

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 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るとともに、地元の気運醸成を図っているところである。

37 離島航空路の確保・維持について

【国土交通省】

【提案・要望】

離島航空路の確保・維持に向けて、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、年度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の対象を拡充すること
 - (3) 航空機等購入費補助金は、国境離島地域にかかる路線を就航する場合には、現行の国の負担割合を拡大すること
また、機材導入にかかる自治体負担について、地方財政措置を講じること
 - (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、令和4年度以降も継続するとともに、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1/4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（EASLLP）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】

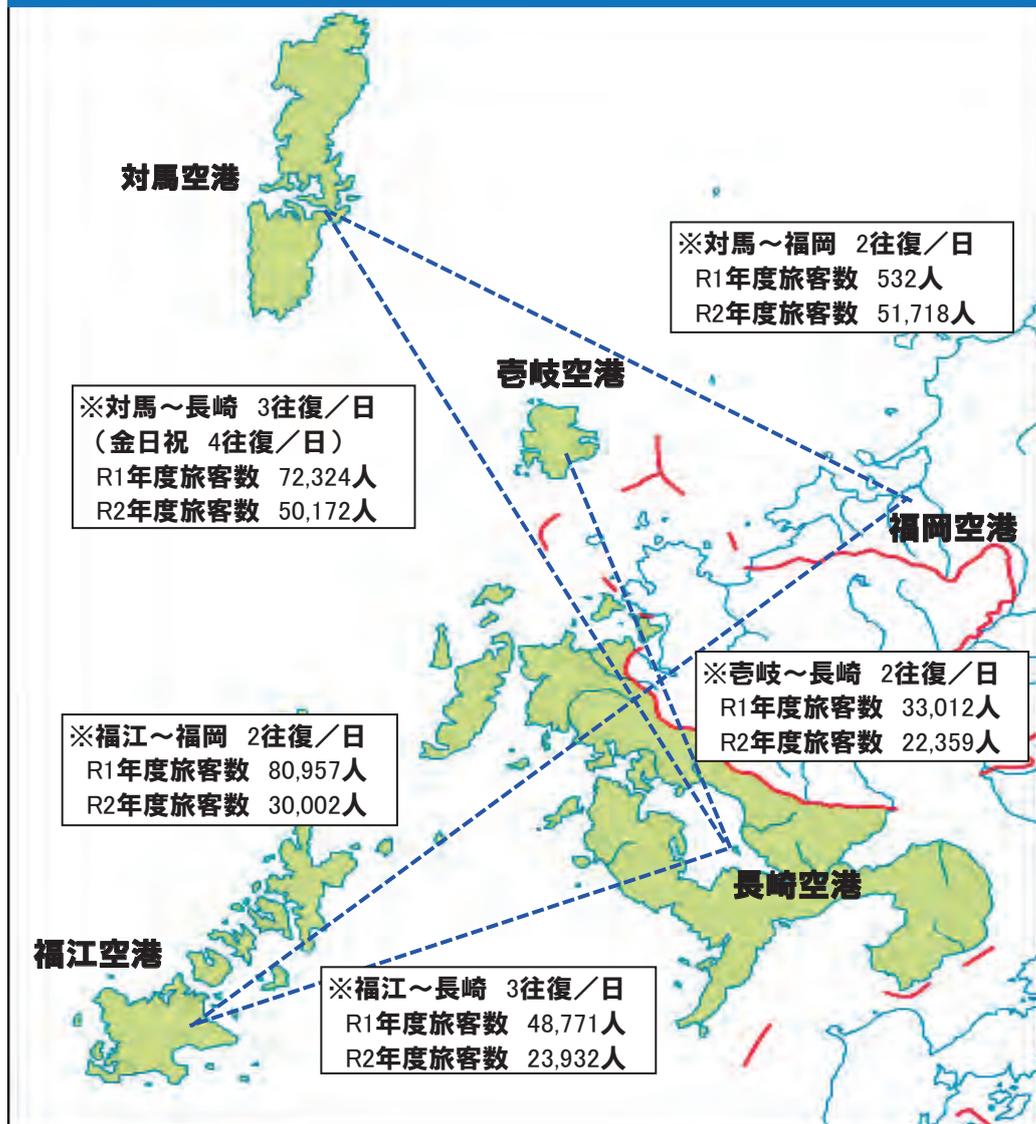
県内の離島航空路線は、高速移動手段として離島住民の利用も多く、島民に必要な生活路線となっているが、離島人口の減少による利用者数の減少が見込まれる中、飛行距離が短いために機体消耗が早く整備コストも嵩むことから、厳しい経営状況が続いており、行政による財政支援策を講じ、維持されている状況である。

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、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）



DHC-8-200<ORC現行機材>



ATR42-600<後継候補機材>



【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。

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、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
- 5 半島航路について、運航に要する経費などの支援制度を創設すること
- 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伴い、地域の主体的な取組を促進する制度運用・支援措置等を講じ、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みを促すこと



【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場合がある。
- 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。
- 貨物航路については、内航海運業法において航路の休止廃止を行う際は、事後届出となっているため、突然の休廃止となった場合、代替航路の確保や調整を行う時間がなく、住民生活に多大な影響を及ぼす恐れがあることから、航路の休廃止は事前届出とする規定を設ける必要がある。
- 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しており、10年前と比べて84%程度となっている。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。
- 地域公共交通活性化再生法が令和2年に改正され、自治体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されたため、地域公共交通の確保・維持に向けて、各市町におけるバス路線の見直しやコミュニティバスの導入など、今後は、地域の実情を反映した計画を策定する必要がある。

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

【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2年度の利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、松浦鉄道が対前年比約52万人の減少、島原鉄道が対前年比約30万人の減少となり、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3年度においても車両検査等に対しては予算配分されていない状況である。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年秋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。



(単位:千人)

会社名	年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
松浦鉄道	輸送人員	2,898	2,901	2,912	2,928	2,864	2,905	2,822	2,837	2,841	2,773	2,253
	定期	1,859	1,839	1,839	1,856	1,791	1,812	1,752	1,754	1,744	1,686	1,450
	定期外	1,038	1,061	1,072	1,072	1,073	1,093	1,071	1,083	1,097	1,087	803
島原鉄道	輸送人員	1,397	1,445	1,514	1,583	1,509	1,521	1,425	1,351	1,301	1,297	1,002
	定期	839	874	935	1,010	949	954	888	821	765	751	632
	定期外	558	571	579	573	560	567	537	531	536	546	370

