

様

平成23年度 政府施策に関する提案・要望書



【© HuisTenBosch/J-13022】



平成22年7月
長崎県

長崎県政の推進につきましては、日頃から格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

現在、我が国は、国・地方を通じて厳しい財政状況や少子高齢化をはじめとする構造的な問題に直面しております。本県におきましても、産業構造の問題などから雇用の場が不足し、県外への人口流出や雇用情勢が悪化するなど、大変厳しい状況にあり、国における公共事業予算の大幅な削減による地域経済への影響や、地方交付税の削減等による地方財政へのさらなる影響が懸念されているところです。

このような厳しい時代の中、県民が夢や希望を感じることでできる長崎県を築いていくため、「人が輝く、産業が輝く、地域が輝く長崎県」を基本方針に掲げ、県民の総合力によって、この困難を乗り越えて行きたいと考えております。

菅政権が誕生し、『新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～』が閣議決定されたところでありますが、「元気な日本」の実現は「地域の活力」なくしてはありえません。国と地方がしっかりとスクラムを組んで、諸課題に正面から積極的に取り組んでこそ、現在の難局を乗り越え、明るい展望が開けるものと考えております。

長崎はこれまで人を呼んで栄え、交流の中で発展してきた県であり、交流の中で独自の文化を築き、その魅力を国内外に向けて発信してまいりました。これからも本県の魅力を十分にお伝えし、交流拡大や産業活動を支えていくためには、離島や半島を多く有する本県の地理的・地勢的なハンディを克服するための社会資本の整備が不可欠であります。

国におかれましては、本県の実情をご賢察いただき、平成23年度の政府予算の編成にあたりまして、格別のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

平成 22年 7 月

長崎県知事 中村法道



長崎県議会議長 末吉光徳



目 次

■ 長崎県の総合
計画における
施策体系

■ 項目一覧

番号	項目名	頁
1	九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進について	2
2	国営諫早湾干拓事業について	4
3	有明海再生のための総合的対策の実施について	6
4	「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と世界遺産登録を契機とする交流人口の拡大に対する支援について	10
5	西九州自動車道の整備促進について	12
6	九州横断自動車道における4車線化見合わせについて	14
7	「重点港湾」の選定について	16
8	子ども手当における地方負担について	18
9	農業農村整備予算の十分な確保について	20
10	地方交付税の確保等について	22
11	合併後の新市町への支援策の充実強化について	24
12	「離島・半島」振興対策の充実について	26
13	離島・へき地における医師・看護師確保対策の充実について	28
14	離島航空路及び離島・半島航路の維持・改善のための支援について	32
15	幹線道路（地域高規格道路・国道・県道）の整備促進について	34
16	本明川ダム建設事業の促進について	36
17	中国向け水産物輸出に係る手続きの見直しについて	38
18	沖合漁業等に係る支援・措置対策について	40
19	佐世保港におけるすみ分けの早期実現について	44
20	長崎空港A滑走路周辺地域の航空機騒音対策について	48

■ 1～28：重点項目 29～62：一般項目

■ 地域主権の確立	■ 交流を拓げる魅力的なまちづくり			■ 競争力のあるたくましい産業の育成			■ 安心で快適な暮らしの実現		
	もてなしあふれる観光交流促進プロジェクト	にぎわい・やすらぎのまち創造プロジェクト	文化を活かした地域活力創出プロジェクト	明日を拓く産業育成プロジェクト	農林水産業いきいき再生プロジェクト	安全・安心の確保向上プロジェクト	環境優先の社会づくり推進プロジェクト	すこやか子ども育成プロジェクト	
国と地方の役割分担を明確にし、真に地域が主役となる体制づくりを進めます。	観光立県を推進し、訪問しやすい環境作りのため、各種交通網の整備などを行います。	地域の豊かな資源を有効に活用し、行って良かったと思わせる魅力的なまちを作っていきます。	文化・スポーツを通して、心を豊かにし、県民の元気と活力を創り出します。	本県の産業構造は偏っていることから、雇用創出力や経済波及効果の大きい企業の誘致などを行います。	農林水産業の活力再生の鍵として、生産・流通体制の強化・手法の効率化などの改革を進めます。	犯罪がなく、災害に強い地域づくりを進めます。また、健康で安心して暮らせるよう医療・福祉体制の充実・向上に取り組みます。	様々な環境問題に対応するために、閉鎖性海域をはじめとする水環境の保全や自然の回復に努めます。	子どもたちの豊かな心を養うため、学校・家庭・地域が一体となって支えるシステムづくりを進めます。	
	★								
					★		★		
					★		★		
		★	★						
	★								
	★								
	★					★			
								★	
					★				
★									
		★							
	★								
	★								
						★			
					★				
					★				
		★							
						★			

