

昭和63年5月に長崎、熊本、鹿児島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るところである。



【提案・要望実現の効果】

(時間短縮効果)

- ・ 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
 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)

(防災体制の確保)

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。

(産業の連携と新産業の創出)

九州西岸地域は特色ある工業が立地しており、地域が一体となった産業の振興を図ることにより、新しい産業の創出が期待される。

(地域間交流活性化効果)

これまで以上に人的、物的交流の活性化が期待される。

- ・ 世界文化遺産：原城跡 (長崎県)、崎津集落 (熊本県)、旧集成館 (鹿児島県) 等

(国際的な交流圏の形成)

国内で最もアジアへアプローチしやすい、地理的優位性を生かした広域国際交流の拠点となる。

(広域利便性・安全性の向上効果)

- ・ 生活圏の拡大
- ・ 都市機能の強化

36 離島航空路の維持・充実について

【国土交通省】

【提案・要望】

離島航空路の維持・充実に向けて、国において十分に予算を確保し、地方自治体の財政負担等の軽減がなされるよう必要な支援制度の充実を図ること

- 1 離島航空路の確保・維持のため、次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は、離島航空路線の平均単価を基準とした標準単価をもとに算出され、実績収支との差が大きいことから、機材の更新に伴う航空機減価償却費や乗員訓練費等といった項目については、標準単価に地域や路線ごとの特殊性を加味して算出すること
また、対象路線に関しては、一島一路線に限定することなく、離島の実態に応じて柔軟に対応すること
 - (2) 離島航空路線の維持経費にかかる支援を安定的に行うため、地方自治体が実施する離島航空路線支援に対する地方交付税措置を拡充すること
 - (3) 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を補助対象とするとともに、国境離島地域に係る路線を就航する場合には国の負担割合を75%まで拡大すること
 - (4) 航空機燃料税の本則の引下げ及び特定離島路線にかかる軽減措置について、国境離島地域にかかる路線を就航する場合には、軽減措置を3/4から1/2まで拡充すること
 - (5) 航行援助施設利用料については15トンを基準にして単価が異なるが、採算の厳しい離島航空路線を運航する機材を対象にするため、その基準を20トンとすること
- 2 持続可能な地域航空の実現に向け地域航空サービスアライアンス（EASL LP）が設立され共同事業が開始されているが、実効性のある取組となるよう引き続き国も支援すること

【本県の現状・課題等】

県内の離島航空路線は、高速移動手段として離島住民の利用も多く、島民に必要な生活路線となっているが、離島人口の減少による利用者数の減少が見込まれる中、飛行距離が短いために機体消耗が早く整備コストも嵩むことから、厳しい経営状況が続いており、行政による財政支援策を講じ、維持されている状況である。

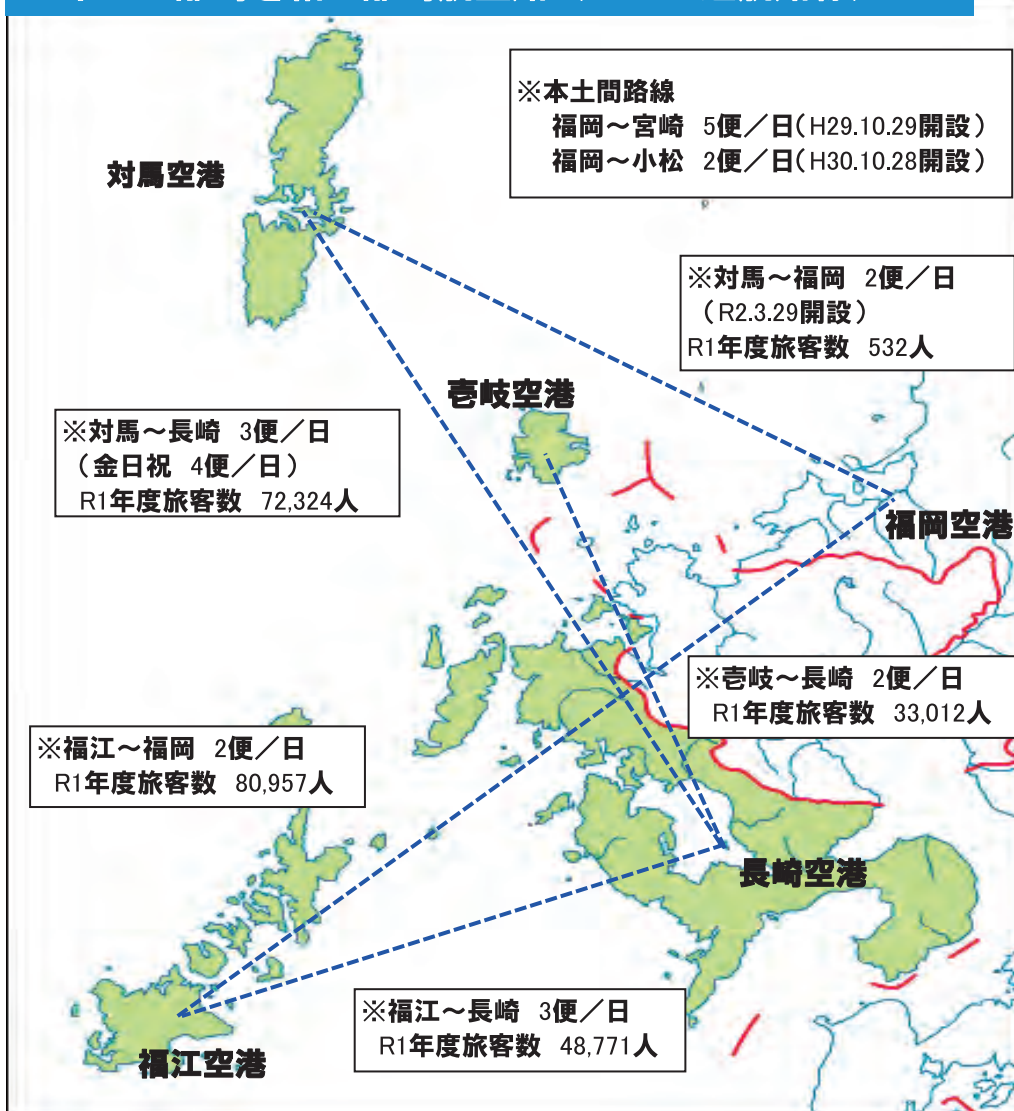
一方、離島航空路線は、離島住民の生活路線であるとともに、離島振興のための交流人口増加を図るうえで、今後ますます重要となる交通基盤であることから、支援の強化が必要である。

（本県の取組）

運航費補助に加え、一定の利用率に達しない路線の収支不足額に対する補助や重整備費用に対する補助、機体購入に対する支援を行っている。

また、採算の厳しい離島路線を下支えする新規路線を運航するため、その準備経費に対する補助も行った。

本土と離島を結ぶ離島航空路（ORC運航路線）



ORC損益の推移

(単位：百万円)

	H28	H29	H30
営業収入	1,853	2,663	4,642
経常利益	△ 398	△ 785	△ 241
特別利益	469	873	388
(うち補助金)	(469)	(873)	(388)
当期純利益	22	54	105
利益剰余金	△ 268	△ 214	△ 73

【提案・要望実現の効果】

離島住民の高速移動手段であるとともに、交流人口拡大のための交通基盤である離島航空路線が維持・確保されることにより、住民生活の安定や離島地域の振興が図られる。

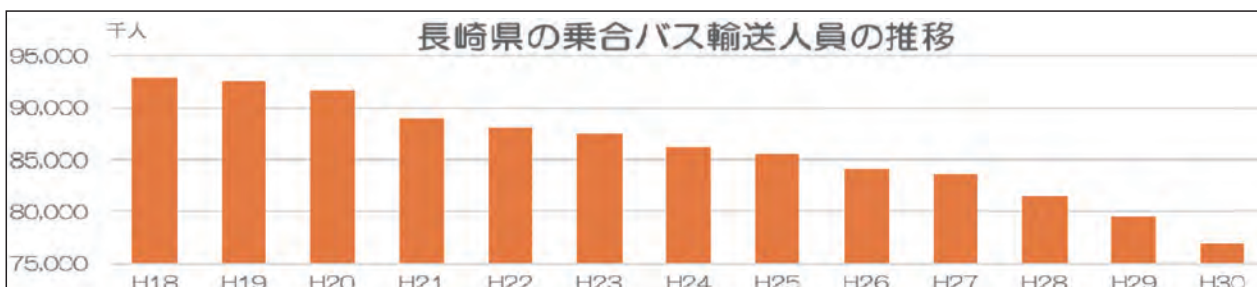
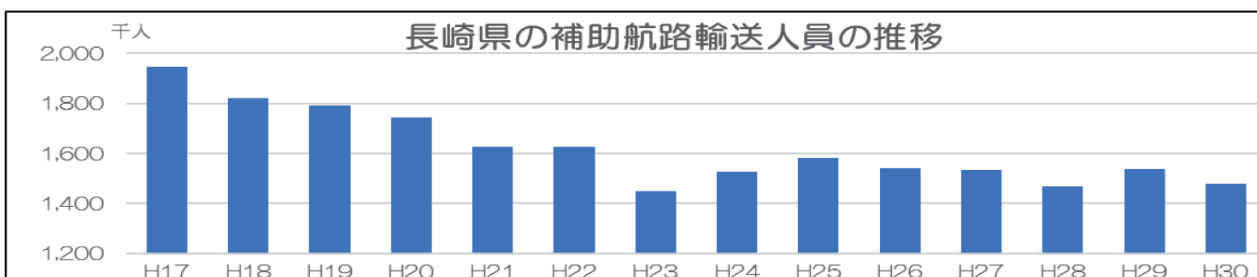
37 地域公共交通（航路・乗合バス）の維持・充実について