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。

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。

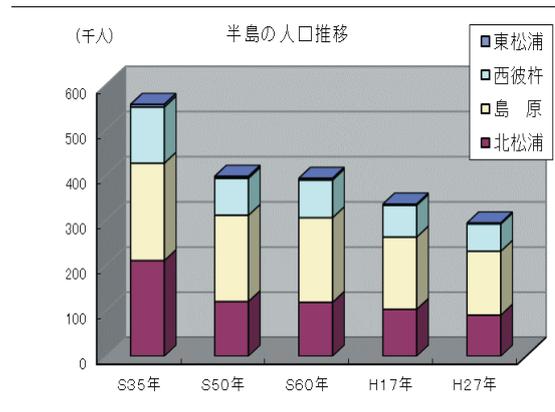
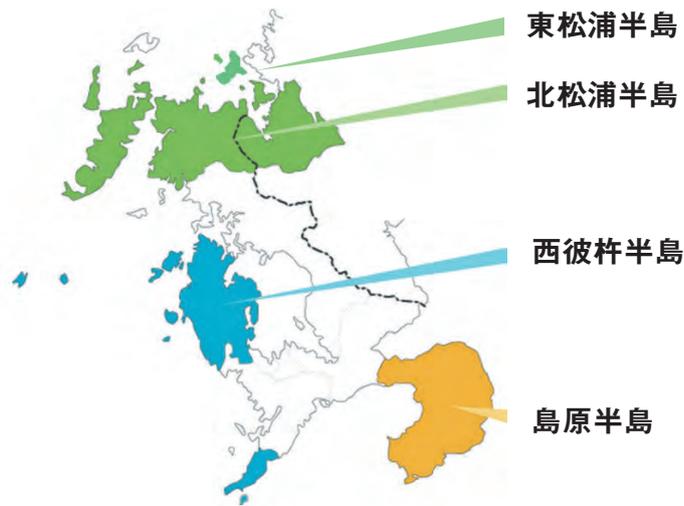
（半島振興道路整備事業債）

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。

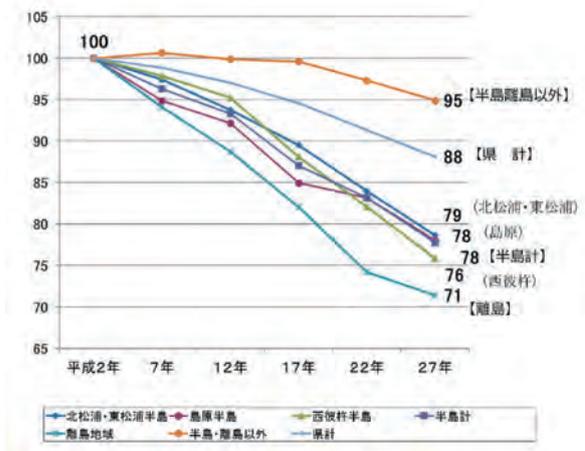
（半島振興広域連携促進事業 国の令和3年度予算額68百万円）

○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の情報発信等
- ・島原半島ジオパーク協議会等：地域内外の交流を促進するための受入環境の整備、産業振興を図る食のブランディング等
- ・南島原市等：ツーリング愛好者へのメディアを活用した情報発信等



島原半島ジオパーク協議会等：食のブランディング事業（ジオ空教室）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】

現在、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、長崎空港発着の国際定期航空路線（上海線、香港線）については運休が継続しており、また、クルーズ船の入港についても寄港が停止している状況である。

このような状況の中、国際定期航空路線については、運航再開後の早期の安定運航に向けた利用促進の取組や、令和元年に運航された台湾からのチャーター路線についても、継続して定期便化に向けて働きかけている。

また、クルーズ船についても、佐世保港においては、新たな国際クルーズ拠点として、令和2年8月に浦頭地区に埠頭・ターミナルが整備されるなど、コロナ後の更なる入港拡大が予想される。

これまで、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についても、現在運休しているものの、コロナ後は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。

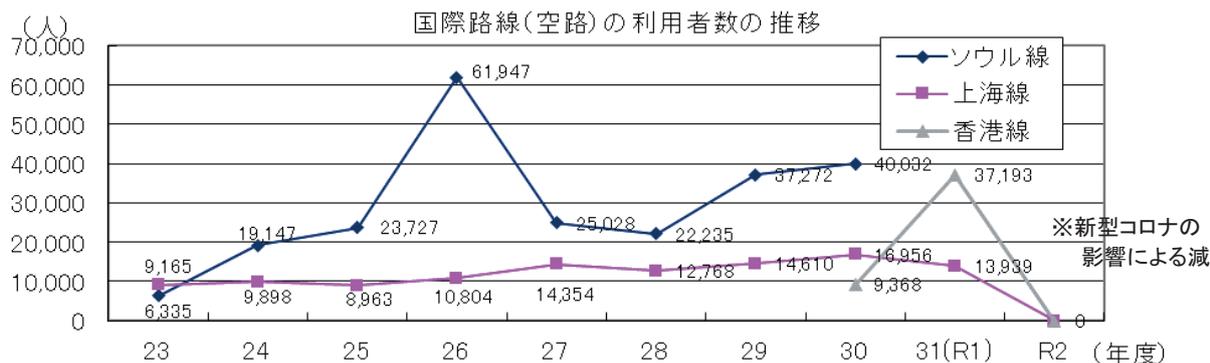
本県では長崎空港の24時間化や特定複合観光施設（IR）の区域認定を目指しており、実現した後は、訪日客の急激な増加が見込まれる。本県が新時代の「出島」として、日本のゲートウェイとしての役割を担い、その役割を果たすためには、訪日客が我が国に対して抱くイメージに強い影響を及ぼすC I Q機関の増員及び常駐化等のC I Q体制の強化は早急に対応すべき課題であり、今後その必要性はますます高まってくる。

