

9 離島航路対策の強化について

【国土交通省】

【提案・要望】

離島航路が安全で安定的に運航されるよう船舶の建造等にかかる財政措置を強化するとともに、離島航路の安定化のため地元自治体との連携の強化を図ること

1 船舶の建造に係る補助制度の創設・拡充について

(1) ジェットフォイルは、本土と離島間を結ぶ高速交通機関として、多くの離島住民が通院やビジネス等により日常的に利用しており、かつ島外からのインバウンド需要や世界遺産、日本遺産への観光需要等による交流人口の拡大にも寄与している重要な移動手段であることから、船舶の建造等が促進されるよう補助制度を創設すること

(2) 旅客輸送や物資の運送を担うフェリー等は住民生活の維持、経済活動等に重要な役割を果たすことから、船舶建造にかかる補助制度を拡充すること

2 離島航路の安定化について

離島航路事業者の経営状況等の情報共有を図るとともに、航路事業者から一般旅客定期航路事業の申請が行われた場合は、地元自治体と情報共有が図られる体制を構築するなど、離島航路の安定化に向けた取組を推進すること

【本県の現状・課題等】

〈ジェットフォイル建造補助制度の創設について〉

令和元年度の離島住民のジェットフォイル利用実績は約34万人であり、ジェットフォイルが就航している航路の旅客利用のうち約67.6%を占めている。

本県においては、長崎～五島、博多～壱岐～対馬の2航路において、4隻が運航しており、いずれも船齢が30年以上経過していることから、船舶の更新については将来を見据えた取組が必要である。

導入当時に比べ船価が高額（1隻約50億円）となっているため、厳しい経営環境にある各航路事業者では、更新が難しい状況である。

県としては、更新（建造）の取組を進めるため、関係する都県による情報交換会を開催し、関係自治体や船舶建造事業者との意見交換などを行っている。

〈フェリー等の船舶更新補助制度拡充について〉

離島航路は、住民の移動手段や物資の輸送に必要不可欠であるが、人口の減少が続く中、航路事業者の経営は厳しさを増しており、フェリー等の船舶更新にあたっては、事業者の費用負担が大きいと、資金調達が課題となっている。

〈離島航路の安定化について〉

離島航路は、離島等の住民が日常生活及び社会生活を営むうえで必要不可欠なものであるが、将来的な離島航路の安定化が課題となっている。



長崎県内の離島航路を運航しているジェットfoil
ヴィーナス2:1985年就航



長崎県内の離島航路を運航しているカーフェリー
フェリーちくし:1994年就航

【船舶共有建造制度】 現行例

通常	(共有期間)	鉄道運輸機構		事業者
	9年	建造資金の90%貸付 (持分90%) ※有利子		自己負担 10%
※ジェットfoil以外の軽合金製の船舶 (高速船)				
ジェットfoil	(共有期間)	鉄道運輸機構	自治体	事業者
	15年	建造資金の70%貸付 (持分70%) ※有利子	建造資金の20%貸付 (持分20%) ※無利子	自己負担 10%
(償還期間)		15年払 (事業者 (使用料) ⇒ 鉄道運輸機構)	15年据置・15年払 (事業者⇒自治体)	

【提案・要望実現の効果】

〈ジェットfoil建造補助制度の創設について〉

ジェットfoilの更新費用を軽減し、海上高速交通の維持を図ることができることから、島外への通院など日常生活での移動に加えて、観光等における交流人口の拡大に寄与することができる。

〈フェリー等の船舶更新補助制度拡充について〉

航路は住民等の移動及び生活物資の運搬などのために欠かすことができない公共交通であり、船舶の建造等が安定的に行われることにより、住民の暮らしの確保及び地域の活力維持につながるものである。

〈離島航路の安定化について〉

航路事業者の経営状況等や新規航路事業の開設等について、地元自治体と情報共有等を行い、連携した取組を行うことで、離島航路の安定化につなげるものである。

10 長崎空港の国際線新ターミナルビル建設及び24時間化について

【国土交通省、財務省】

【提案・要望】

本県が目指している特定複合観光施設（IR）の誘致を見据えた需要に対応するとともに、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、長崎空港を活性化し、地域経済及び産業の振興を図っていくため、次の措置を講じること

- 1 IR誘致を見据えて本県が計画している長崎空港の国際線新ターミナルビル建設について、財源の確保を図るとともに必要な支援を講じること
また、C I Q体制の強化を図ること
- 2 長崎空港の24時間化を図ること
航空管制業務の一部リモート化を活かし、夜間・早朝チャーター便等の対応について柔軟に対処するとともに、定期便就航の見通しが立った場合は早期に運用時間の延長を図ること

【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、夜間・早朝時間帯の活用等により航空路線を拡充することは、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。

一方で、現在の長崎空港国際線ターミナルビルは、保安検査場や待合室等の施設が非常に狭隘であり、大型機や複数便の離発着が困難な状況にある。加えて、今後は感染症等へ十分対応できる設備の確保も必要となる。

このような中、本県においては、IRの区域認定を目指しており、開業（令和9年秋頃）以降の空港利用者については、平成30年度より約150万人増加する475万人（国内430万人／国際45万人）を見込んでいることから、その受入に対応するため、旅客ターミナルビルの機能拡充が急務となっている。特に、国際線新ターミナルビル（新ビル）整備のための財源確保や、国内線ターミナルビルの拡張に係る財産の移管等については、国の協力が不可欠である。

また、令和4年3月に長崎空港の航空管制業務が一部リモート化されたことを契機として、本県では、運用時間延長に向けた受入体制の整備に取り組むとともに、航空会社に対して路線の誘致活動を強化している。

（本県の取組）

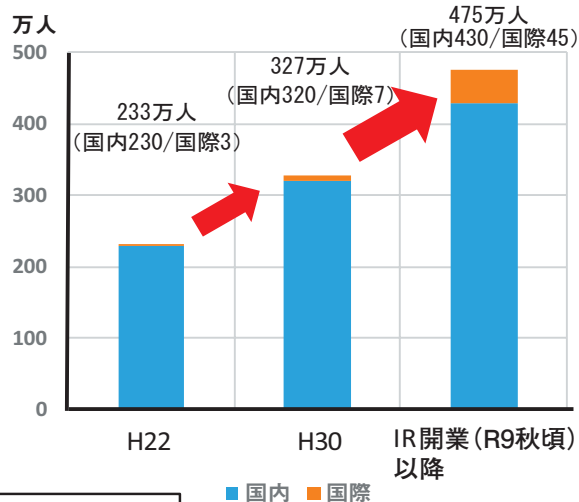
新ビルの建設に向け、空ビル会社及び国等との協議を行うとともに、C I Qなど国地方機関を交えた関係者による調整会議を設置し、地元として新ビルの施設配置や必要な設備等の情報共有や意見交換を進めている。また、インバウンドの受入環境の整備や海外への戦略的情報発信等、訪日外国人の誘客強化を図るとともに、令和3年8月に選定したIR事業者と連携し、国際航空路線の拡大に向け、航空会社への誘致活動を進めている。

空港24時間化へ向けた対応については、官民で構成する「長崎空港24時間化推進委員会」に、4つのプロジェクトチーム（2次交通対策P T、空港ビル内受入対策P T、利用促進対策P T、大村市内滞在対策P T）を設置し検討を進めている。