【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、標準単価に地域や航路ごとの特殊性を加味して算出すること。
また、燃油価格の高騰等により欠損額が大幅に増加した場合には、実態に即した補助金額を確実に支出できるよう必要な措置を講じること
- 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でも航路改善計画に基づき建造された船舶については、航路維持を図るため、特例として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における補助額の算定基礎を、県内の平均的な交通運賃とすること
- 4 離島旅客航路及び貨物航路は、離島の住民生活や産業活動に不可欠であることから、突然の運航休廃止により、住民生活に支障を来さないよう、休廃止の事前届出の実効性を確保するとともに、休廃止が発生した場合には海上運送法や内航海運業法において必要な措置を講じること
また、旅客航路同様に定期貨物航路に対する支援を講じること
- 5 半島航路について、運航に要する経費など公的支援のための予算を確保すること
- 6 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かかる十分な財源を確実に確保すること
- 7 地域公共交通活性化再生法の改正にあたり、地域の主体的な取組を促進する制度運用・支援措置等により、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの維持・充実が図られるための取組を促すものとなるように検討・実施すること



【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である。
- 離島航路運営費等補助金は、基準離島航路の平均単価を基準とした標準単価をもとに算出されるため、地域や航路ごとの特殊性が加味されておらず、実績収支差とは大きく差が出てくることになる。
また、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いるが、燃油価格の高騰等によって実績収支差見込額との大きな乖離が生じた場合に、地元負担が大幅に増加するおそれがあり、今後も安定的に航路を維持するためには、国においても航路の実態に即した補助金額を支出できるよう制度の見直しが必要である。
- 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である。
- 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るが、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、県内の平均的な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る。
- 指定区間の設定のある航路に新規参入があった場合は、該当航路が競合となり、航路維持に支障を来すおそれがある。このため、許可によって航路の安定的な確保・維持に重大な影響が生じないようにするためにも、地元自治体の意見を聴取する必要がある。
- 海上運送法において、一般旅客定期航路事業の休廃止を行う場合は、休廃止の日の30日前（指定区間の場合は6ヶ月前）までに国土交通大臣に届け出ることとされているが、突然の休廃止により、住民生活に支障を来さないよう、事前届出の実効性の確保に必要な措置を講じるとともに、離島の生活物資を搬送する貨物航路については、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る。
- 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る。
- バス事業者においても、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、本県の乗合バスの輸送人員は、年々減少を続けていることから、乗合バス事業の経営は非常に厳しい状況であり、本県及び市・町においては、地域公共交通の確保・維持のための財政負担が大きくなってきている。
- 国土交通省では、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会にて、地域公共交通活性化再生法の計画制度をはじめ、今後の地域公共交通政策のあり方について議論されており、今後、地域公共交通活性化再生法の改正が見込まれる中で、持続可能な地域公共交通ネットワークを確保するため、路線バスとコミュニティ交通の運行区間の役割分担を明確化する取組みの推進が必要である。

38 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

【総務省、国土交通省】

【提案・要望】

松浦鉄道及び島原鉄道は、地域住民生活の足として必要不可欠なものであり、安全性の確保や運行の維持のため、計画的に施設整備を行うことが重要である。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、令和5年度までの10年間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 確実な安全運行を行うため、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
- 2 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業）等による車両検査等の予算の十分な確保
- 3 河川等の工事に伴い新設又は改良された橋梁に対する固定資産税の軽減措置の拡充及び期間の延長
- 4 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
- 5 鉄道事業者に対する運営費補助制度の創設

【本県の現状・課題等】

県内鉄道事業者においては、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、令和元年度の利用者は、松浦鉄道が約277万人（過去5年間で5%減少）、島原鉄道が約130万人（過去5年間で15%減少）であり、事業者の収益確保が厳しい状況となっている。

平成25年度には、県と沿線市町により両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。

しかしながら、近年、国庫補助が満額予算配分されていない状況が続いており、令和2年度はPC（合成）マクラギ化以外の設備整備に対する補助率が1/3から1/4へ引き下げられ、さらに車両検査等に対しては予算配分されない方針が示されている。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。

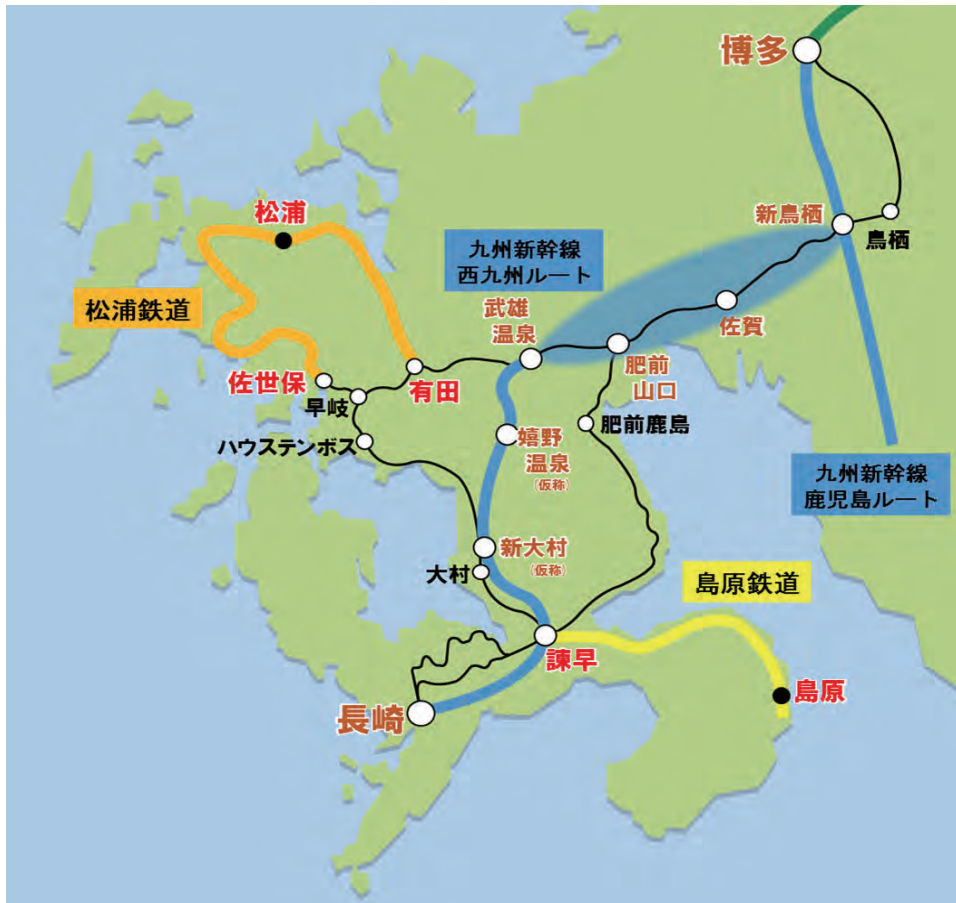
また、河川等の工事に伴い新設又は改良された橋梁については、固定資産税の負担軽減措置として、供用開始から5年間は本来の税額の1/6負担、その後5年間は1/3負担となるが、特例措置期間の終了後は固定資産税が増加し、鉄道事業者の大きな負担となる。

令和4年度には九州新幹線西九州ルートが暫定開業予定であり、その開業効果を県内各地に波及させるために重要な役割を担う両鉄道を地域一体で支えていく必要がある。

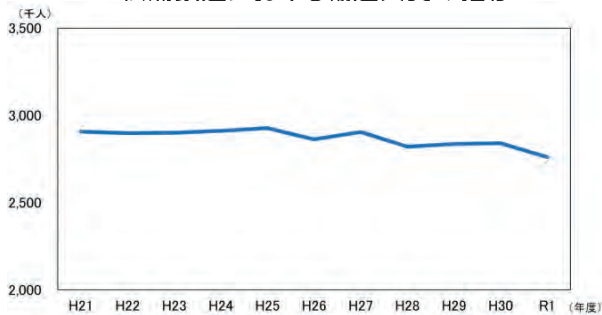
（本県の取組）

松浦鉄道及び島原鉄道の施設整備に対しては、平成26年度から令和5年度までの10年間の整備計画に基づき、原則、事業者の負担が無いよう、国や沿線自治体とともに補助を行っている。

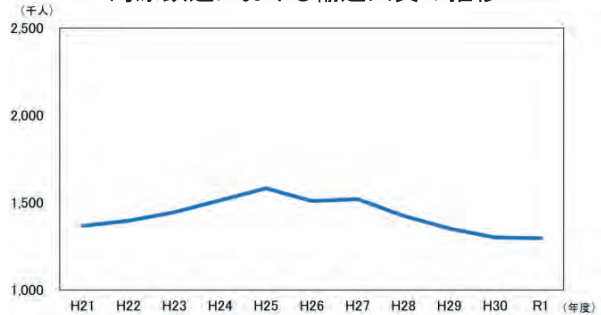
また、長崎新幹線・鉄道利用促進協議会では、両事業者に対し、利用促進と地域活性化に向けて、観光列車の運行や鉄道の魅力向上対策などに対する補助を行うなどの支援を継続している。



松浦鉄道における輸送人員の推移



島原鉄道における輸送人員の推移



(単位:千人)

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
松浦鉄道	2,907	2,898	2,901	2,912	2,928	2,864	2,905	2,822	2,837	2,841	2,773
島原鉄道	1,368	1,397	1,445	1,514	1,583	1,509	1,521	1,425	1,351	1,301	1,297

固定資産税の特例制度

供用開始後年数	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目以降
固定資産税	1/6負担					1/3負担					全額負担

【提案・要望実現の効果】

施設整備や車両整備に係る予算確保や補助率の引き上げ、固定資産税の軽減措置などにより、両鉄道の安全な運行が長期にわたって安定的に維持されることが期待される。バス代替とする場合に比べて、所要時間の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。

39 長崎空港の活用推進（24時間化・国際線施設の拡充）について

【国土交通省、財務省】

【提案・要望】

国内・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時間化に向けて、現在、進められている航空管制業務の一部時間帯リモート化について、早期の導入を図ること。それまでの間、夜間・早朝のチャーター便等の対応について柔軟な取扱いを図ること
長崎空港の24時間化の効果を最大限発揮するため、C I Qの体制強化などを行うこと
- 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

【本県の現状・課題等】

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チェンジまで10分程度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時間化することで、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。