（本県の取組）

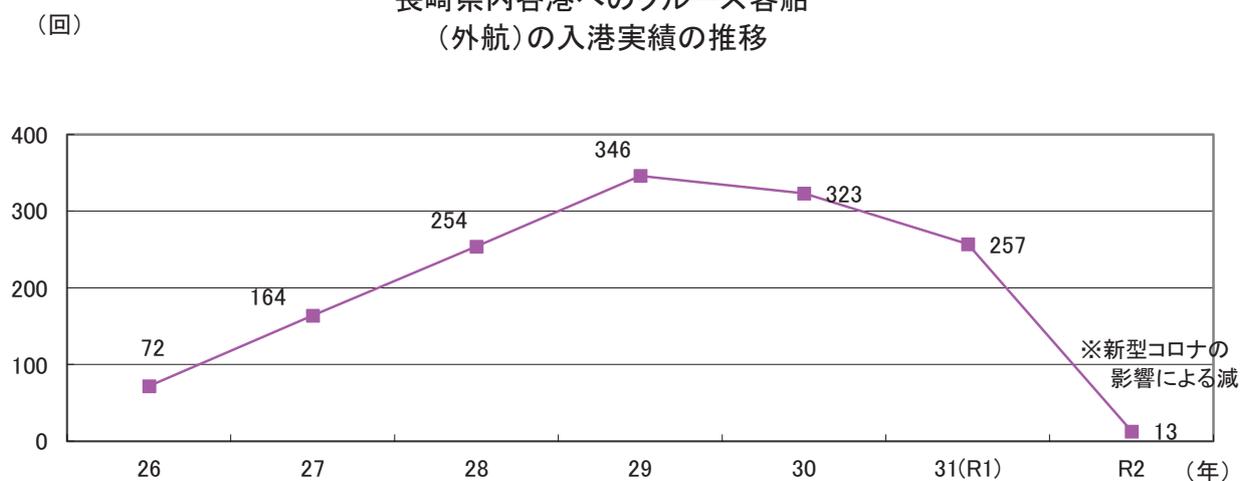
本県では、「アジア・国際戦略」に基づき、国際定期航空路の利用促進による維持拡大やクルーズ客船の誘致など、海外の活力を取り込み、経済活性化につなげるための誘客拡大の施策を展開しているところである。

なお、長崎空港では、航空管制業務のリモート化が予定されており、運用時間の弾力的な延長も可能となることから、国際線のさらなる誘致に取り組むこととしている。





長崎県内各港へのクルーズ客船
(外航)の入港実績の推移



【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しての役割を担い、本県の活性化のみならず、国が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。

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、所得水準に応じた訪問地要件の撤廃が進められている短期滞在数次ビザについて、所得階層にかかわらず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3,188万人であったが、令和2年（速報値）は新型コロナウイルスの影響により対前年比87%減の411万人にとどまっている。

コロナの収束後、インバウンドの早期回復を図り、誘客を促進するためには、観光地としての魅力を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緩和が必要である。

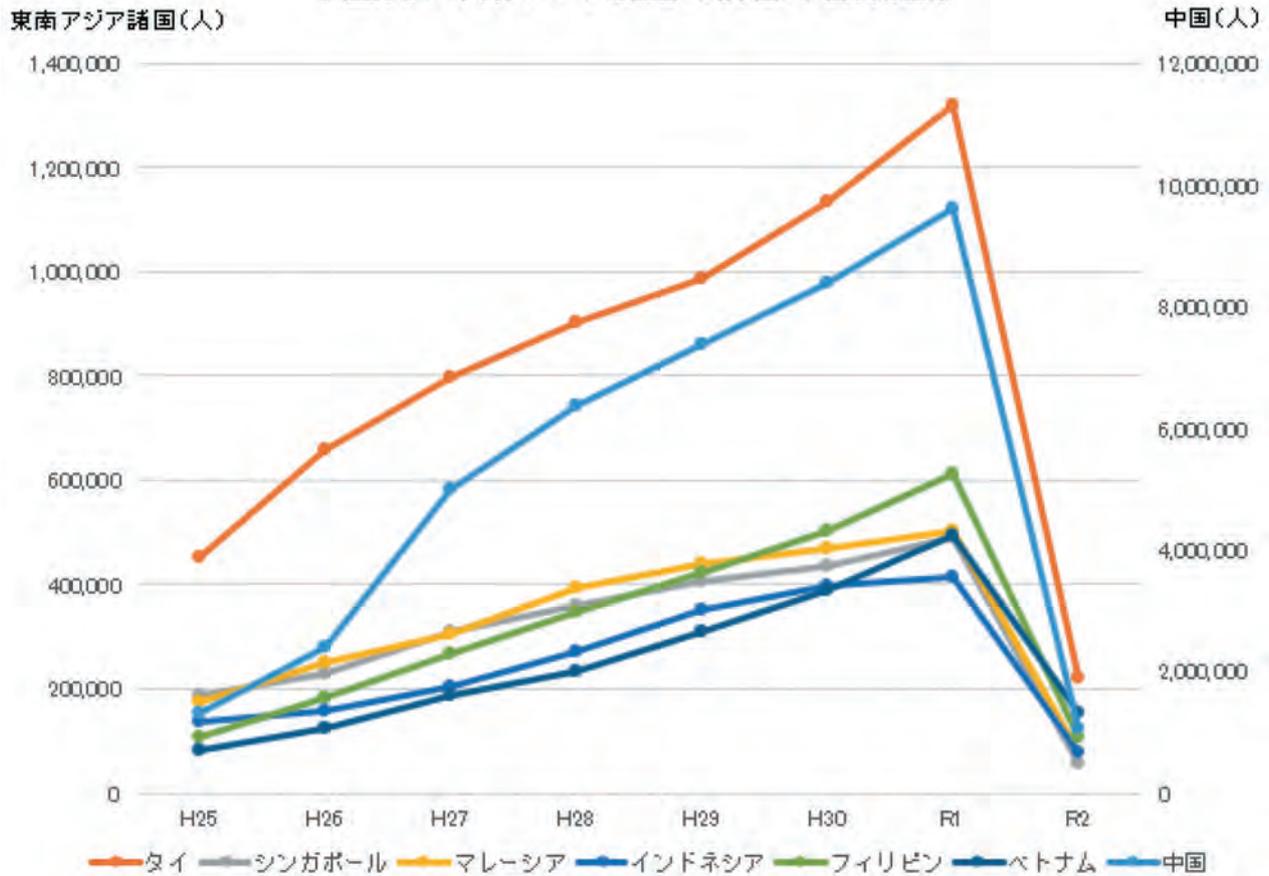
（本県の取組）

現在、現地を訪問してのプロモーション活動ができないことから、コロナ収束後に本県を旅行先として選んでいただくために、SNSでの県内観光地のライブ配信やインバウンド向けPR動画の制作・配信など情報発信を行っているほか、市町や事業者向けインバウンドセミナーの開催や観光コンテンツの掘り起こし等受入環境の整備にも取り組んでいる。