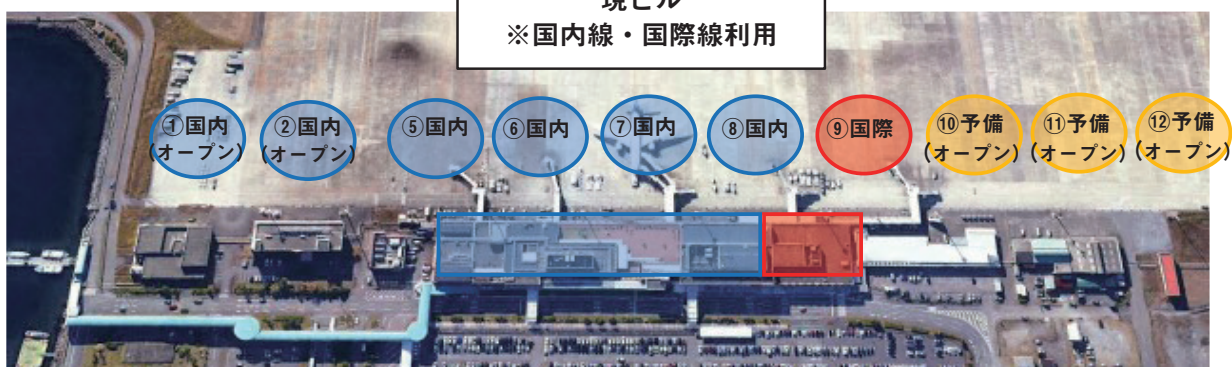
長崎空港旅客数

IR開業（R9年秋頃）以降には

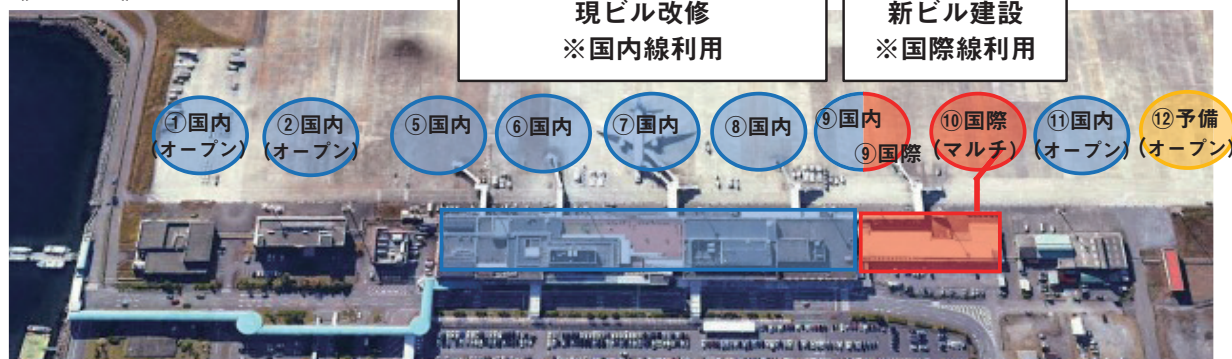
過去最高（H30）の327万人から約150万人増加し、475万人を見込む



ターミナルビル整備イメージ 《現行》



《整備後》



【提案・要望実現の効果】

（項目1）

国際線新ビルの建設により、大型機材や複数便の就航が可能となり、長崎空港におけるIR開業時の受け入れが円滑となるとともに、利便性の向上に伴い、国際航空路線やIR利用者のさらなる誘致・誘客に繋がることが期待される。

（項目2）

アジア地域等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時間化により、国内線の拡充だけでなく、国際チャーター便や定期便の誘致が促進され、訪日外国人を含めた交流人口の増加が見込まれる。

いずれも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しての役割を担い、本県の活性化のみならず、国で進められている日本の観光立国推進に大いに貢献することができる。

11 Society5.0実現に向けたデジタル関連施策の充実・強化について

【内閣官房・総務省】

【提案・要望】

人口減少・少子高齢化の進行や2040年問題に対応するためのSociety5.0実現に向けた取組において必要不可欠となる、以下の事項について、充実・強化を図ること

1 デジタル田園都市国家構想について

デジタル田園都市国家構想については、早期に具体的なロードマップを示し、地方の状況に応じた財政支援を行うとともに、「デジタル人材の育成・確保」については、都市部と地方における偏在が生じないように配慮すること

2 自治体DX推進計画の推進について

「自治体情報システムの標準化・共通化に係る手順書」について、ガバメントクラウドの仕様や共通要件等の検討状況を踏まえ適切に改定するとともに、必要となる改修・移行費用等に対する財政的支援を確実に行うこと

3 デジタル社会の進展に対応できる光ファイバの整備等について

(1) 光ファイバ整備に係る支援制度を継続すること

(2) 光ファイバ網の性能の高度化（芯線増強、機器更新など）に係る支援制度を拡充すること

(3) ユニバーサルサービスに係る新たな交付金制度においては、光ファイバ等の超高速ブロードバンドにかかる支援対象・配分等について離島・半島地域などの条件不利地域の実情に十分配慮した設定とするとともに、無線ブロードバンドの維持管理費を対象とすること

(4) 公設の光ファイバ網の民間事業者への譲渡に係る支援制度の拡充を図ること

4 5G基地局の整備について

民間通信事業者による5G基地局の整備に係る支援制度を拡充するなど、確実に地方での整備が進むよう、通信事業者へ働きかけを行うこと

5 地上デジタル放送の安定的な受信環境確保について

(1) 県内全域において、地上デジタル放送を安定的に受信できる環境を整えるとともに、共聴施設の維持管理に係る支援制度を創設すること

(2) デジタル混信対策に係る支援制度を継続すること

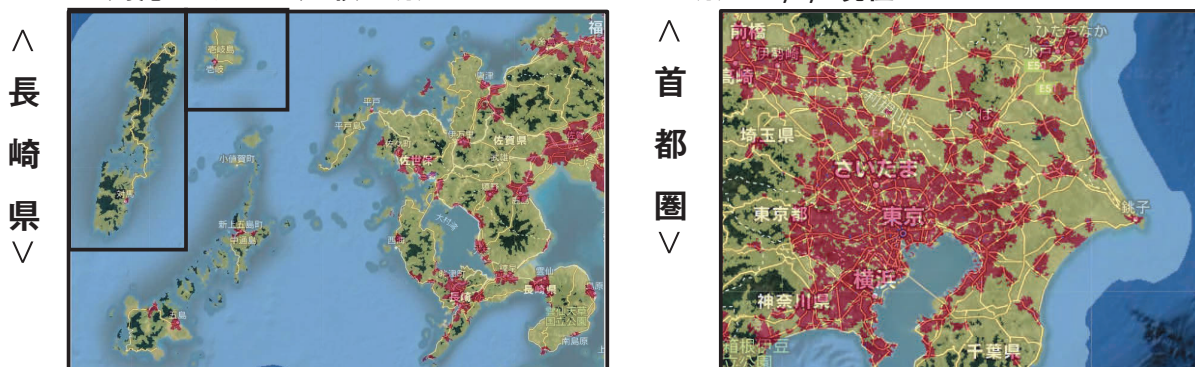
6 離島地区における総合行政ネットワーク（L GWAN）について

第五次L GWANの整備に当たっては、本土と同等の通信速度での接続を可能とし、また、追加費用の負担なく本土と同等の価格で利用可能とすること

【本県の現状・課題等】

- 1 デジタル田園都市国家構想に基づき、地域のデジタル化を進めていくためには人的・財政的課題を解決する必要がある。
- 2 自治体DX推進計画において、ガバメントクラウドへの接続方法等、不明確な部分があり、自治体の対応が遅れることが懸念される。
- 3 本県は、離島や過疎地域などの条件不利地域が多く、市町が公設により光ファイバを整備してきており、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。
- 4 5G基地局整備に係る民間事業者への補助制度において、補助要件として、条件不利地域であることや、3Gのみのエリア又は100世帯未満の4Gエリアであることなどが定められており、地方の本土部や市街地での補助制度活用が困難である。
- 5 地上デジタル放送を安定的に受信できない地域があり、さらに、過疎化等の進行で共聴施設組合の構成員が減少し、住民負担増や施設維持管理に支障が生じることが懸念される。併せて、本県の地理的・地勢的特性から、国内外の電波の影響による地上デジタル放送の受信障害が発生している。
- 6 第四次L GWANにおいては、離島地区の通信速度は上限が10Mbpsと本土に比べて10分の1に制限されている。また、利用料の他にも毎月個別費用の負担が必要であり、本土地区に比べて地元自治体の負担が大きくなっている。
L GWAN-ASPやガバメントクラウドの利用拡大により、今後もL GWANの通信量の増大が見込まれており、格差の解消が必要。