平成31年1月には香港線が就航したが、長崎空港国際線ターミナルビルの保安検査場は狭隘であるため、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。待合室等の施設についても狭隘化しており大型機就航時や複数便就航時には乗客の収容が困難となることから、国際線ターミナルビルの拡充が望まれる。

一方で、現行時間外の需要創出も運用時間延長の要件となっており、空港運用時間延長と需要創出を同時一体的に進めることが課題となっている。

また、国内外の航空会社から、夜間・早朝チャーター便就航の要望もあったが、運用時間の関係上就航できない事例もあるところである。

長崎空港では、今後、一部時間帯の航空管制業務のリモート化が進められることになったが、これを契機として運用時間の延長に結びつくよう路線誘致活動を強化している。

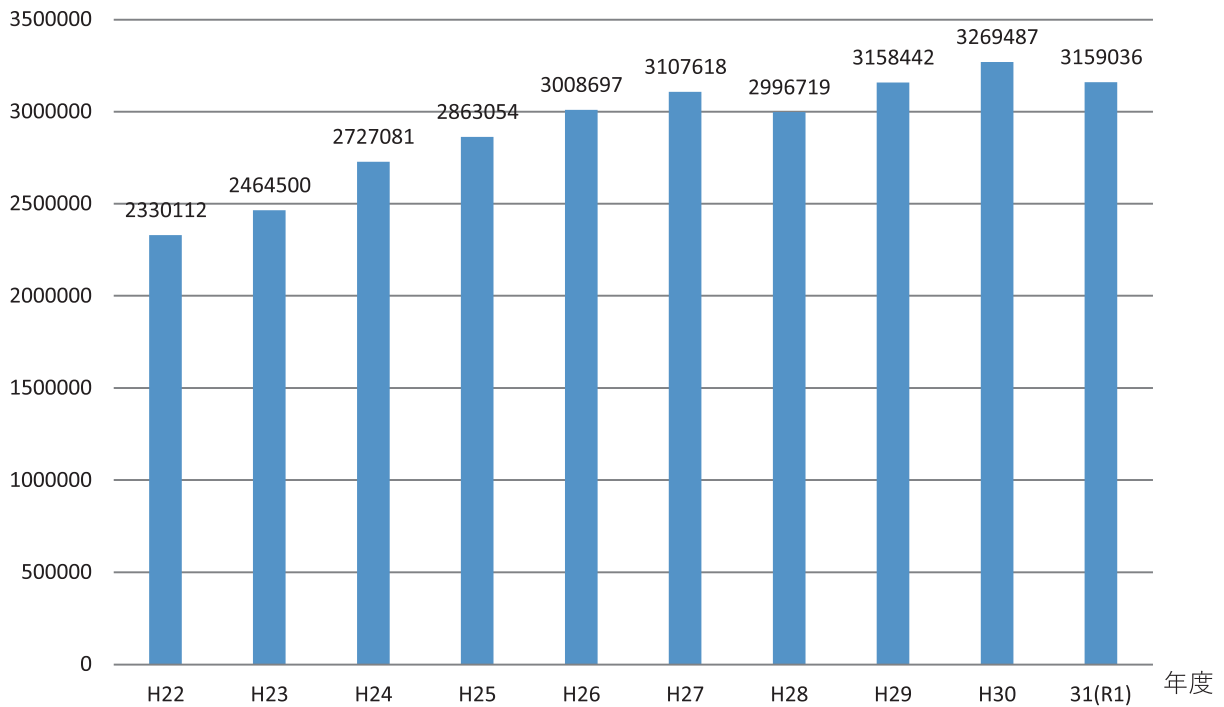
（本県の取組）

夜間・早朝時間帯に就航する航空会社の誘致を進めているが、海外の航空会社等からは運用時間が延長されれば検討するとの声もあり、運用時間の延長は国際線の誘致にもつながるものと考えている。

24時間化にかかる2次交通など諸課題の対応については、官民で構成する「長崎空港24時間化推進委員会」プロジェクトチームを発足し検討を進め、その実現を推進していく。

利用者数（人）

長崎空港利用者数



長崎～上海線に就航している
中国東方航空



長崎～香港線に就航している
香港エクスプレス

【提案・要望実現の効果】

（項目1）

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時間化、C I Qの体制強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を含めた交流人口の増加が期待される。

（項目2）

国際線ターミナルビルの施設拡充が図られることで、出入国検査の時間が短縮され、待合室等の拡張により、国際航空路線の複数便の就航や大型機材の就航にも対応可能となる。その結果、本県が進めている国際航空路線の誘致や長崎空港の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、国が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。

40 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 半島振興広域連携促進事業の事業費の確保、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

【本県の現状・課題等】

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り、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くことができる環境を整備することが不可欠である。

本県は、平成27年の法改正・延長の際に意見書を作成し、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る。

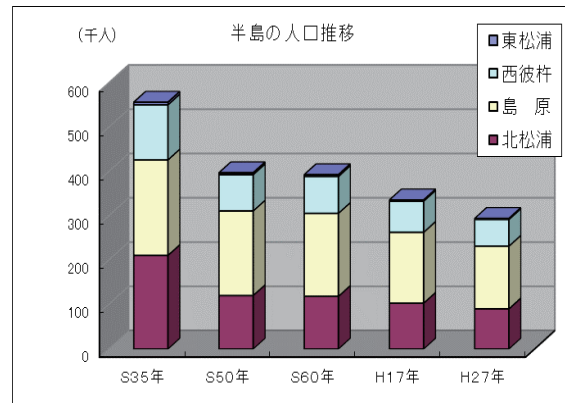
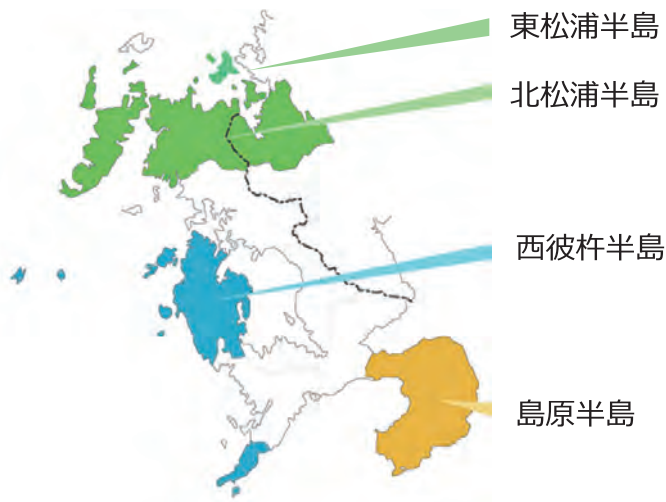
（半島振興道路整備事業債）

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）となっているが、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な状況。

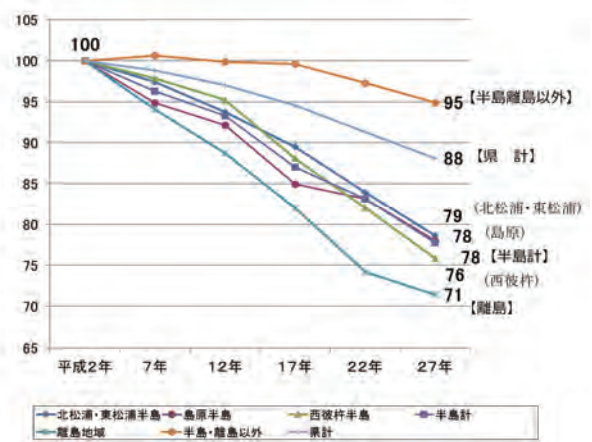
（半島振興広域連携促進事業 国の令和2年度予算額68百万円）

○本県における主な活用実績

- ・半島地域魅力発見委員会：半島PRの情報発信、先進地視察、交流事業
- ・島原半島ジオパーク協議会等：産業振興を図る食のブランディング、
地域内外の交流を促進するための受入環境の整備等
- ・南島原市等：海外へのメディアを活用した情報発信等



南島原市等：モニターツアー（世界文化遺産体験ツアー）の様子



【提案・要望実現の効果】

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。

41 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

【本県の現状・課題等】

本県においては、上海への国際定期航空路線が令和2年2月から増便したほか、令和2年1月に香港路線が就航1周年を迎え、また令和元年6月から10月にかけて台湾から連続チャーターが運航され、引き続き定期便化に向けて働きかけている。クルーズ船の県内港への入港数についても、高い水準を維持しており、「国際旅客船拠点形成港湾」に指定された佐世保港では、今後も増加することが予想されることである。

これに伴い、国際定期航空便や外航クルーズ船等が同日に県内の空港・港湾を利用する場合が多数発生しており、この場合、C I Qの体制は県外からの出張応援により対応しているところである。

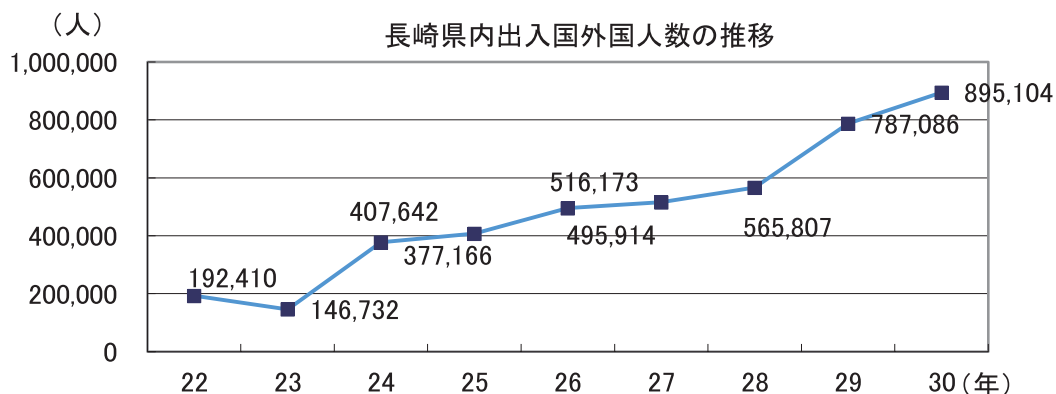
また、対馬（厳原港、比田勝港）と韓国を結ぶ国際定期船をJR九州など日韓複数社が運航しており、現在、日韓関係の悪化により韓国からの訪日客数は減少しているものの、今後も一定の需要が見込まれることから入国審査の対応を強化することが必要である。