コロナ感染症拡大による入国制限前のビザ緩和の状況

中国人観光客向けのビザ制度			東南アジア諸国向けの観光ビザ制度			
中国人の所得層	現在のビザ制度	【要望】	対象国	ビザの種類	有効期間	滞在期間
相当の高所得者層	個人観光数次ビザ （訪問地要件なし） 《5年間何回でも入国可》	個人観光数次ビザ （訪問地要件なし） 《3年間何回でも入国可》	ラオス	数次ビザ	5年間（商用目的、文化人・知識人）	90日以内
十分な経済力を有する層	個人観光数次ビザ （訪問地要件なし） 《3年間何回でも入国可》		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
一定の経済力を有する層	沖縄県数次ビザ 東北6県数次ビザ 《3年間何回でも入国可》		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
上記以外の所得者層	個人観光一次ビザ 《訪日1回限り》		カンボジア ミャンマー	数次ビザ	3年間（期間内は何回でも訪日可）	15日以内
	個人観光数次ビザ 《3年間何回でも入国可》 ※ただし過去3年に2回以上の訪日歴を有する者		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	

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るため、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。

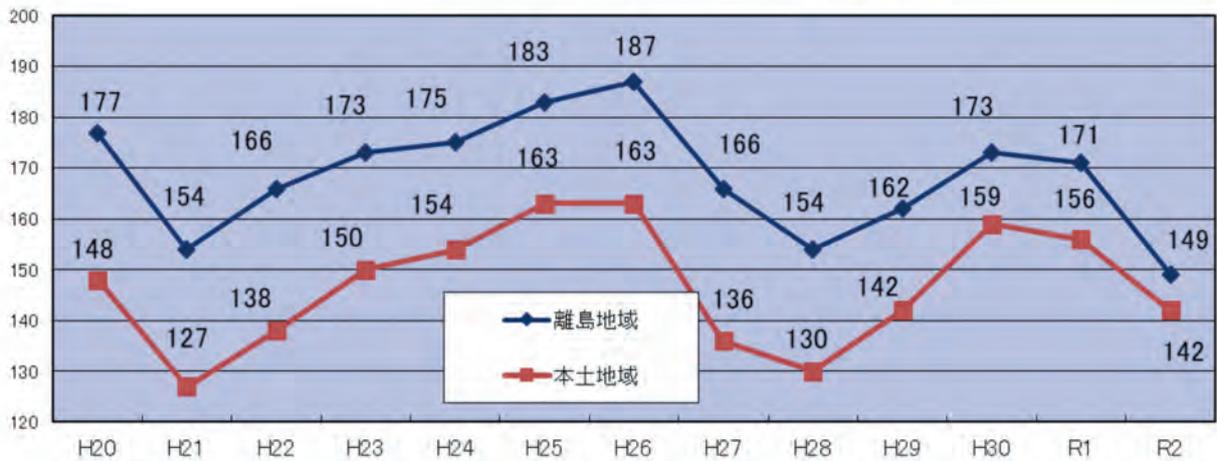
離島地域のガソリン価格が依然として本土地域よりも割高となっている要因としては、輸送コストが本土に比べて嵩むことに加え、1店舗当たりの販売量が本土の4分の1程度と少ないことなどから、コストやマージンを価格に転嫁せざるを得ないことが割高価格の一因となっている。

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

長崎県のカソリン価格の推移

(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52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。

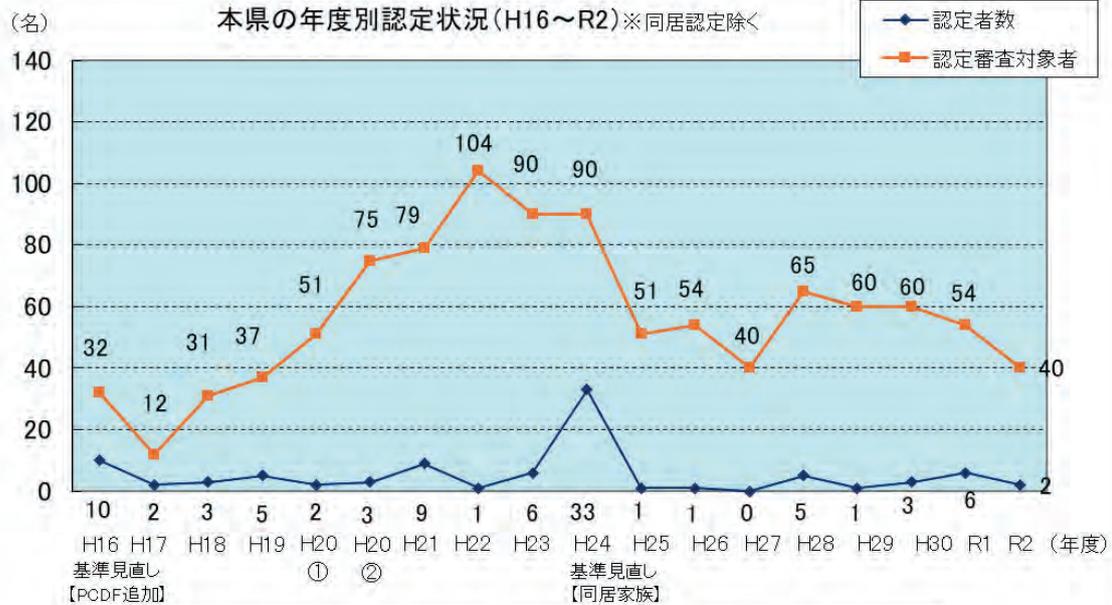
そのような中、カネミ油を摂取した当時の年齢やダイオキシン類の経年的な濃度の減少等を具体的に考慮して認定して欲しいという被害者からの要望もある。

（本県の取組）

長崎県では平成21年度に実施した未認定被害者の健康実態調査の結果をもとに、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、令和元年度から検診会場を追加し、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2年度は新型コロナウイルス感染防止のため、未認定被害者の方に限定して実施した。（令和2年度検診受診者 42名）



◎全国及び長崎県のカネミ油症認定状況(令和3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	2,350名	1,362名
長崎県	約1,400名 (全国比約10%)	983名 (全国比約42%)	447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 188名認定 うち同居認定161名	44～49歳 9名 50～59歳 99名 60～69歳 168名 70～79歳 75名 80歳～ 96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2年12月末現在