<5G対応エリアの比較> ※NTTdocomo HPより ※2022/4/3現在



【提案・要望実現の効果】

(項目1、2、3、4)

Society5.0実現に必要な情報通信基盤の整備を促進することにより、幅広い分野におけるAI、IoT、ビッグデータなどの活用が進み、離島・半島や中山間地域でも条件不利を感じることなく、質の高い生活を実現できるとともに、地域課題の解決や地域活性化、さらには、新サービスの創出などにより産業の活性化が進展する。

(項目5)

地上デジタル放送における難視聴地域解消や、離島や沿岸部を中心とした海外波等による受信障害の解消により、安定的かつ継続的なテレビ視聴が可能となる。

(項目6)

第五次L GWANの通信速度及び料金体系の不均衡を無くすことにより、地理的・地勢的に不利な条件を抱える離島地区においてもICTの利点を最大限に活用した行政サービスの提供が可能となる。

12 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】

今後こども家庭庁が設置される予定であることを踏まえ、こどもを取り巻くあらゆる環境を視野に入れ、こどもや子育て家庭の福祉の増進を図るとともに、少子化対策を充実させるため、以下の施策を講じること

- 1 地域少子化対策重点推進交付金については、地方が一体となり、地域の実情に応じて、結婚支援などの少子化対策を継続・強化して実施できるよう、「自治体間連携を伴う取組に対する支援」を重点課題事業として継続すること
- 2 子ども・子育て支援新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) 保育所・幼稚園・認定こども園において、職員の勤務環境改善・雇用継続の観点から基準以上に職員を配置せざるを得ない現場の実態や離島などの人口減少地域の実情を踏まえ、職員配置基準の見直しや公定価格等の見直しを図ること
 - (2) 保育士修学資金貸付等事業について、更なる貸付枠の拡大及び事業期間の延長を図られるよう、十分な予算を確保すること
 - (3) 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・若者の育成支援については、相談件数の増加、相談内容の複雑化などニーズがさらに増していることを踏まえ、必要な財政措置を講じること
- 4 国において、全国どこに住んでいても同じ条件で医療が受けられる、新たな子どもの医療費助成制度を創設すること。また、子どもの医療費助成に係る国庫負担金等の減額調整措置については対象年齢にかかわらず廃止すること

【本県の現状・課題等】

<地域少子化対策重点推進交付金について>

合計特殊出生率が目標に達しない中、少子化の克服に向けては、地域の実情に応じた長期的な対策が必要となるが、その効果を一層高めるためには、県・市町間で危機意識の共有を図り、課題や対策を明確化しながら、連携して取組を推進する必要がある。

本県においては、令和元年度から「自治体間連携を伴う取組に対する支援」の枠組みを活用し、県・市町が一体となって対策を進めている中、マッチングシステム会員的大幅な増加に加え、成婚実績も増加傾向となるなど成果も得られており、厳しい財政状況の下、各市町の不安感を除去し、結婚支援など少子化対策の更なる促進を図るためには、一定期間、安定的にこの枠組みを活用できる環境が必要である。

<保育所等の職員配置等について>

保育士等の人件費については、国家公務員給与に準じて算定されているが、保育士等の配置基準が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。

保育所においては、年度途中に入所する児童が多いため、児童が少なく給付費が低くなる年度初めに、保育士を継続雇用することが難しくなる実態がある。

人口減少地域の小規模な施設は、少子化により園児数が減少し、施設の維持運営が難しい状況にある。

<保育士修学資金貸付等事業について>

当該事業については、平成28年度から令和2年度までの5年間に必要な事業費のうち国費9/10の交付を27年度に受け、その後、数回の追加交付を受けて実施しており、現在、令和4年度まで事業継続できる見込みであるが、質の高い保育士確保対策の充実を図るため、更なる貸付枠の拡大と事業期間の延長が必要である。

<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、地方の財政負担が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、本県においては、昭和57年から世帯収入の低い母子世帯等に対し、県単独で利用料の助成（母子家庭等児童助成事業）を行っており、保育所と同様、このような世帯に対する負担軽減のための補助が必要である。

<子ども・若者の育成支援について>

地方公共団体が設置する子ども・若者総合相談センターについては、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る。

本県では平成23年に子ども・若者総合相談センターを設置し、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が無くなり、厳しい運営となっている。