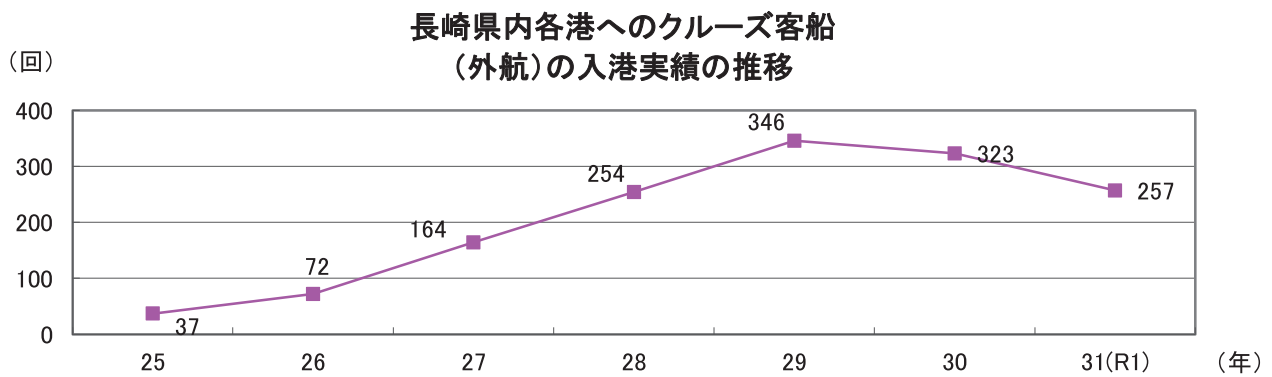
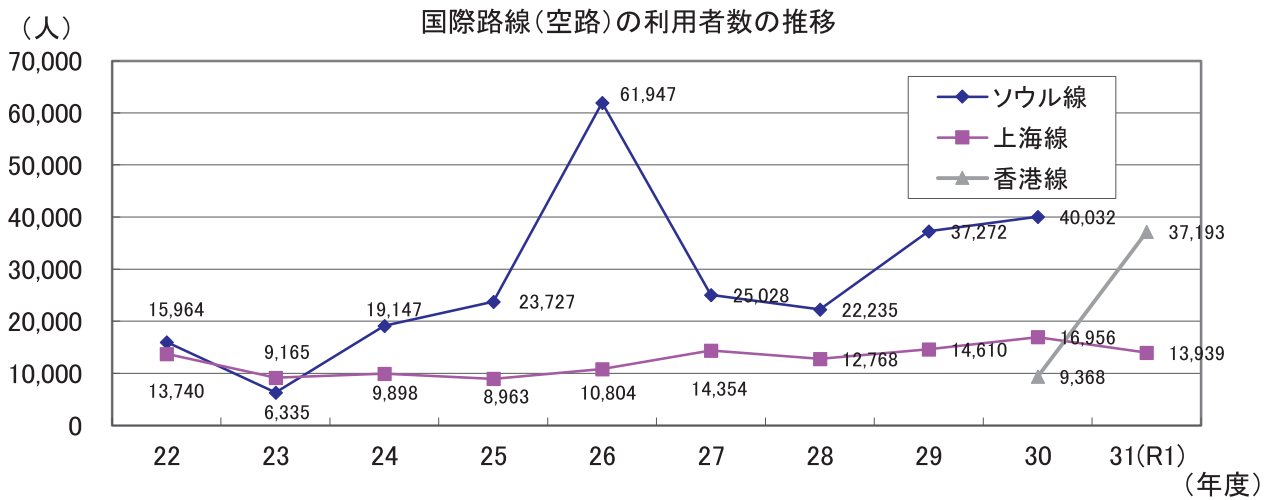
本県では長崎空港の24時間化や特定複合観光施設（IR）の区域認定を目指しており、実現した後は、訪日客の急激な増加が見込まれる。本県が新時代の「出島」として、日本のゲートウェイとしての役割を担い、その役割を果たすためには、訪日客が我が国に対して抱くイメージに強い影響を及ぼすC I Q機関の増員及び常駐化等のC I Q体制の強化は早急に対応すべき課題であり、今後その必要性はますます高まってくる。

（本県の取組）

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。

なお、長崎空港では、今後、一部時間帯の航空管制業務のリモート化が進められることになったが、これを契機として運用時間の延長に結びつくよう路線誘致活動を強化しているところである。





【提案・要望実現の効果】

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、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。

42 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、観光庁】

【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6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

【本県の現状・課題等】

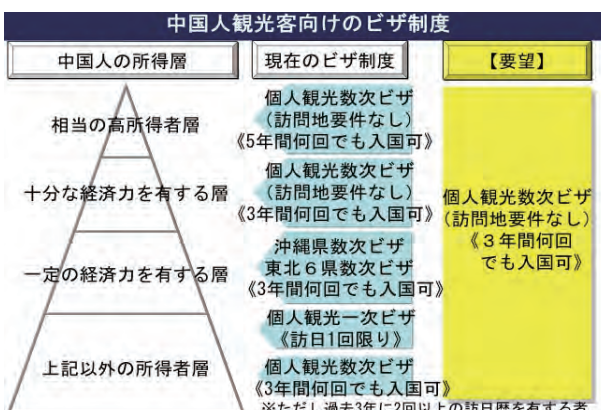
クルーズ船寄港数の増加やビザの発給要件緩和など、様々な要因により、令和元年の訪日外客数（JNTO推計）は、過去最高の3,188万人（前年比2.2%増）を数えた。一方で、訪日外国人観光客の約6割（延べ宿泊客数ベース）が、三大都市圏に集中しており、観光を地方創生につなげていくためには、本県を含む地方部への更なる誘客が必要である。

地方部への誘客を促進するためには、地方の魅力在海外市場に向けて継続的に発信することに加え、外国人観光客がリピーターとして訪日しやすい環境づくりが急務であり、そのためにビザの発給要件の更なる緩和が必要である。

（本県の取組）

本県では、2つの世界遺産や本県ならではの観光資源、海外交流の歴史等を活用し、アジアを中心とした外国人観光客の誘客に取り組んでいる。

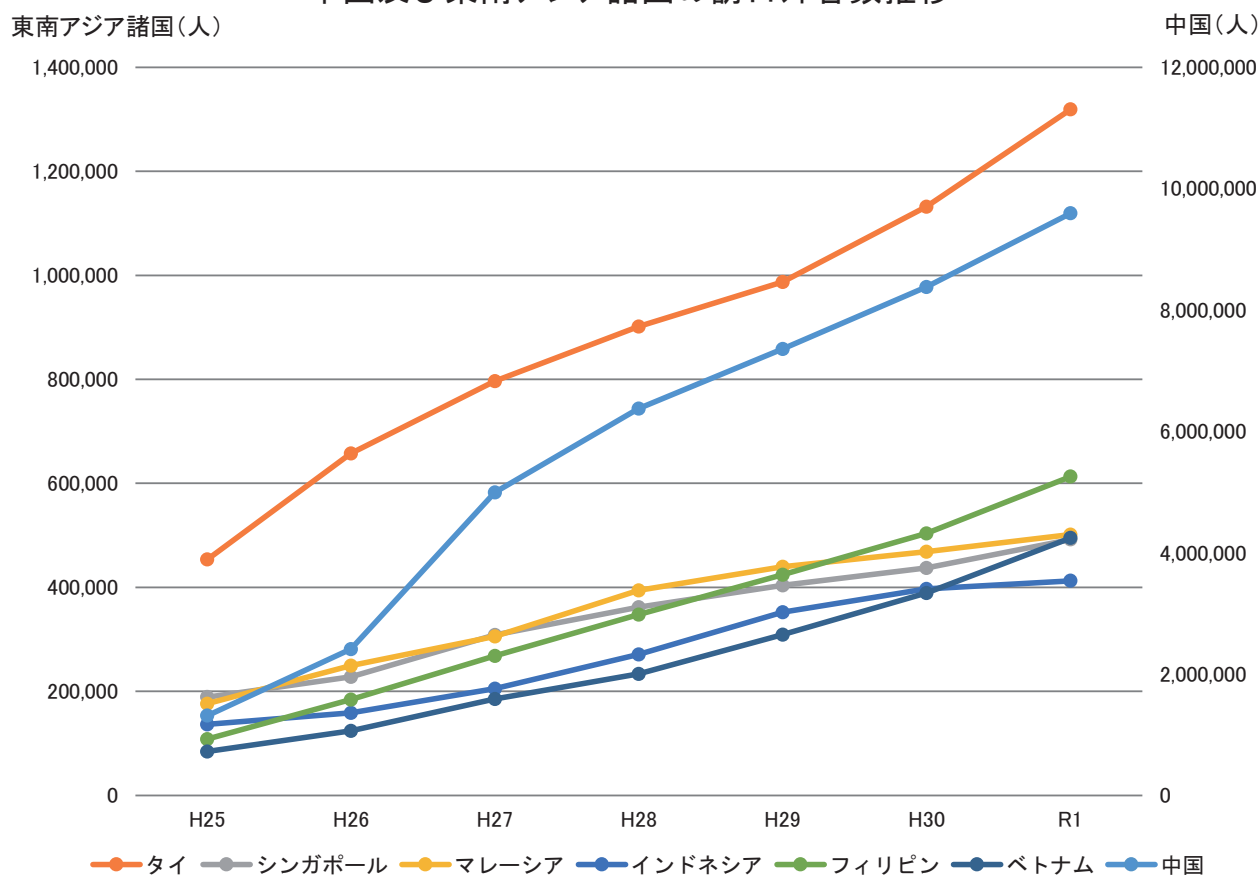
また、多言語コールセンターの設置による言葉の壁の解消や、通訳ガイドの育成等、外国人観光客をスムーズに受け入れ、満足していただける体制整備にも取り組んでいる。