※全国の生存認定患者数は、令和2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】

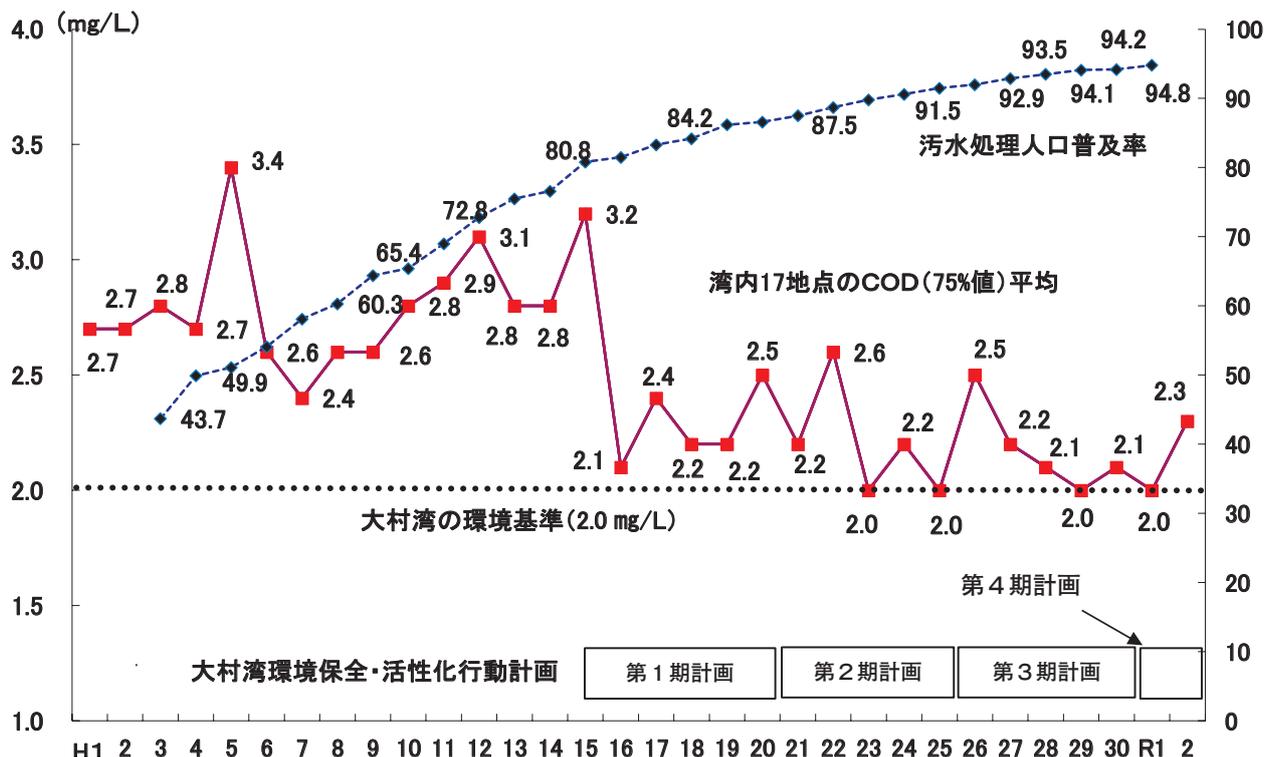
【提案・要望】

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、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いるが、令和2年度は湾内17地点中16地点で環境基準（CODで2.0mg/L以下）を超過している。
- 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るとともに、環境学習の場となるなど、県民の親水性意識の向上にもつながっており、同様の浅場を普及・拡大していく必要がある。
- 令和3、4年度に環境省が実施する「地域における豊かな海づくりの取組効果検討事業」のモデル海域として大村湾が選定されており、閉鎖性海域における藻場・干潟の再生や生物共生型護岸の設置等、自治体が行っている海づくりの取組効果を定量化するために必要な調査・検討を行うこととしている。

大村湾流域における水質等の経年変化



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98.8%（令和元年度末）にまで達し、全国平均を上回っており、水道の普及については一定進んでいる。
 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、老朽管の更新と並行して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、地理的条件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）については、最低限の行政サービスとして市町水道への移行が必要となり、その際の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。（既存給水区域からの離隔要件の条件付撤廃等）

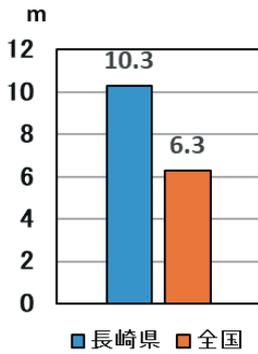
水道施設の耐震化事業にかかる補助率

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】

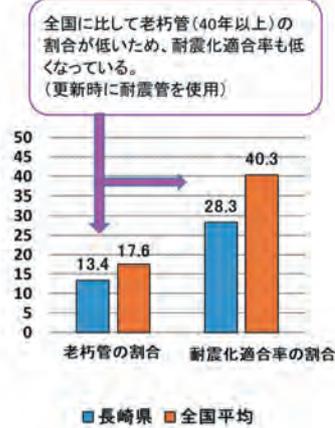
事業区分	主な対象施設	補助率	R2本県事業	
水道未普及地域解消事業	取水施設、導送水施設、浄水施設・配水施設・管路	1/4、1/3、4/10 (1/2) ・()は離島地区	4件	4/10
簡易水道再編推進事業			1件	1/2
生活基盤近代化事業			4件	1/2
緊急時給水拠点確保等事業	取水施設、貯留施設、浄水施設、管路	1/4	8件	1/4,(1/3)※
水道管路耐震化等推進事業	管路	1/4、1/3	4件	1/3

※()はH27からの継続分

給水人口一人当たり管
路延長 (H30)



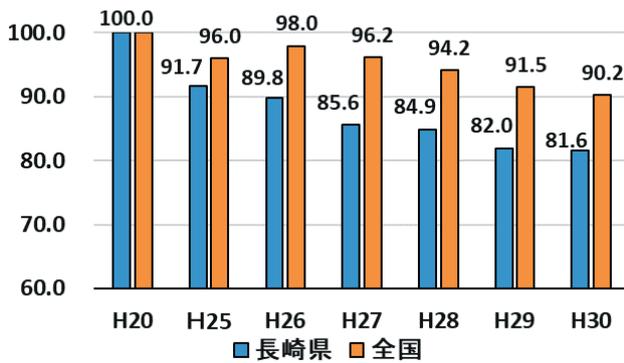
基幹管路の耐震化適合率と
老朽管の割合 (H30)