同センターでは、相談件数が5年間（H28～R2）で約2倍に増加していることに加え、相談内容が複雑化していることから、相談機能の充実・強化が求められている。

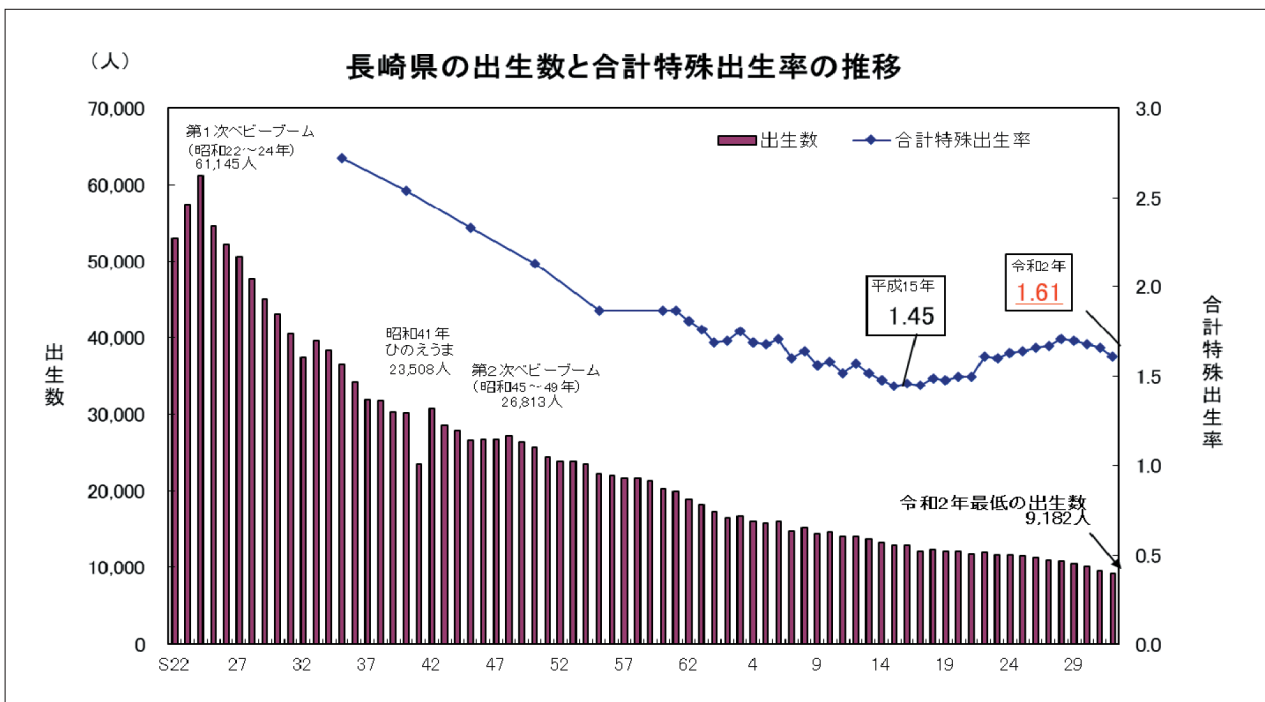
<子どもの医療費助成について>

県では市町が行う子どもの医療費助成制度に対して、小学校就学前までの乳幼児の医療費（窓口負担）について補助を行っている。

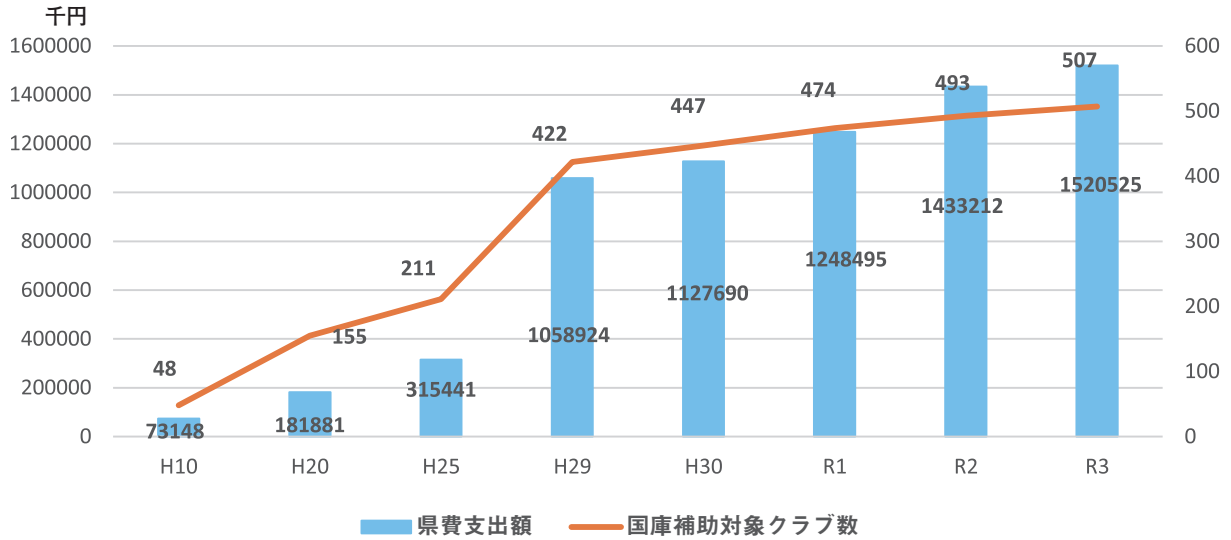
子どもの医療費への助成については、全国の市町村で行われているが、自治体間での拡大競争が進み、財政力等によりその内容に格差が生じており、県内の市町においても同様の状況がある。

<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>

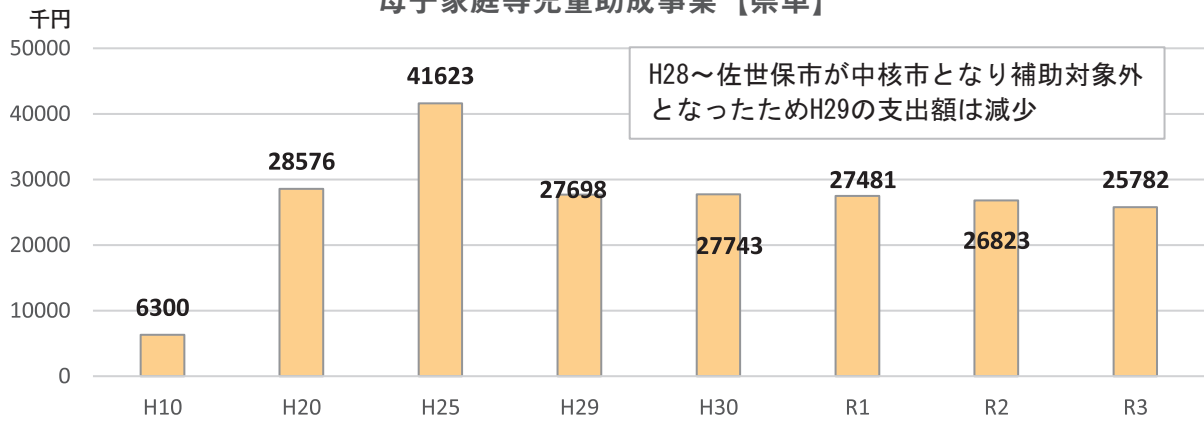
子どもの医療費助成事業を現物給付により実施した場合の国民健康保険に対する国庫支出金の減額措置について、国は平成30年度より未就学児までの医療費助成については減額措置を行わないこととした。しかしながら、未就学児以外の減額措置については、引き続き行われていることから、この措置は、国が推進する少子化対策等福祉施策への地方の努力と相反するものであり、現物給付を行う市町にとって大きな財政負担となっている。



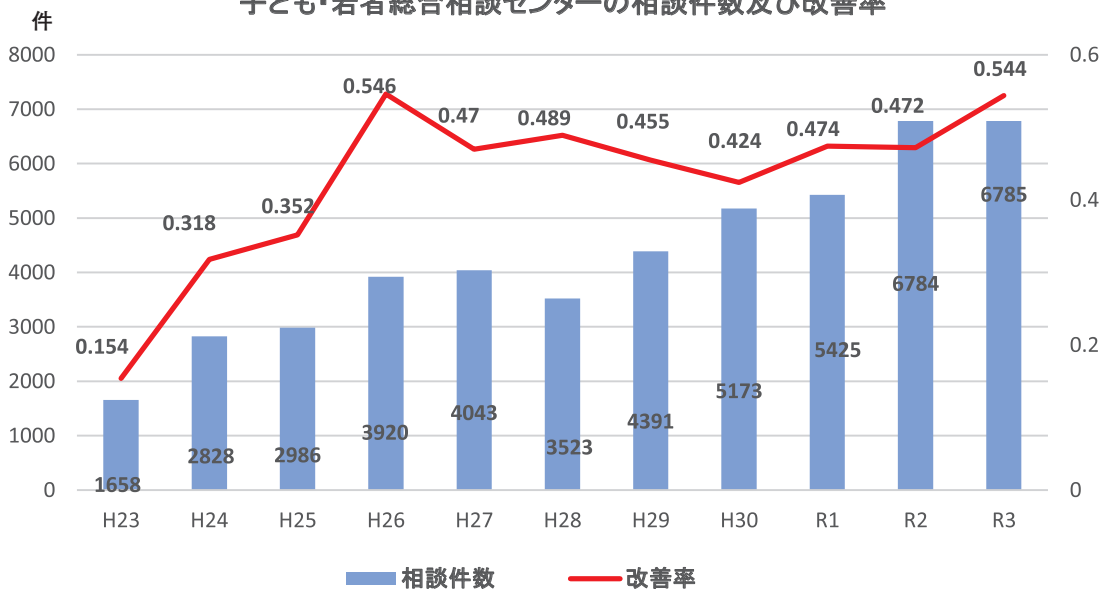
放課後児童クラブ運営費国庫補助に係る県費支出額



母子家庭等児童助成事業【県単】



子ども・若者総合相談センターの相談件数及び改善率



○市区町村における子どもの医療費等助成の実施状況

(単位：市区町村)

	通 院							
	年 齢				所得制限		一部負担金	
	就学前	小学生まで	中学生まで	高校生以上	あり	なし	あり	なし
長崎県 (R3.4.1)	—	—	14	7	0	21	20	1
全国 (R2.4.1)	56	76	873	736	242	1,499	617	1,124