東南アジア諸国向けの観光ビザ制度

対象国	ビザの種類	有効期間	滞在期間
ラオス	数次ビザ	5年間（商用目的、文化人・知識人）	90日以内
ベトナム	数次ビザ	10年間（期間内は何回でも訪日可）	90日以内
フィリピン	数次ビザ	10年間（商用目的、文化人・知識人）	90日以内
カンボジア	数次ビザ	3年間（期間内は何回でも訪日可）	15日以内
ミャンマー			
シンガポール	ビザ免除	—	90日以内
マレーシア	ビザ免除	—	15日以内
タイ			
ブルネイ			
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

中国及び東南アジア諸国の訪日外客数推移



(出所) 日本政府観光局 訪日外客統計

【提案・要望実現の効果】

(項目1)

近年の政府における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の開始は、訪日客の増加に大きく貢献した。

成長著しい東南アジア諸国に対して更なるビザ発給要件の緩和を行うことで、訪日外国人旅行者数の一層の拡大が見込まれる。

(項目2)

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（ゴールデンルートへの集中）を是正し、地方への誘致促進、更には地理的、歴史的関係性が深い本県への誘客拡大が図られる。

43 離島地域における揮発油税の減免等について

【経済産業省、国土交通省】

【提案・要望】

離島地域のガソリン価格は、地理的条件から流通コスト等が高く、本土地域よりも割高となっていることから、価格差是正を図る抜本的な措置として、離島地域におけるガソリンの揮発油税等の減免措置を講じること

また、揮発油税等の減免措置が講じられるまでの間は、現在行われている「離島のガソリン流通コスト対策事業」を引き続き実施すること

【本県の現状・課題等】

- 離島地域においては、路線バスなどの公共交通機関の路線や便数が十分ではないため、通勤・通学をはじめとした移動を伴う活動において、自家用車に頼らざるを得ない現状にある。

離島地域のガソリン価格は、その地理的条件から流通コストが高く、本土地域よりも割高であったため、国において、平成23年5月から「離島のガソリン流通コスト対策事業」により、離島地域におけるガソリン価格の値下げ支援が行われているところである。

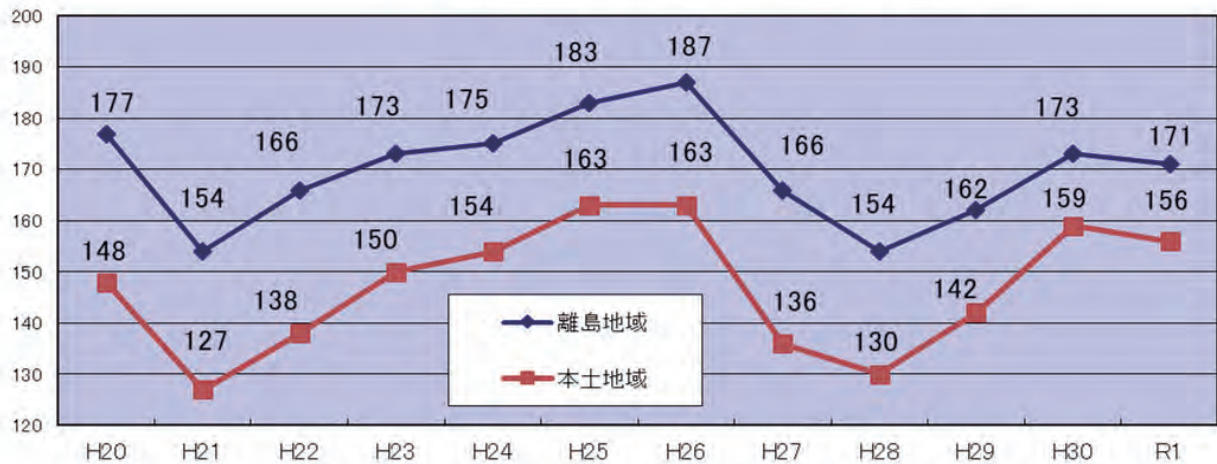
しかしながら、依然として本土地域よりも割高となっており、島民にとっては本土地域との価格差縮減の実感を持ち得ない状況にある。

離島地域のガソリン価格が依然として本土地域よりも割高となっている要因としては、輸送コストが本土に比べて嵩むことに加え、1店舗当たりの販売量が本土の4分の1程度と少ないことなどから、コストやマージンを価格に転嫁せざるを得ないことが割高価格の一因となっている。

このことは、島民の社会・経済活動に大きな影響を与えており、急激な人口流出や過疎化の進行を引き起こす要因にもなっている。

円/L

長崎県のガソリン価格の推移 (長崎県調査)



【提案・要望実現の効果】

- 本土地域と離島地域の価格差を抜本的に是正するため、地方財政に影響を及ぼさないように十分配慮したうえで、離島地域におけるガソリンの揮発油税及び地方揮発油税について、本則税率を上回る部分の減免措置を講じることは、離島地域におけるガソリン価格の低減が図られ、住民の生活安定と産業振興につながり、地域の人口流出や過疎化進行が抑制される。

また、本県は、国境に面した離島が多く存在している。国境離島は、領海や排他的経済水域の保全をはじめ、海洋資源の開発・利用や海上交通の安全確保などを図るうえからも重要な役割を担っており、本減免措置は、離島存続の基盤となる住民生活の安定と定住を促すものであることから、国境離島の維持・存続にも寄与する施策である。

44 カネミ油被害者の救済について

【厚生労働省】

【提案・要望】

未認定被害者の救済のため、カネミ油症がより総合的な判断に基づいて認定されるよう、今後とも研究をすすめるとともに、診断基準に新たな考え方を追加できないか検討すること

【本県の現状・課題等】

油症診断基準では、受診者の年齢および時間的経過を考慮のうえ総合的に診断することとなっているが、事件発生から51年が経過し、被害者が訴える症状等の多くは油症にみられる特徴的なものでないため、カネミ油に起因するものかどうかの判断が困難であり、診断においては、血液中ダイオキシン類濃度等を重視せざるを得ない状況である。

また、家族の認定状況も含めて考慮されてはいるが、家族の高齢化や死亡、被害者家族の抱える様々な事情等により、家族状況の確認が困難なケースもあり、自覚症状を訴えても、現在の基準を満たさないため、救済の対象とならない未認定被害者が本県には多くいる。

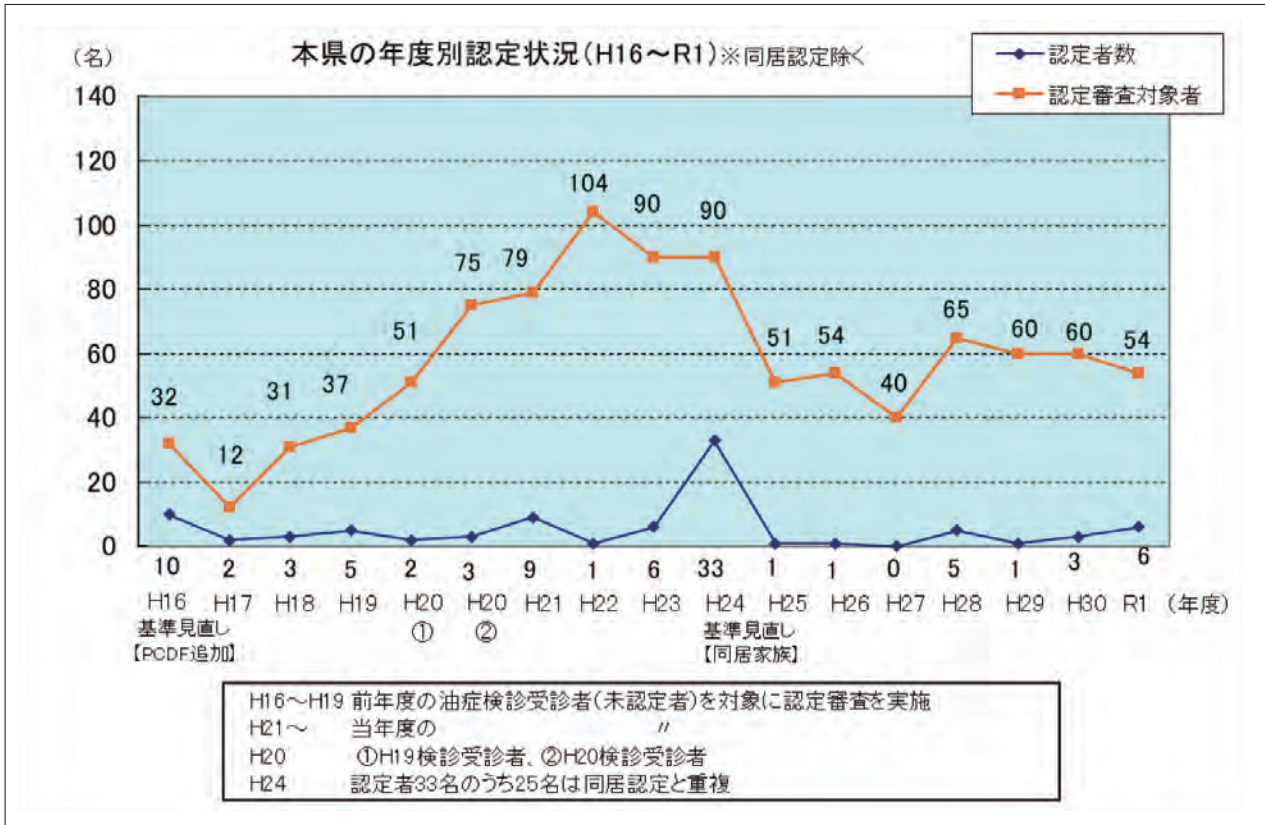
そのような中、カネミ油を摂取した当時の年齢やダイオキシン類の経年的な濃度の減少等を具体的に考慮して認定して欲しいという被害者からの要望もある。