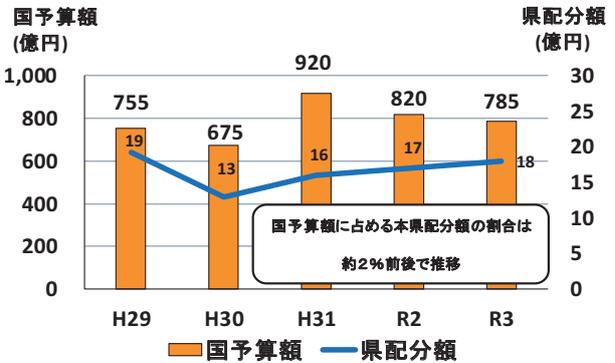
水道料金の推移 ※20㎡当たりの
料金より算出



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立地条件による不均衡の軽減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

【環境省、国土交通省】

【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行うこと
- 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、令和元年度末で81.7%と全国平均91.7%より低く、下水道による普及率も63.2%（全国平均79.7%）に留まっており、時点目標としていた64.9%に届いていないことから、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施設は耐震性の確保が必要で、重要な幹線管渠約226km も含めた耐震化を進めていくには、老朽化対策と併せて計画的に更新していくための安定した財源確保が必要である。

2 補助基準額の見直し

本県の浄化槽普及率は、令和元年度末で14.5%であり時点目標の14.8%より低い状況。人口が減少する中で、下水道区域の見直しによる浄化槽区域の拡大もあり、汚水処理人口普及率を伸ばすために、浄化槽の設置をさらに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乗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低減効果が下水道と同等であることに着目した、維持管理費負担の平準化を図ることが必要である。

具体的には、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	← 差額 →	浄化槽	5人槽(内訳)		
	年間世帯平均 下水道使用料 一般会計の 繰出しあり		浄化槽年間 維持管理費 原則、個人 負担	保守点検費	清掃費	法定検査費
県平均	30,829円	13,951円	44,779円	(14,446)	(25,333)	(5,000)

(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)

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実施すること

【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年度～令和2年度（11か年）の海岸漂着物等の回収量は約17.8万㎡で、回収・処理費用は約54億円となっている。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。

本県には外国由来のごみが多量に漂着していることから、平成22年度より近隣3県及び韓国南岸4自治体と連携して「日韓海峡海岸漂着ごみ一斉清掃」を実施、また、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等による海岸清掃やワークショップ等の交流事業を開催し、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年度～令和2年度（11か年）における海岸漂着物の回収・処理費用

県管理海岸	13,722m ³	493,319千円
市町管理海岸	164,500m ³	4,934,814千円
合計	178,222m ³	5,428,133千円
(うち、令和2年度)	15,852m ³	479,951千円)

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）
平成22～26年度の補助率 10/10
- ・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）
平成27年度の補助率
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・過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法等：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			合計	全国順位
		日本語表記	外国語表記	言語不明		
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
R1	13,821	0	4,389	397	4,786	1位

(環境省調査)

【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が実施できる。

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・国定公園における国内外の誘客対策推進について

【環境省】

【提案・要望】

国立公園満喫プロジェクトで得られた成果等を各国立・国定公園に展開し、新型コロナウイルスの影響により減少した国内外の誘客対策を推進すること

- 1 地域の受け入れ環境整備のために、自然環境整備交付金及び国際観光旅客税財源等の関連予算を確保し支援を継続するとともに、地域の実情に応じた取組が推進できるよう事業メニュー等の拡充を図ること
- 2 ポストコロナ時代に求められる自然体験やワーケーション等の受け皿として、長期滞在促進の観点も含め、国立・国定公園における取組を推進すること
- 3 国内外への国立・国定公園に関する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、自然環境整備交付金及び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。

しかしながら、新型コロナウイルスの影響により利用者は減少しており、ウイズコロナ・ポストコロナを見据えた取組が必要な状況となっている。

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、インバウンド等の拠点になりうる魅力的な自然公園である。

（国立公園等への誘客とワーケーションの取組）

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、国内におけるアクセス性が向上することによって、多くの観光客数増加が見込まれている。本県は歴史ある雲仙地域をはじめ、海のアクティビティを楽しめる西海国立公園など自然豊かな国立・国定公園を有しており、訪れた観光客の満足度を高める重要な役割を担うことができる。

また、雲仙天草国立公園雲仙地域や西海国立公園等において、コロナ関連の補正予算を活用し、魅力的な滞在型ツアーやワーケーション推進等、官民一体となって観光客増加のための取組を実施している。

（国内外への情報発信）

ポストコロナにおけるマイクロツーリズムや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。

雲仙天草国立公園（雲仙）

国、県、地元市、民間が連携し上質化事業に取り組んでいます！



温泉ガストロノミーウォーキング



eバイクの導入

西海国立公園・九十九島

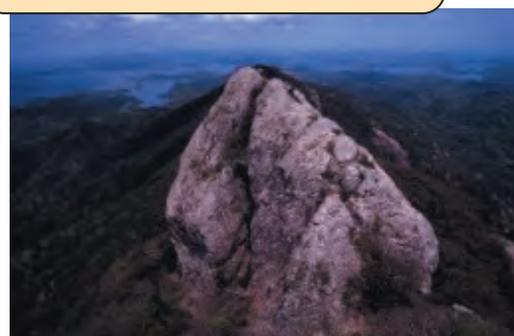
遊覧船でゆっくり島々を巡り、外国人でも安心して日本の自然を楽しめます！



波静かな入り江でシーカヤック体験

宍岐対馬国定公園

外国人にも魅力的な豊かな自然と文化を有しています！



対馬の白嶽

【提案・要望実現の効果】

(項目 1、2)

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、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、自然環境整備交付金及び国際観光旅客税を活用し、地方自治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、ポストコロナにおける国内外の観光客増加を図る。

(項目 3)

国が中心となって国立・国定公園の魅力を一体的に効果的な情報発信を行うことによって、国内外の多様なニーズに対応できる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！

50 離島・へき地における医師・看護師確保の充実について

【厚生労働省】

【提案・要望】

- 1 県は、地域医療構想の実現に向けて取り組むとともに、医師の働き方改革を進めつつ、地域に必要な医師を計画的に確保していく必要がある。このため、医師の確保については、画一的な制約をかけるのではなく、地域の実情を踏まえ、柔軟な対応を行うこと
 - (1) 令和5年度以降における大学医学部臨時定員増による地域枠制度の継続と医療介護総合確保基金による予算確保
 - (2) 専攻医募集定員の設定において、地域枠医師をシーリング枠外とする取扱いの継続、シーリング対象診療科からの小児科・麻酔科の除外およびシーリング算定根拠の明確化
 - (3) 離島へのヘリコプターによる医師搬送に係る巡回診療航空機運営事業費補助金額の確保
- 2 地域における看護師の確保と質向上のため、次の項目について診療報酬で評価するなど、地域の医療機関や、地域医療を支援する医療機関が、経済的インセンティブを得られる仕組みを構築すること
 - (1) 特定行為研修修了者の配置施設（診療報酬加算対象項目の拡大）
 - (2) 看護学校養成所からの実習生受入れ施設
 - (3) 離島・へき地に看護職員の出向支援を行う施設