	入 院							
	年 齢				所得制限		一部負担金	
	就学前	小学生まで	中学生まで	高校生以上	あり	なし	あり	なし
長崎県 (R3.4.1)	—	—	14	7	0	21	20	1
全国 (R2.4.1)	3	39	895	804	237	1,504	529	1,212

【提案・要望実現の効果】

(項目1)

県・市町間で危機意識の共有を図り、課題や対策を明確化し、連携して少子化対策を推進することにより、県民を巻き込んだ取組が進むなど、高い相乗効果が得られ、県民の希望出生率2.08の達成に近づくことができる。

(項目2(1)、(2)、(3))

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し、年間を通じて安定的に雇用できるような給付費制度に見直すことにより、保育士等の処遇改善や負担感の軽減が図られる。

併せて、保育士修学資金貸付等事業の貸付枠の拡大と事業期間の延長により、保育士等の安定的な確保につながる。

さらに、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。

(項目3)

一人ひとり子ども・若者が健やかに成長し、次代を担うことができるようになる。

(項目4)

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。

13 農林水産物の国際貿易交渉への適切な対応と体質強化対策について

【農林水産省】

【提案・要望】

- 1 TPP11協定等の発効後の影響分析と、「総合的なTPP等関連政策大綱」に基づく農林水産物の体質強化対策の効果検証を行った上で、生産者が将来にわたり意欲をもって経営を続けられるよう、国の責任において必要な施策を着実に講じるとともに十分な予算確保を図ること
- 2 新たな国際貿易交渉や、既に発効している協定に基づく再協議が生じた際の国際的ルールづくりに当たっては、国民へ十分な情報開示や丁寧な説明を行い、国民の理解を得ながら交渉を進めるとともに、我が国の農林水産物及び食と地域産業を守るために最大限の努力を払っていくこと

【本県の現状・課題等】

本県では、平成27年度からの補正予算において計上されている産地生産基盤パワーアップ事業や畜産クラスター事業、浜の担い手漁船リース事業などのTPP等関連対策を積極的に活用し、市町、関係団体と一体となって施設園芸ハウスの整備や肉用牛増頭のための牛舎整備、持続可能な収益性の高い操業体制への転換など、農林水産業者の体質強化等を推進しており、その結果、本県の農業産出額は増加傾向にあるなど一定の成果が見えているところである。

しかしながら、今後、輸入農林水産物の関税削減等の影響により、国産農林水産物との競争の拡大が懸念されることから、中山間や離島・半島地域が多く、他県に比べて経営規模が小さい本県においては、引き続き体質強化や経営安定などに取り組む必要がある。

1 農林水産物の体質強化対策

TPP11協定等の発効後の影響については、分析が明らかにされておらず、品目によっては長期的に影響を見極める必要があるなど、各協定において十分な国境措置が確保されているのか、国内対策が十分なのか確認できていない。

また、これまでに国から示された影響試算については、前提条件によって試算結果が大きく変動することが予想され、提示された生産減少額、国内生産量の影響の範囲にとどまるのか、長期的な国内対策の実施や全体予算規模が将来にわたり確実に確保されるかなど不透明である。

2 新たな国際貿易交渉への対応

今後、新たな国際貿易のルールづくりにあたっては、過去の経済連携協定で約束した市場アクセスの譲許内容が最大限であることを堅持するなど、我が国の農林水産物をしっかりと守るために必要な国境措置を確保することが重要である。

●長崎県の農業の現状

- **高齢化等により農業従事者は減少**
基幹的農業従事者は、R2年までの10年間で35%減少
H22年：38,655人→R2年：25,107人
- **1戸あたりの耕地面積が小さい**
全国平均2.50haに対し、長崎県は1.63ha (全国平均の65%)

農家1戸当たり耕地面積 (単位: ha/戸)

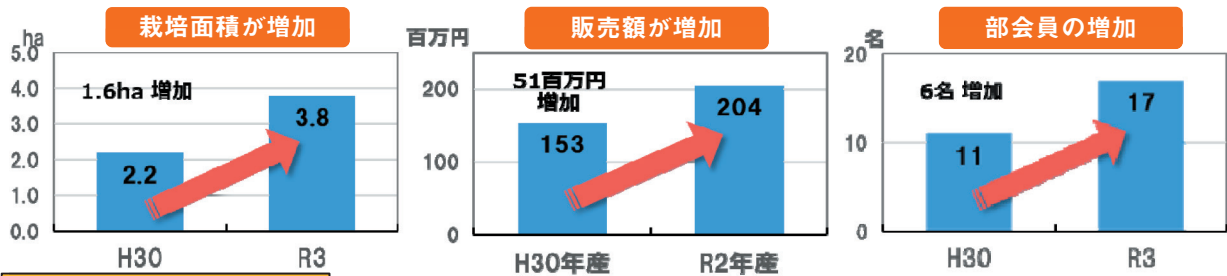
	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)
長崎県	1.31	1.45	1.63
全国	1.82	2.09	2.50

厳しい農業の現状に加え、輸入農林水産物との競争拡大
⇒ 加速的かつ継続的な体質強化対策が必要

●TPP等関連対策を活用した本県の取組と効果

産地生産基盤パワーアップ事業

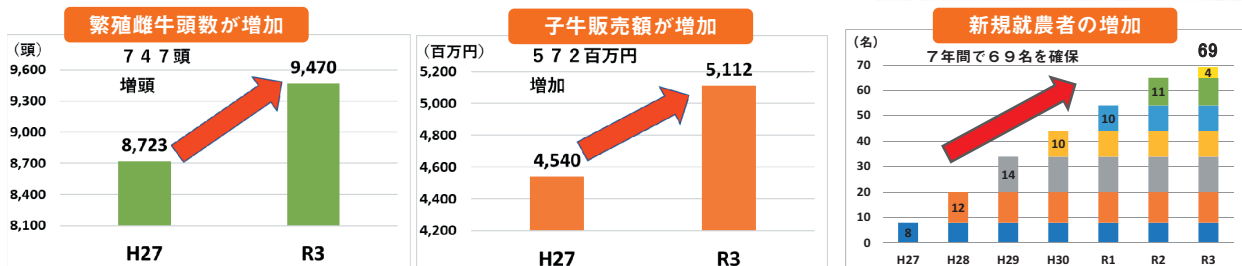
- **JA長崎せいひ ことのうみいちご部会 <取組事例>**
 - ・JAが低コスト耐候性ハウスを整備 (R元年補、R2年補) し、新規就農者等に対してリースを実施。
 - ・新規就農者が増加 R2:5名、R3:2名 (H30、R1はなし)
- ⇒ **栽培面積、販売額、部会員が増加し、産地基盤が強化**



畜産クラスター事業

- **ながさき県北畜産クラスター協議会 <取組事例>**
 - ・肉用牛繁殖牛舎:32棟 (繁殖雌牛1,149頭増頭規模)
 - ・キャトルステーションの増設:360頭規模 → 660頭規模
- <協議会活動>
- ・「肉用牛大学」の開催により、分娩間隔短縮や出荷率の向上など生産性向上対策を推進
- ⇒ **繁殖雌牛の増頭、子牛販売額の増加、新規就農者69名増加**

子牛の共同育成による
労力軽減



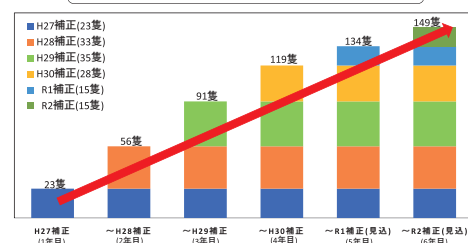
浜の担い手漁船リース事業

<取組事例>

- ・大型化した漁船に循環型活魚水槽等を整備
→ **操業日数の増加や漁獲物の単価向上**
- ・独立のために漁船を導入し延縄漁業等に着業
→ **漁業就業者の独立支援や経営安定**