（本県の取組）

長崎県では平成21年度に未認定被害者の健康実態調査を実施し、掘り起こしを行った。調査の結果、新たに本県在住が確認できた未認定被害者（連絡拒否者を除く）に対し、平成22年度以降、油症検診受診の勧奨を行っている。

また、平成30年度に油症検診に関するアンケート調査を実施し、被害者の要望を受け、昨年度から新たに福江地区での検診を実施している。

油症検診案内については、個別に通知を行うほか、より多くの未認定被害者に受診してもらえるよう、県の広報誌、市報、新聞やホームページにより広く広報を実施している。（令和元年度検診受診者 201名 うち未認定被害者 56名）



◎全国及び長崎県のカネミ油症認定状況(令和2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	2,331名	1,384名
長崎県	約 1,400名 (全国比約 10%)	979名 (全国比約 42%)	460名 (全国比約 33%)
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 172名認定 うち同居認定 153名	

※被害届出者数は、昭和44年7月1日現在

※全国の認定患者数は、令和元年12月末現在

※全国の生存認定患者数は、平成31年度健康実態調査の回答者数

※本県の生存認定患者数には、他県で認定を受けて本県に在住する患者10名を含む。

【提案・要望実現の効果】

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

45 大村湾の環境保全のための取組推進について

【環境省】

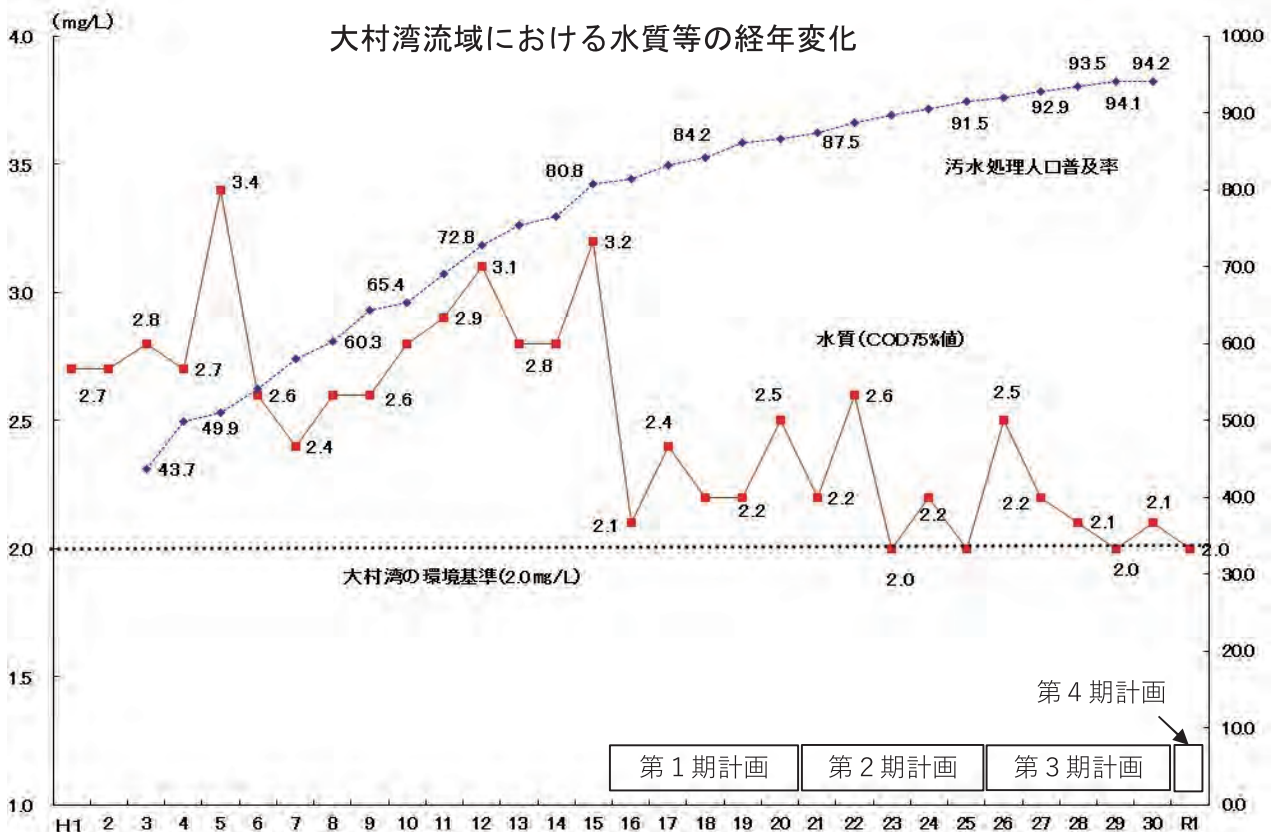
【提案・要望】

大村湾が全国的に稀な二重の閉鎖性を有する海域であることに鑑み、大村湾の環境保全のための取組推進を図るため、次の措置を講じること

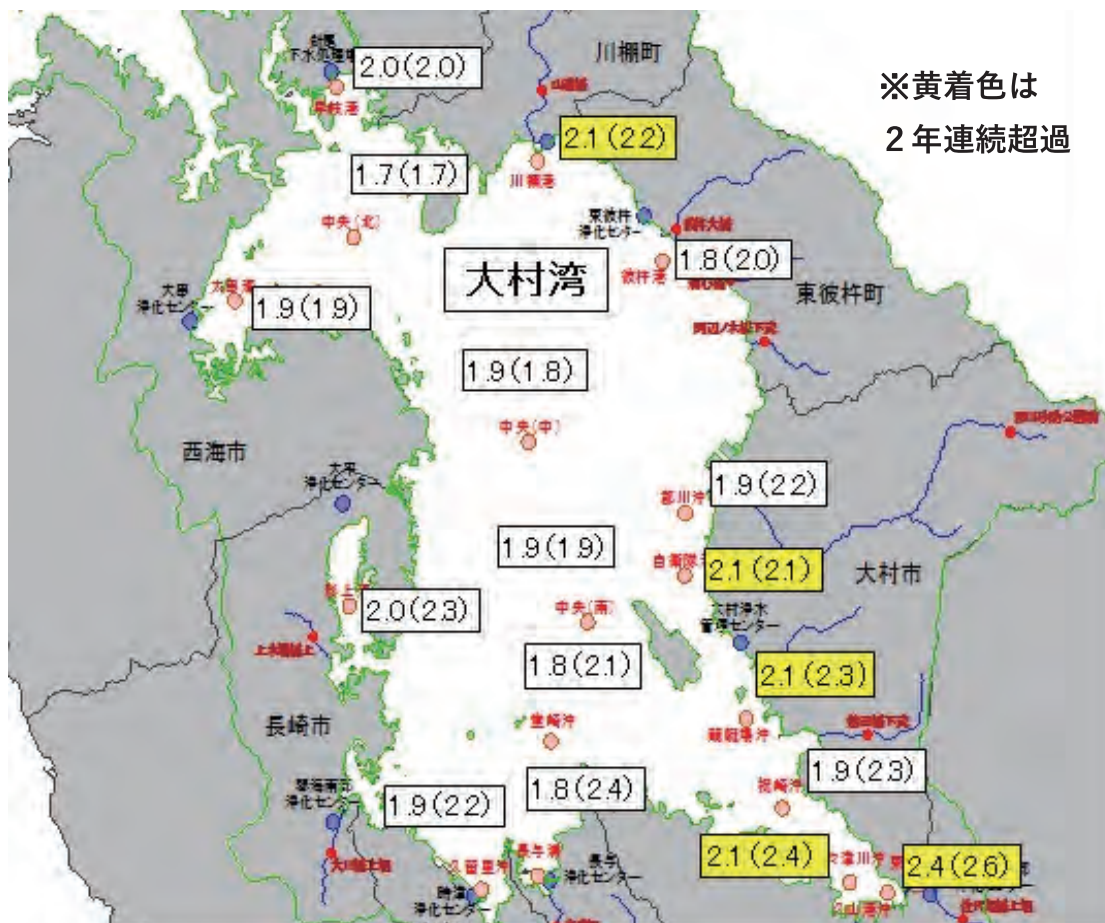
- 1 水環境改善のモデル海域として環境保全の向上につながる取組を行うこと
- 2 自律的環境修復が期待される再生砂等を活用した浅場造成などの支援体制を創出すること

【本県の現状・課題等】

- 本県では、大村湾の水質改善や環境保全等の観点から「第4期大村湾環境保全・活性化行動計画」を策定し、沿岸市町、関係機関が連携して水質改善等に取り組んでおり、湾全体では環境基準（CODで2.0mg/L以下）を達成しつつあるものの、海洋生物の生息場などの減少により、海が本来備えている円滑な物質循環が損なわれている状況である。
- 本県がこれまで大村市や時津町の沿岸に再生砂による浅場を造成した結果、二枚貝の稚貝が多く認められるなど生物の生息の場となりつつある。また、県民の親水性意識の向上につながっており、同様の浅場を普及・拡大していく必要がある。



大村湾のCOD(75%値)の達成状況【 R1(H30) 】



【提案・要望実現の効果】

浅場造成に関する支援制度が創設されることにより、大村湾を含む全国の閉鎖性海域において、水質の改善や生態系の維持・回復につながる。
また、住民が集う海岸として親水性も確保される。

46 水道事業の基盤強化に係る支援策の充実強化について

【厚生労働省】

【提案・要望】

- 1 離島・半島など地理的制約が大きく、非効率な施設配置を強いられる本県において、水道事業の基盤強化を目的とした施設の耐震化を促進するため、地域の実情に応じた補助率の嵩上げとともに必要な財源の確保を行うこと
- 2 高齢化が進む本県において、未普及地域で地元管理が難しくなった水道施設の整備を促進するため、補助事業の採択要件の見直しを行うこと

【本県の現状・課題等】

1 施設整備に対する補助率の嵩上げ及び財源確保

本県の水道事業者においては、これまで水道の普及に努めてきたことにより、県内の水道普及率は98.5%（平成30年度末）にまで達し、全国平均を上回って推移しており、水道の普及については一定進んできた。