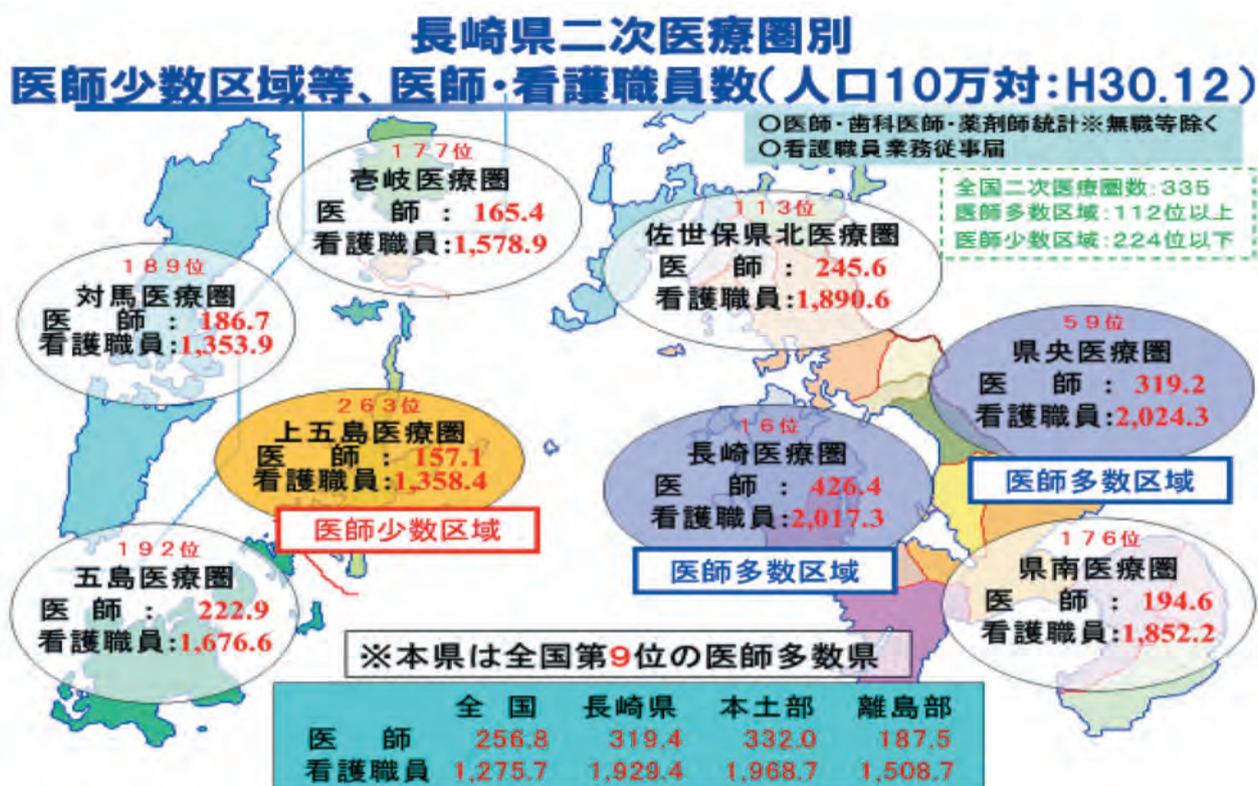
【本県の現状・課題等】

- 1 医師偏在の全国的な解消に向け、国は、医師偏在指標に基づき、都道府県を順位付けして三分割し、下位三分の一の医師少数都道府県に対し、医師確保の施策や予算面で重点化を図っていく方向にある。本県は、当指標によって全国9位の医師多数県とされたが、医師は県都長崎市を含む長崎医療圏に集中している。離島の医療圏については、全国に先駆けて昭和45年から開始した医学修学資金貸与制度による県養成医や、長崎大学からの派遣医等によって医療を守ってきたが、長年の取組にかかわらず、地域偏在は解消されていない。
 - (1) 令和元年度から勤務開始となった地域枠医師により、県内の医師偏在は解消に向けて進むものと考えているが、医師偏在指標により、県の施策や予算に画一的な制限がかけられると、将来的に更に医師確保が困難になるという危機感がある。

なお、医師偏在指標には、離島から本土へ患者搬送ができない場合のための高度で専門的な医療の確保や、特定有人国境離島地域としての人口維持の視点等、本県特有の実情が考慮されていないという課題がある。
 - (2) 地域枠医師がシーリング枠外とされなければ、離島等で勤務する医師のキャリア形成が遅れるなどの不利益が生じる可能性がある。診療科別にみると、小児科・産婦人科は、医師確保計画策定時に、引き続き医師の総数を確保する施策を行うこととして、医師多数区域を設定しないこととされている。また、麻酔科については、ICUの管理を麻酔科医が行っているため、新型コロナウイルス感染症等新興感染症重症患者の対応に備え、多くの医師を育成する必要がある。さらに、算定根拠が示されず、県や大学において検証ができないことも課題である。
 - (3) 本県離島では、公益社団法人地域医療振興協会の協力を得て、ヘリコプターによる医師搬送を行ってきたが、令和2年度から長崎県病院企業団が事業を引き継いでおり、運航委託費の財源は国庫補助金（巡回診療航空機運営事業費補助金）を柱としている。

【本県の現状・課題等】

- 2 本県の看護職員は、2025年に661人不足するとの需給推計がなされており、特に離島では確保が困難な状況にある。このため、県では、看護職員の確保はもとより、チーム医療の推進に向け、看護の質の向上に取り組んでいる。
- (1) 特定行為研修制度は、更なる在宅医療の推進に向け、今後を支える看護師を計画的に養成していくため創設された制度であり、本県においては2医療機関が研修施設を開講しているが、研修生の確保が課題である。
 - (2) 少子化の影響等から、郡市医師会立看護師等養成所の運営は難しさを増し、入学定員及び入学者数は減少傾向にある。看護師の新規養成は、看護師を確保する上で極めて重要であるため引き続き支援が必要であるが、実習施設の確保は喫緊の課題となっている。
 - (3) 本県特有の離島の看護職員については、本土の支援病院から出向支援をいただいているが、国による確立された制度がない。
こうした諸々の課題を解決するためには、医療機関が地域医療の体制強化に協力しやすい制度設計が不可欠である。