⇒ 5年以内に漁業所得等10%以上向上を計画
持続可能な収益性の高い操業体制への転換を推進

漁船リース事業採択数 (累積)



中核的漁業者の育成に貢献

14 強靱な県土づくりについて

【国土交通省、農林水産省】

【提案・要望】

激甚化・頻発化する自然災害から県民の命と暮らし及び産業を守り、社会の重要な機能を維持するためにも、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を必要性や効果の高い箇所から計画的に実施できるよう、必要な予算・財源を優先的に措置するとともに、円滑な事業執行を図るための弾力的な措置を講ずること

- 1 道路ネットワークの機能強化対策の促進及び予算の確保
- 2 防災・減災、国土強靱化に資する公共インフラの整備促進及び予算の確保
- 3 災害に強い農山漁村づくりのための漁港、漁港海岸施設、農地海岸施設、治山施設、地すべり対策、ため池等の整備促進及び予算の確保
- 4 防災・減災のための新たな補助制度の創設
・高波浪による第1線防波堤の耐波性検討のための調査費補助制度

【本県の現状・課題等】

本県は、土砂災害警戒区域32,379箇所（全国2位）と急峻な山地や崖地が多いことに加え、大雨特別警報も4年連続で発令されるなど、前線に伴う集中豪雨や台風の常襲地帯に位置し、頻繁に洪水・浸水被害や土砂災害が生じており、令和3年8月の大雨では全面通行止めも発生するなど、県民生活に多大な影響を与えている。

このような中、災害時に地域・集落の孤立化を防ぐ強靱な道路ネットワークの構築や法面対策等の局所対策等を進め、その効果が一定現れているものの、対策はまだ不足しており、これらを計画的に実施する必要がある。

また、農山漁村地域においても、漁港数は228箇所と全国2位、漁港海岸は888kmと全国1位、山地災害危険地区は3,068箇所と全国中位（26位）ではあるが、森林面積に対する箇所数は12位と高く、災害が発生しやすい環境にある。これに加え、県内に719箇所の防災重点農業用ため池を抱えており、早急な整備が必要となっている。

さらに、本県の海岸線延長は約4,200kmと全国第2位であり、この海岸沿岸部に人口と資産の多数が集中しているため、高潮災害を受けやすい状況にある。この地に暮らす人々の安全を守るため、高潮浸水想定区域指定のための調査及び第1線防波堤の耐波性検討のための調査を早期に進める必要がある。

【提案・要望実現の効果】

（項目1・2）

防災・減災対策の充実により、県民の生命・財産を守り、安全で安心できる生活環境を確保するとともに、道路の防災対策や橋梁・岸壁などの耐震化により災害に強い緊急物資輸送のネットワークが構築できる。また、流域治水を推進し、ハード・ソフト一体となった事前防災対策により流域全体で水害を軽減できる。

（項目3）

防災・減災対策を行うことで、農山漁村の安全が確保され、生産者が安心して経営を続けることができるとともに将来にわたり集落を維持保全することができる。

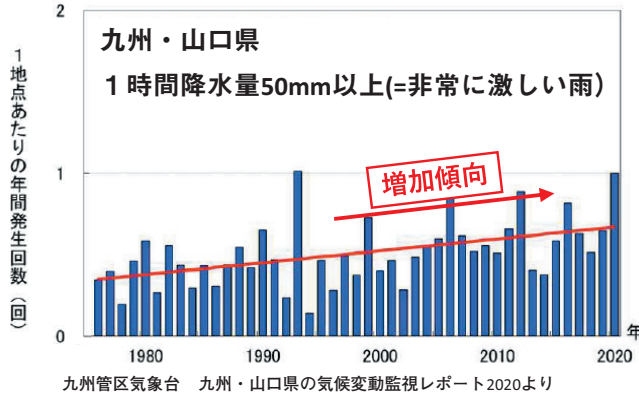
（項目4）

新たな補助制度の創設により、第1線防波堤の耐波性検討による計画的な施設改良が可能となり、背後地の防災・減災対策が促進される。

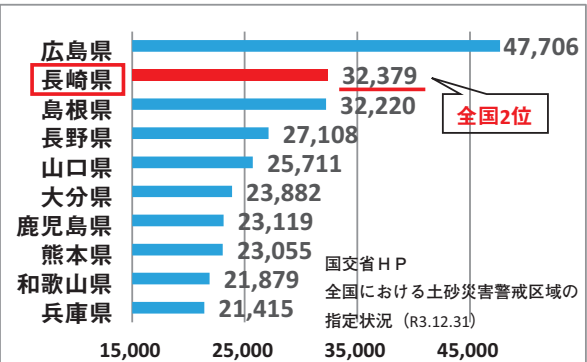
長崎県の現状と被災状況

長崎県は大雨特別警報が4年連続発令され、土砂災害警戒区域も全国2位（32,379箇所）

1時間降水量50mm以上の年間発生回数の経年変化



土砂災害警戒区域数の全国トップ10



道路崩壊等により全面通行止めが発生するなど、県民生活や産業に大きな影響が発生



これまでの国土強靱化対策による効果

【ダブルネットワーク化によるリダンダンシーの確保】

高規格道路を迂回路として利用！



【河道拡幅等による浸水被害の抑制】

河道拡幅で流下能力を大幅に向上！



河道拡幅



15 水産基盤整備等の促進について

【農林水産省、国土交通省】

【提案・要望】

水産政策の改革に即して水産基盤整備等を着実に推進するため、必要な予算を確保・充実すること

- 1 本県水産物の国内消費及び輸出拡大に向けた生産・流通機能の強化と関連施設の整備、老朽化対策の支援制度の充実
- 2 大規模自然災害や国土保全、施設の長寿命化への適切な対応と防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の推進
- 3 近年の海水温上昇により減少が進む藻場の回復等、漁場再生に向けた沿岸から沖合までのソフトとハードによる総合的な漁場整備の推進
- 4 就労環境の改善や安全性の向上等、漁港機能を増進する取組の推進

【本県の現状・課題等】

- 1 流通基盤の整備・養殖生産能力の向上
水産物輸出促進を図っている中、流通の拠点となる漁港の高度衛生管理体制が未だ不十分な状況である。あわせて、養殖生産が拡大する中、静穏な養殖適地や陸揚の拡大に対応した岸壁が未だ不十分な状況である。
また、仲卸などの流通関連施設も老朽化しており、他の漁港施設との一体的な機能の維持と強化が必要である。
- 2 異常に発達する台風等への対応
近年、異常に発達する台風等により波高が増大し、拠点漁港では主要施設のうち約7割が倒壊する可能性があり、また、潮位の上昇などによる浸水被害の拡大も懸念されることから、今後も気象変動に対応した漁港施設の強化が不可欠である。
さらに、長崎漁港の臨港道路など県内131施設で老朽化が進んでおり、既存施設の長寿命化対策を計画的に実施していくことが必要である。加えて、海岸高潮事業も着実な事業推進が必要である。
- 3 漁場再生に向けた対応
沿岸部では、近年の海水温上昇に伴い藻場が減少・消滅するなどし、県内のアワビは537トン（H1）から24トン（R2）に激減するなど、磯根資源の生産に大きく影響しており、特に県内閉鎖性海域等では漁場環境が悪化し、漁獲量が低迷している。また、沖合では本県の主要魚種であるサバやイワシなどについても、その資源水準は未だ低迷しており、沿岸から沖合までの一体的な水産環境整備が必要である。
- 4 就労環境の改善
漁業者の高齢化（H30時点の65歳以上高齢化率は全国平均を上回る39.9%）が進行している中、干満差に左右されない陸揚作業などが可能な浮棧橋の整備率は16.4%と不十分な状況であり、安全・安心な就労環境の確保のためには、漁港機能増進事業と浜の活力再生・成長促進交付金の安定的な予算確保が不可欠である。