本県においては、平地が少なく大きな水源が乏しいといった地理的要因により、非効率な水道施設の配置を余儀なくされており、これまで整備した施設の更新費用が、今後大きな負担となることが見込まれる。

近年、全国的に地震が頻発する中、水道施設の耐震化率が全国平均を下回る本県においては、耐震化を促進していく必要がある。

本県の水道事業者においては、組織体制や職員数の見直しを通じて水道事業経営の効率化を図ってきたところであるが、人口減少が進行する中、今後増大する更新費用確保のため水道料金の値上げが避けられず、地域間格差がますます拡大していくことが懸念される。

このため、本土地区においても、地理的要因が厳しい水道事業者に対しては、耐震化を含めた施設更新費用の負担軽減のため、より高い補助率が適用される要件区分の追加を行うとともに、計画的施設更新を進めるための当初予算の確保が求められている。

2 施設整備事業の採択要件の見直し

高齢化等の社会情勢の変化により、地元管理が難しくなった地域水道（市町の水道事業でない水道）について、市町による施設整備（未普及解消）を進めるための採択要件の見直しも求められている。

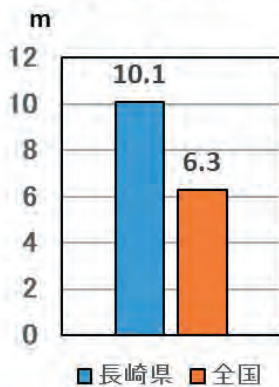
水道施設の耐震化事業にかかる補助率

生活基盤施設耐震化等交付金【事業区分：本県が実施した事業を抜粋】

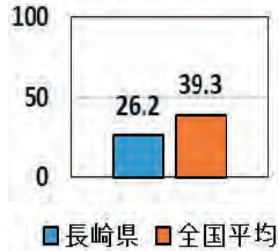
事業区分	主な対象施設	補助率	R1本県事業	
水道未普及地域解消事業	取水施設、導送水施設、浄水施設・配水施設・管路	1/4、1/3、4/10 (1/2) ・()は離島地区	3	4/10
簡易水道再編推進事業			1	1/2
生活基盤近代化事業			4	1/2
緊急時給水拠点確保等事業	取水施設、貯留施設、浄水施設、管路	1/4	6	1/4、(1/3)※
水道管路耐震化等推進事業	管路	1/4、1/3	4	1/3

※()はH27からの継続分

給水人口一人当たり管路延長 (H29)



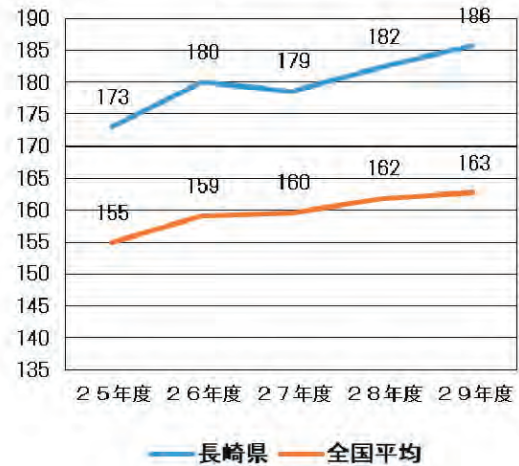
基幹管路の耐震化適合率 % (H29)



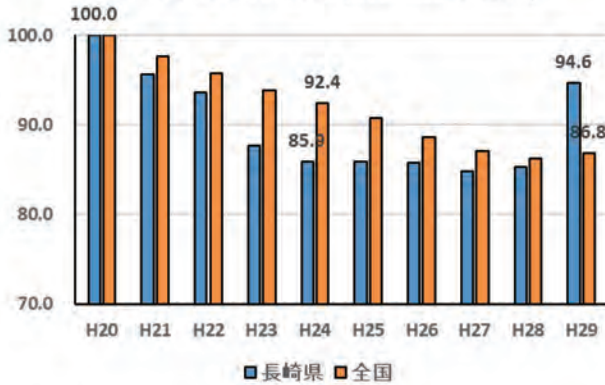
水道料金の推移 【上水】

※20㎡当たりの料金より算出

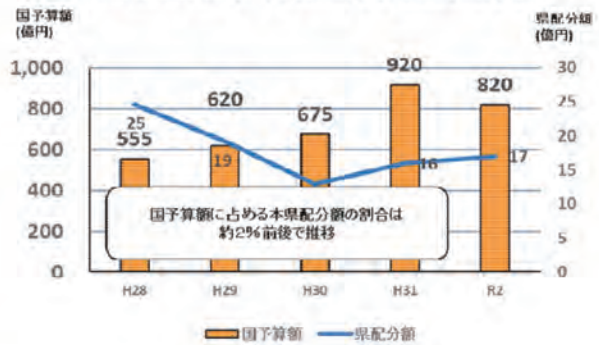
円/㎡



上水道職員数の推移 (H20=100とした指数)



水道施設整備費 年度別国予算額と県配分額



【提案・要望実現の効果】

(項目1)

地理的制約から非効率な施設配置を余儀なくされる水道事業者に対する補助率の嵩上げにより全国の水道事業者間の負担の平準化が図られるとともに、国の財源確保によって施設の耐震化及び老朽施設の計画的な更新が促進される。

(項目2)

水道施設補助事業の採択要件の見直しにより、水道の未普及地域の解消が促進される。

47 汚水処理施設の整備促進について

【国土交通省、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に対する財政的支援をすること
- 1 下水道による未普及地域の解消、下水道施設の耐震化、老朽化対策のために安定的な財源確保を図ること
 - 2 浄化槽設置整備事業における補助基準額上限の引き上げを行うこと
 - 3 下水道や合併浄化槽などの維持管理に係る個人負担の平準化を図ること

【本県の現状・課題等】

- 1 未普及地域の解消、施設の耐震化、老朽化対策
 本県の汚水処理人口普及率は、平成30年度末で80.9%と全国平均91.4%より低く、下水道による普及率は62.7%（全国平均79.3%）に留まっており、目標である64.2%を達成していないことから、未普及地域解消のために下水道の財源確保が必要である。
 本県の下水処理場40施設のうち17施設は、設備機器の更新時期を迎える20年を経過しており、そのうちの15施設と、重要な幹線管渠約226 k mの耐震化を進めていくには、耐震化と老朽化対策を併せて計画的に更新していく安定的な財源が必要である。
- 2 補助基準額の見直し
 本県の浄化槽普及率は、目標（H30末）である14.5%をほぼ達成しているが、下水道区域の見直しによって、浄化槽区域が拡大しており、さらに汚水処理人口普及率を伸ばすためには、集合処理区域外において、浄化槽の設置を促進させる必要がある。
 個人設置型浄化槽は、下水道に比べて設置費に個人負担の割高感があり整備が進まない状況であるため、市町単独費による上乘せ補助を行い普及拡大に取り組んでいる市町もあり、その取組を後押しする補助基準額の引き上げが必要である。
- 3 維持管理に係る個人負担の平準化
 人家がまばらで集合処理に適さない地域が多い、本県の汚水処理施設の普及概成のためには、下水道と同等の処理能力を持った浄化槽の設置を促進する必要があるが、維持管理に係る個人負担が下水道より割高なことがその障害となっている。
 今後、浄化槽を普及させていくには、その公共用水域への環境負荷軽減効果が下水道と同等であることに着目した、維持管理負担の平準化を図ることが必要である。
 具体的な例としては、維持管理費に対する補助を行う市町村に対して、施設の維持に直接関係がない法定検査費用の相当額を交付税対象とすることなどが考えられる。

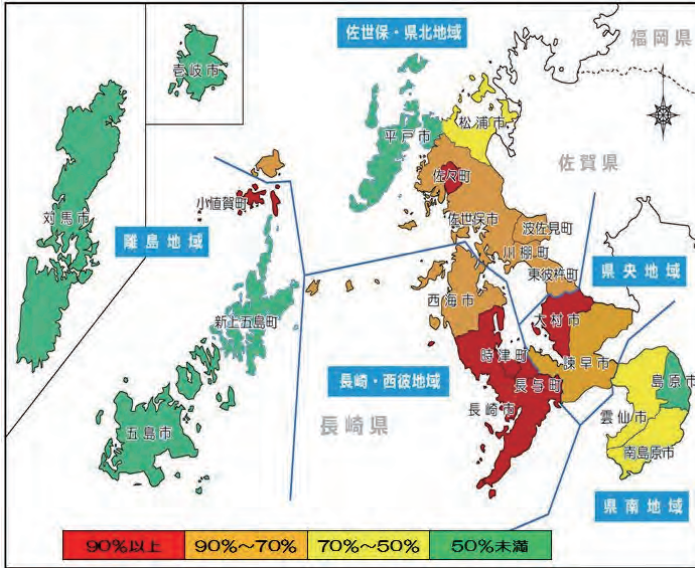
下水道使用料と浄化槽維持管理費の比較

長崎県	下水道	浄化槽	5人槽(内訳)		
	年間世帯平均 下水道使用料		浄化槽年間 維持管理費	保守点検費	清掃費
県平均	36,864円	44,779円	(14,446)	(25,333)	(5,000)

差額 **7,915円**

(注) 比較可能なデータがある9市町の平均(長崎、佐世保、諫早、松浦、壱岐、西海、雲仙、南島原、川棚)

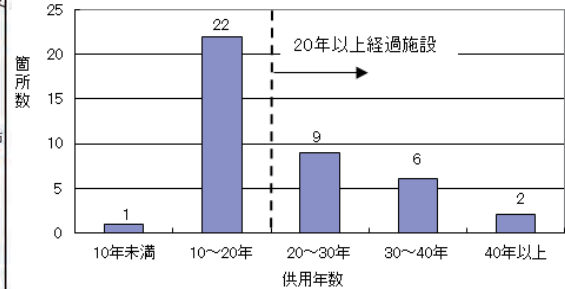
市町の汚水処理人口普及率分布図 (H31. 3)



下水道施設の耐震化の状況

	重要な幹線 延長 km	処理場 施設
県全体	450	40
耐震化が必要な施設	233	15
実施済み	7	0
未実施	226	15(2) (実施中)