【提案・要望実現の効果】

- 1 医師確保計画は、全国的なマクロ視点での考え方に地域の実情を加味して策定しており、大学医学部地域枠や専門医の確保について、県や関係者の考えが反映されることにより、地域の実情を踏まえた医師偏在対策が可能になる。
- 2 診療報酬評価等、医療機関に対する適正な評価があることで、医療機関において積極的に質の向上、チーム医療の推進が図られ、看護師確保が難しい地域の医療機関や看護師等学校養成所から、都市部の医療機関に支援が求めやすくなる。

51 離島地域における介護保険サービスの利用機会の拡大と利用者の負担軽減について

【厚生労働省】

【提案・要望】

離島地域における介護保険サービスの利用機会の拡大と、利用者の負担増軽減を図るため、以下の施策を講じること

- 1 離島地域において、本土並みの介護サービス提供体制が整えられるよう、事業者への支援制度を創設すること
- 2 介護サービスの利用において、離島地域に住んでいるが故に生じている利用者負担増分を解消するとともに、これにより生じる地方の財政負担や、税の優遇措置を受けない事業者の負担について、国による財政支援を行うこと
- 3 「介護サービス利用に係る渡航費助成」について、保険料、県、市町村に負担を生じさせないような財政支援制度を創設すること

【本県の現状・課題等】

全国平均に比べ高齢化が進む本県の中でも、特に、離島地域の高齢化率は高く、住民の1/3以上が高齢者となっており、最も高齢化が進んだ自治体では、高齢化率が45%を超えている状況にある。そのような中、離島地域は、本土から隔絶し地理的に不利な状況にあるため、介護サービス基盤の整備が遅れており、特に、人口規模が小さい二次離島等では、介護サービス提供事業者の参入が非常に難しいため、島内の要介護者等に対する介護サービス提供体制が整っていない。

離島地域においては、サービス確保の観点から、離島地域に所在する事業所が行う訪問介護等の訪問系サービス及び小規模多機能型居宅介護等の小規模多機能型サービスについて、原則、サービス費用の15%が特別地域加算されており、国は、平成12年から利用者負担軽減のための補助事業を行っている。しかし、当該軽減措置は、対象サービス、対象者、対象事業所が限定されており、また措置を受けても、一定の利用者負担増が残るため、利用者全との格差が緩和されているわけではない。

また、介護サービスの利用者支援として、離島を抱える市町では、平成26年度まで、地域支援事業（任意事業）を活用して渡航費の助成を実施していたが、平成27年度からは事業対象外となったため、市町の負担が増大している。

（本県の取組）

平成16年度から、県や市町等で構成する離島サービス確保対策検討委員会を設置し、二次離島における介護サービス提供体制の整備等、離島における諸課題の解決やサービスの充実について検討を行ってきた。

○長崎県の離島の状況

単位：人

	県全体【A】	離島【B】	【B】－【A】
要介護（支援）認定者数【C】	87,869	9,907	-
サービス受給者【D】	74,385	7,290	-
サービス受給率【D／C】	84.7%	73.6%	△11.1%

※離島とは、離島振興法に基づく51島

○離島市町別の高齢化率

(単位：人、%)

		全国 (千人)	長崎県 (全体)	離島市町 合計	対馬市	壱岐市	五島市	小値賀町	新上五島町
H27	総人口	127,095	1,377,187	118,165	31,457	27,103	37,327	2,560	19,718
	65歳以上 (高齢化率)	33,465 (26.6)	404,686 (29.6)	42,586 (36.0)	10,675 (33.9)	9,615 (35.5)	13,710 (36.8)	1,169 (45.7)	7,417 (37.6)
R7 推計	総人口	122,544	1,257,939	94,933	24,876	22,644	30,483	1,913	15,017
	65歳以上 (高齢化率)	36,771 (30.0)	442,395 (35.1)	42,314 (44.6)	10,731 (43.1)	9,203 (40.6)	14,014 (46.0)	1,086 (56.8)	7,280 (48.5)

出典：平成27年は国勢調査、令和7年は平成27年国勢調査を基にした国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

○離島における介護サービスの状況（令和2年度調査）

(令和2年4月30日時点)

	介護（予防）サービス別・サービス提供の状況 ※2・3																													
	訪問介護	訪問入浴介護	訪問看護	訪問リハ	居宅療養管理指導	通所介護	通所リハ	短期入所生活介護	短期入所療養介護 (老健)	短期入所療養介護 (介護医療院)	短期入所療養介護 (療養型医療施設)	福祉用具貸与	福祉用具購入費	住宅改修費	生活施設入居者	居宅介護予防支援	居宅介護予防支援 型訪問介護看護	定期巡回・随時対応型訪問介護看護	夜間対応型訪問介護	地域密着型通所介護	通所介護	認知症対応型居宅介護	小規模多機能型居宅介護	共同生活介護	認知症対応型地域密着型特定居宅介護	地域密着型介護老人福祉施設	複合型サービス(看護小規模多機能型居宅介護)	介護老人福祉施設	介護老人保健施設	介護療養型医療施設
①住んでいる島内でサービスを受けている島の数	23	4	12	6	8	15	5	9	4	0	0	30	6	8	4	24	1	2	19	2	6	8	0	0	0	0	8	6	1	1
②利用者が渡海船で島外へ出ないサービスが利用できない島の数	1	1	2	0	4	8	9	11	1	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	2	3	11	0	1	0	12	17	4	4	
合計	24	5	14	6	12	23	14	20	5	0	0	30	6	8	11	24	2	2	19	4	9	19	0	1	0	20	23	5	5	

- ※1 要介護・要支援者が居住する離島振興法の指定を受けた島の数：44島
- ※2 ①利用者が住んでいる島内で介護サービスを受けている。もしくは、島外であるが車で移動可能（橋が架かっている）。または、島外(市町内外)サービス業者が、来島等して利用者へサービスを提供している。
②サービスの利用者が渡海船等を利用し島外へ移動しないと、介護サービスを利用することができない。
- ※3 「介護（予防）サービス別受給者内訳」の記載方法について
介護予防サービスは、同種の介護サービス欄に計上。

【提案・要望実現の効果】

離島地域への介護サービス事業者の参入が促進され、離島の利用者が本土の利用者と同様のサービスを受けることができるようになる。

また、離島地域の特別地域加算による利用者の負担増をなくすとともに、渡航費助成を行うことで、離島の利用者の経済的負担について、本土の利用者との格差是正が図られる。