【提案・要望実現の効果】

水産業の競争力強化や水産資源の回復等による漁業所得の向上及び就業者の確保

- 1 陸揚から流通まで一貫した高度衛生管理対策の推進により、付加価値の向上と魚価の安定が実現し、水産業の競争力強化や輸出促進が図られる。
- 2 大規模自然災害に備えた防災・減災対策及び老朽化した漁港施設等の維持・保全の計画的な実施により、漁業地域の強靱化が図られる。
- 3 産卵や幼稚魚の育成の場の再生及び沖合の基礎生産力の増大により、水産資源の回復が図られる。
- 4 高齢者や女性、新規就業者等にも安全・安心な漁業就労環境が構築される。

1 流通拠点機能の強化：長崎漁港

岸壁と閉鎖型荷捌所の一体的な整備

-4m岸壁(A)(耐震) 200m
 -6m岸壁(C)(耐震) 290m
 荷捌所(改良) 2棟
 浮棧橋(改良) 3基
 -6m岸壁(B)(耐震) 490m

周囲に壁がなく開放的な構造
 閉鎖型による衛生的な構造

1 生産拠点機能の強化：尾崎漁港

大規模養殖の生産機能の強化

道路
 防波堤、護岸
 -3m岸壁、用地
 浮棧橋
 防波堤(改良)

陸揚作業時の滞船状況

養殖マグロの陸揚状況

2 防災・減災、国土強靱化の推進

●R3.9.17台風14号の来襲により防波堤が被災。
(宮ノ浦漁港)

被災状況

防波堤の倒壊 120m

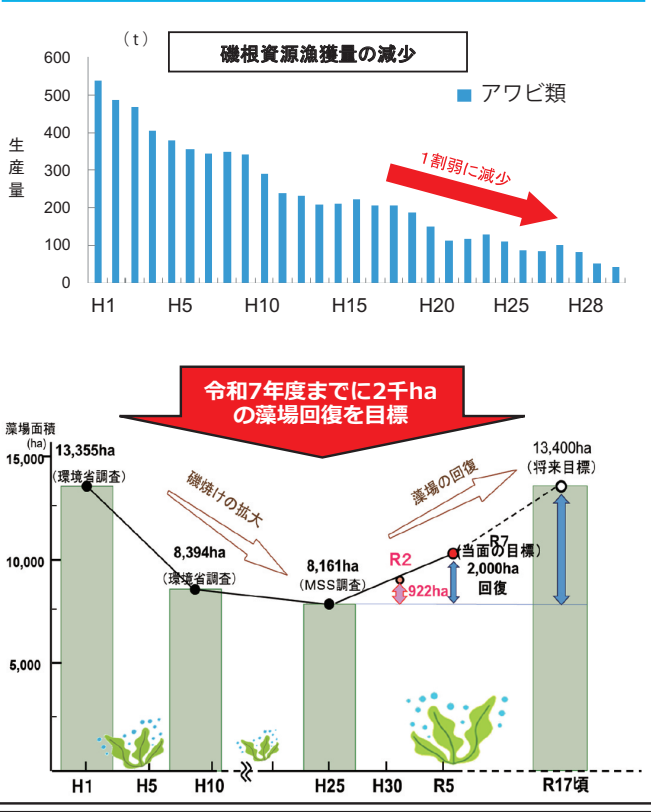
●岸壁(栈橋式)建設後55年が経過し、上部コンクリートの欠損や腐食鉄筋の露出など老朽化が顕著。
(長崎漁港)

腐食鉄筋の露出

●台風による越波で家屋被害を受けており、早急な海岸保全施設整備が必要。(千千石漁港海岸)

安定的な予算確保が必要

3 水産資源回復の推進



4 漁港機能増進の推進

浮体式係船岸の設置により、陸揚げ作業の軽労化を図る。

16 農業生産基盤整備の促進について

【農林水産省】

【提案・要望】

離島・半島地域が多く営農条件が厳しい本県において、担い手を確保し、農業所得の向上を図るために、以下の措置を講じること

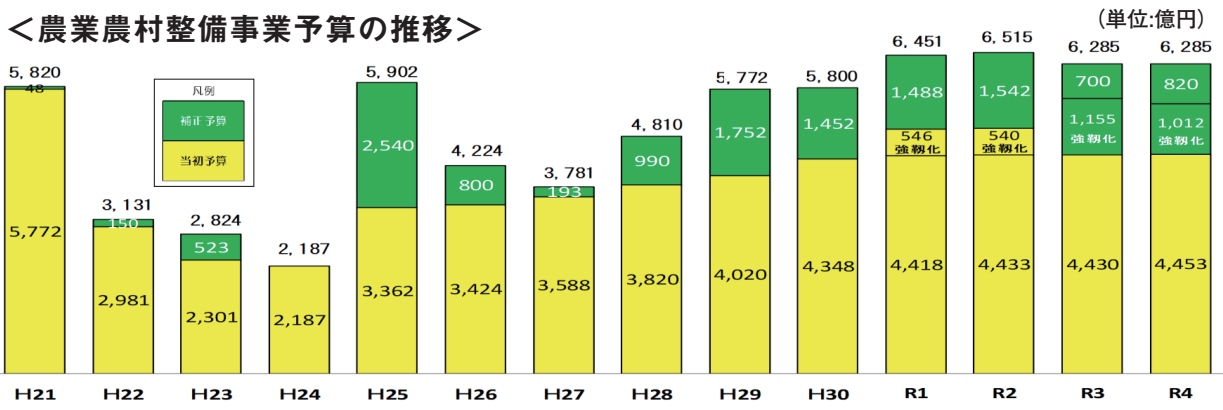
- 1 農地の基盤整備や農村の防災減災対策、農道整備事業を計画的に推進するために必要な農業農村整備（補助、農山漁村地域整備交付金含む）関係予算を十分な当初予算として確保・充実すること
- 2 地域の農業の収益性向上や生産基盤の強化、省エネ化と経営安定化を図るために必要な生産施設や機械整備に対する生産基盤施設整備関連事業の予算を確保すること

【本県の現状・課題等】

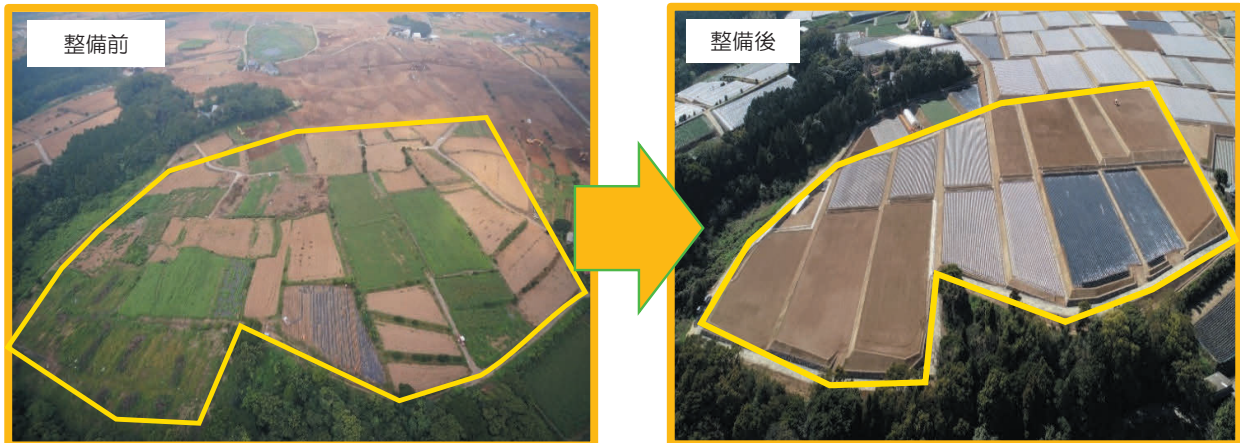
本県の農業産出額は1,491億円と10年前（H22）と比べて7%（92億円）増加しているが、主要品目の生産量や栽培戸数の減少などが課題であり、生産基盤のさらなる整備促進による農業経営の体質強化を最重要課題として取り組んでいる。