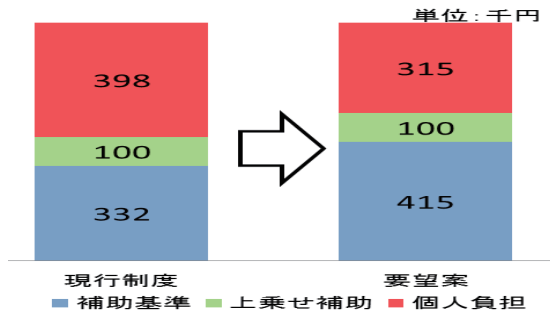
供用年数別の下水処理場



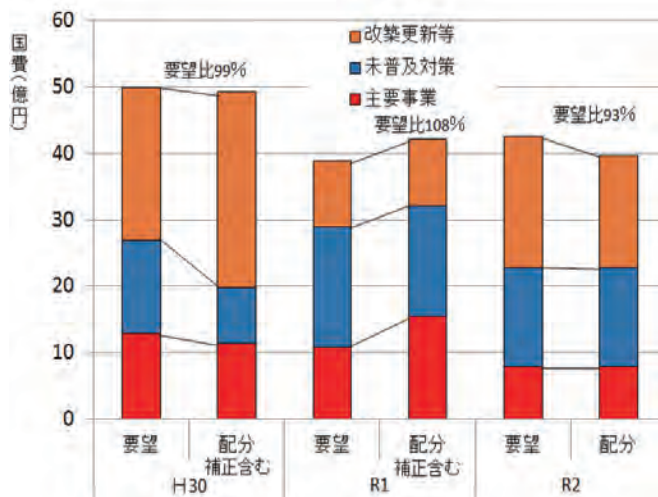
五島市における上乗せ補助の効果



浄化槽設置（5人槽）における補助基準額の
の現行制度と要望案の比較



下水道の国要望額と配分額における事業別の比較



【主要事業】

- ・ 処理場の施設統合
- ・ 大村湾水質改善のための高度処理整備
- ・ 新幹線整備等に関連した浸水対策

【要望案】

市町上乗せ額が浄化槽設置経費の1割以上2割未満であれば、補助基準4割を5割に引き上げ。2割以上であれば6割に引き上げ。

【提案・要望実現の効果】

(項目1)

国の財政支援により、未普及対策が促進され、快適な住環境の形成や公共用水域の水質保全が図れるとともに、インバウンド等の観光客に対し快適な環境が提供できる。

国の財政支援により、下水道施設の耐震化や老朽化施設の計画的な更新が可能となり、安全安心で持続的な下水道サービスが可能となる。

(項目2) (項目3)

浄化槽設置整備事業の補助基準額上限の引き上げや維持管理の平準化により、浄化槽設置等にかかる個人負担が軽減でき、浄化槽の設置が促進される。

48 海岸漂着物対策について

【環境省、農林水産省、国土交通省、経済産業省】

【提案・要望】

海岸漂着物等に関する下記対策を確実に実施すること

- 1 外国由来のごみが、毎年、多量に漂着することから、回収・処理等に要する財源の確保を図るとともに、外交上の適切な対応を実施すること
- 2 マイクロプラスチック（微細なプラスチック）ごみについては、生態系に及ぼす影響が懸念されることから、その実態解明と発生抑制対策を早期に講じること

【本県の現状・課題等】

1 財源の確保と外交上の適切な対応

本県は、日本列島の西端に位置し、国境離島をはじめとする多くの島々や北海道に次ぐ海岸線の長さを有していることから、他県に比べ多量のごみが毎年、漂流・漂着し、景観、自然環境、水産資源、観光等への影響が深刻な問題となっている。

平成22～31年度（10か年）の海岸漂着物等の回収量は約16.2万㎡で、回収・処理費用は約50億円となっている。漂着ごみは繰り返し漂着することから、回収・処理事業、発生抑制対策事業を長期的に取り組むための十分な財源の確保が必要である。

また、本県には外国由来のものが多量に漂着していることから、平成28年度から県と離島4市町の共催により、釜山広域市等と県内離島の高校生やNPO等による交流事業を開催し、両国の海岸漂着物の現状について認識するなど発生抑制対策の重要性について理解を深めており、国においても、関係国に対して、実効性のある発生抑制対策を講じるよう強く要請することが望まれる。

2 マイクロプラスチックごみの実態解明と発生抑制対策

微細なプラスチック類であるマイクロプラスチックは、含有・吸着する化学物質が食物連鎖中に取り込まれることによる生態系への影響などの調査が行われているが、海洋環境における深刻な影響が危惧されており、魚介類等への影響の実態解明とともに、海域に流入しないよう様々な発生抑制対策を早期に講じる必要がある。

対馬市の海岸



回収作業の様子



写真提供：（一社）対馬CAPPA

1 平成22～31年度（10か年）における海岸漂着物の回収・処理費用

県管理海岸	12,990 ^{m³}	479,146千円
市町管理海岸	149,380 ^{m³}	4,469,036千円
合計	162,370 ^{m³}	4,948,182千円
(うち、平成31年度)	15,778 ^{m³}	439,362千円

財源

- ・地域グリーンニューディール基金、海ごみ基金（環境省所管）
補助率 平成22～26年度：10／10
- ・平成27年度 地域環境保全対策費補助金（海岸漂着物等地域対策推進事業）
補助率 離島振興法等：9.5／10
半島振興法・過疎地域自立促進特別措置法等：9／10
原則的な補助率：8／10
- ・平成28年度以降の補助率
離島振興法等：9／10
半島振興法・過疎地域自立促進特別措置法等：8／10
原則的な補助率：7／10

2 漂着ごみ（ペットボトル）モニタリング調査（環境省調査）

- ・H28 対馬市 外国製57%（韓国40%、中国17%）、日本製13%、不明30%
- ・H29 五島市 外国製55%（韓国25%、中国28%、その他2%）、日本製17%、不明28%

3 廃ポリタンクの漂着

単位：個数

	全国	長 崎 県				全国順位
		日本語表記	外国語表記	言語不明	合計	
H25	4,099	0	486	428	914	1位
H26	14,255	1	706	817	1,524	3位
H27	19,901	0	1,324	990	2,314	2位
H28	15,773	10	2,773	159	2,942	2位
H29	16,054	4	5,521	712	6,237	1位
H30	14,335	0	5,677	301	5,978	1位

【提案・要望実現の効果】

（項目1）

必要な財源の確保により、継続した漂着ごみ等の回収・処理、発生抑制対策が実施可能となり、地方自治体における安定した海岸漂着物対策を実施できる。

関係国における発生抑制対策が推進されることにより、外国由来の漂着ごみが多い本県の漂着ごみ削減に繋がる。

（項目2）

マイクロプラスチックごみの実態解明と発生抑制対策により、海洋環境の保全が図られる。

49 国立・国定公園におけるインバウンド対策の推進について

【環境省】

【提案・要望】

国際観光旅客税を活用し、国立公園満喫プロジェクトで得られた成果を各国立・国定公園に確実に波及させること

- 1 地域の受け入れ環境整備のために、国際観光旅客税を財源とする関連予算を確保し支援を継続するとともに、事業メニューの対象を国立公園のみならず国定公園まで拡充を図ること
- 2 複数の国立公園を軸に周遊することによって長期滞在を促進させる取組等を推進すること
- 3 国際的な情報発信を強化すること

【本県の現状・課題等】

(地域の現状及び受け入れ環境の整備)

本県は、雲仙天草国立公園雲仙地域において、「国際観光旅客税」を財源とした国庫補助事業を活用し、関係機関及び地域の宿泊施設等と連携して景観改善や賑わい空間の創出等滞在環境の上質化に取り組んでいる。

国定公園は、地域を代表する自然公園であり、訪日外国人にとっても魅力的な地域資源を有している。本県の壱岐対馬国定公園も、リアス式海岸が美しい浅茅湾のシーカヤックや山頂からの眺めが素晴らしいトレッキング等様々なアクティビティを楽しむことができる。

また、長い歴史によって培われた歴史と文化にも恵まれており、インバウンドの拠点になりうる魅力的な自然公園である。

昨年からの日韓外交上の問題や今年に入ってから感染症の影響により各地の観光地は影響を受けており、特に中国・韓国から多くの旅行者が訪れていた本県も含めた九州地区は深刻な状況である。

(複数の国立公園を軸にした周遊ルートの構築)

九州北部のインバウンドの多くは福岡を基点としており、観光ルートは「福岡⇄長崎・佐世保」、「福岡⇄大分(別府・湯布院)・熊本(阿蘇)」が中心となっている。より長期の滞在を実現するには、各地域が魅力を高めることに加え、これらのルートを結んだ大きな周遊形態を提供することが必要と考えられる。

その実現には、国立公園が観光資源の核として重要な役割を果たしていくことが期待される。

本県においては、令和4年に九州新幹線西九州ルートが開業し、より周遊性が向上するため、長崎と熊本を結ぶ中間地点に位置する雲仙天草国立公園雲仙地域は重要な役割を担うことができると考えられる。

(国際的な情報発信)

インバウンド対策を推進するためには、日本には世界に誇れる多様で魅力的な自然を有する国立・国定公園があり、これら自然公園を安全・快適に旅行できるという正確な情報を積極的に発信していくことが重要である。



九州における国立公園満喫プロジェクトの成果の展開と連携の促進

【提案・要望実現の効果】

(項目1)

自然公園の利用施設の整備や標識の多言語化等について、国際観光旅客税を活用し、地方公共団体の取組を促進することによって公園の質の向上を図り、利用者へ安全で快適な利用環境を提供し、インバウンド対策への寄与を図る。

(項目2) (項目3)

国立公園満喫プロジェクトで得られた成果をベースとして、国が中心となって国立公園を核とした連携を推進するとともに、一体的に効果的な情報発信を行うことによって、多様な外国人のニーズに対応できる魅力的な周遊ルートの構築と訴求力の高いプロモーション活動が可能となる。



国が目指す国立公園を軸とした地方創生へ貢献！