- 1 農業農村整備事業
意欲ある担い手は、基盤整備の完了を見据えて各種設備投資を準備していることから、営農規模拡大の早期実現に向け、十分な当初予算の確保が必要である。
令和4年度の農業農村整備事業関係当初予算は令和3年度の当初予算と比べて増額されているが、大幅削減前の平成21年度予算と比べ8割にも満たない水準であり、計画的な事業推進に支障がある。
- 2 生産基盤施設整備
（強い農業づくり総合支援交付金、農地利用効率化等支援交付金、産地生産基盤パワーアップ事業、畜産クラスター事業）
農業所得向上のために、生産（規模拡大、多収化等）、担い手、農地集積、販売に関する取組目標等を記載した産地計画を園芸で249計画、畜産で27計画策定し、その達成に向けて取り組んでおり、今後も継続的な支援が必要である。
また、近年の燃油価格高騰により、施設園芸の経営は大きく影響を受けていることから、省エネ化と経営安定化に対する継続的な支援が必要である。

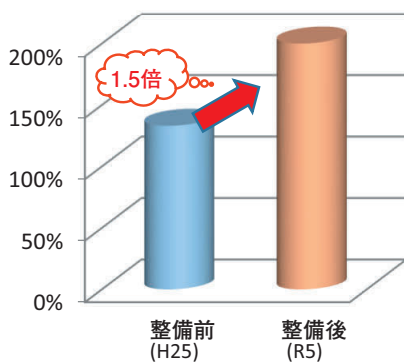
＜農業農村整備事業予算の推移＞



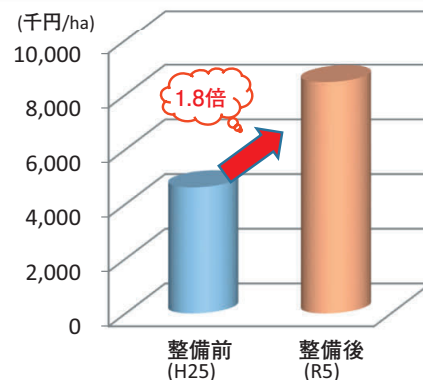
<農業農村整備事業の効果事例「空池原地区」>



○耕地利用率
1.5倍に増加 (133%→200%)



○面積当たり販売額
1.8倍に増加 (4,609千円→8,459千円/ha)



<生産基盤施設整備の効果事例>

●みかん選果場の整備 (諫早市)

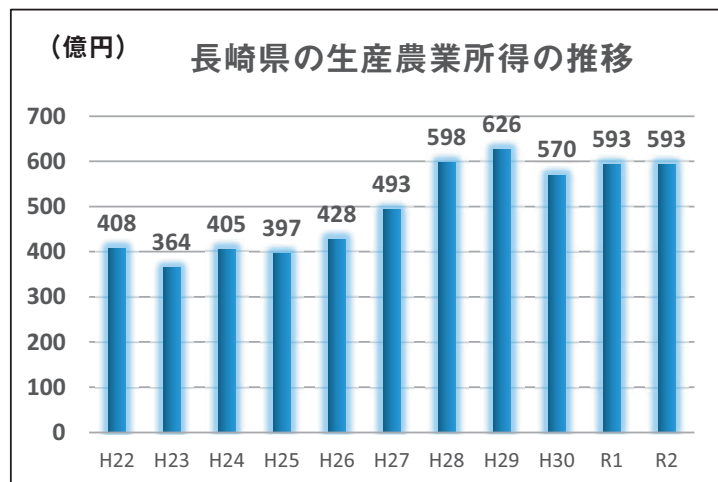


●畜産クラスターの取組 (西海市)



○生産農業所得の伸び率

10年前と比較して145%に増
(H22:408億円→ R2:593億円)



17 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 松浦佐々道路、伊万里松浦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～佐世保大塔IC間の4車線化の整備促進を図ること
また、佐世保大塔IC～武雄南IC間の4車線化の早期着手を図ること

【本県の現状・課題等】

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。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、地域活性化の効果が確実に現れている。

また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言下においても物流を下支えする幹線道路の重要性が再確認されたところである。

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。加えて、近年激甚化する自然災害に対して、県土の強靱化という観点からもダブルネットワークの早期構築が必要である。

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日当たり約2～3万台が通行し非常に混雑しており、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。

(本県の取組)

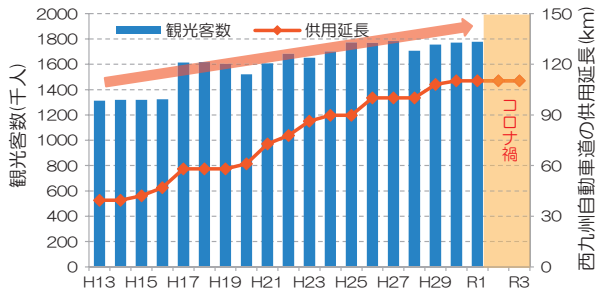
本県では、松浦佐々道路の一日も早い完成を目指し、関係市町と協力して平成28年から用地の早期取得を支援するための西九州道推進室を設置するなど、国への協力を積極的に行ってきており、加えて令和元年度から福岡県・佐賀県並びに3県沿線市町合同で、東京での西九州自動車道建設促進大会を開催し、地元の熱意を関係各所へ伝えているところである。

また沿線地域には、世界遺産登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成遺産が位置しており、構成資産の保全を図るとともに、有効な観光資源として活用するために、県では関係機関と連携を進めている。

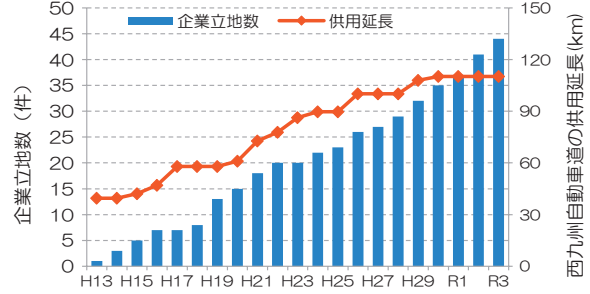
さらに、県の産業振興計画を定めた「ながさき産業振興プラン2025」に基づき、良質な雇用の場の創出、成長分野における県内サプライチェーンの形成等、地域経済の更なる発展につながるよう戦略的な企業誘致を推進している。

暫定2車線の4車線化については、佐々IC～佐世保大塔IC間の4車線化工事が進められており、円滑な事業推進に向けた地元調整を行っているところである。残る暫定2車線区間である佐世保大塔IC～武雄南IC間についても早期の4車線化事業着手に向けた要望を行っている。

【平戸市の観光客数（日帰り、宿泊計）】



【沿線地域の企業誘致実績（累計）】



西九州自動車道建設促進大会（東京大会）（R3. 11. 19）



松浦佐々道路（R4. 3月）

【提案・要望実現の効果】

西九州自動車道の整備・延伸に伴い、福岡県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が図られ、観光の振興や企業立地の促進、物流の効率化が促される。併せて、救急医療体制の強化や緊急時の迅速な避難・救急活動が可能となる。

また、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。

今後も西九州自動車道の整備が、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。