目 次

■ 長崎県の総合
計画における
施策体系

■ 項目一覧

番号	項目名	頁
21	カネミ油症被害者の救済について	50
22	漂流・漂着ごみの対策について	52
23	経済・雇用対策について	54
24	口蹄疫防疫体制と農家支援対策の強化について	58
25	林業公社に対する支援制度の拡充について	60
26	W T O 農業交渉並びに日豪 E P A 交渉における適切な対応について	62
27	市町村への教職員人事権の移譲について	64
28	学校施設の耐震化にかかる財源の拡充について	66
29	地域主権改革の推進について	70
30	第三セクター鉄道及び地方民営鉄道の施設整備について	74
31	島原・天草・長島架橋構想の推進について	76
32	生活交通（乗合バス等）の維持確保に対する支援の充実について	78
33	長崎空港等の活用推進について	80
34	まちづくり事業の推進について	82
35	社会資本の整備・維持管理のための施策拡充について	84
36	太陽光発電システム及び次世代自動車の導入促進について	88
37	べっ甲原料の確保方策について	90
38	東シナ海等における国際的資源管理の推進について	94
39	総合的な水産基盤整備の促進について	98
40	水産資源の保護を目的とする鯨類の持続的利用について	100
41	秩序ある水産物輸入体制の構築について	102

目 次

■ 長崎県の総合
 計画における
 施策体系

■ 項目一覧

番号	項目名	頁
42	新規漁業就業者の確保・育成対策の充実について	104
43	耕作放棄地対策の強化について	106
44	戸別所得補償制度について	108
45	野菜価格安定事業の充実強化について	110
46	果樹研究所カンキツ研究口之津拠点の存続について	112
47	高速情報通信網の整備・維持に係る支援策の充実強化について	116
48	ぼた山防災対策について	118
49	雲仙復興事務所の防災機能強化について	120
50	安全・安心な社会づくりのための事業促進について	122
51	町村福祉事務所の設置促進について	126
52	原子爆弾被爆者援護対策等の充実について	128
53	介護保険制度における施策の充実強化について	132
54	重度障害者医療費助成制度の創設について	134
55	初動捜査体制強化のための地方警察官増員について	136
56	家電リサイクル法の施行に伴う離島地域の収集運搬に係る費用負担の軽減等について	140
57	水環境対策の推進について	142
58	光化学スモッグ(高濃度の光化学オキシダント)の原因究明及び対策強化について	144
59	義務教育にかかる確実な財源保障について	148
60	特定扶養控除制度縮減による経済的負担増加の是正について	150
61	私学助成の充実強化について	152
62	少子化対策について	154

重点項目

1 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の整備促進について

【国土交通省、総務省、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 武雄温泉～諫早間の着実な整備と諫早～長崎間の早期認可・着工並びに武雄温泉～長崎間のフル規格整備による一括開業とすること
- 2 新幹線整備と一体となる肥前山口～武雄温泉間の複線化等改良について、早急に実施すること
- 3 フリーゲージトレインの技術開発の促進と、早期に開発目標の達成を図るとともに、導入の際に必要な施設整備について、地元負担が軽減されるような措置を講ずること
また、新幹線の整備効果を高めるため、佐世保への乗り入れについての調査・実証運行を行うこと
- 4 公共事業の重点的配分等による建設財源の安定的確保及び地域負担についての起債充当率や交付税措置等の充実を図ること
- 5 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担を軽減するための制度を充実または創設すること



西九州ルートは西九州地域の観光・ビジネス市場を中四国～関西～全国へと拡げる

【1 西九州ルートの開業の早期実現について】

○諫早～長崎間の早期認可・着工とは

未着工三区間については、平成22年度政府予算において、年度内着工のための留保分として90億円が計上されておりますが、正式な着工の決定は未だなされておられません。西九州ルート of 整備は、単に西九州地域の振興と発展に大きく寄与するだけでなく、九州新幹線として鹿児島ルートとともに2線一体で整備することで、九州地域の一体的浮揚に資するものであることから、長崎までの延伸について、一刻も早く認可されることを望みます。

○武雄温泉～長崎間をフル規格で整備し一括開業とは

西九州ルートのうち、武雄温泉～長崎間は、新幹線鉄道規格新線（スーパー特急）方式で整備されることとなっており、武雄温泉～諫早間において平成20年3月から概ね10年後の完成を目指して工事が進められています。しかしながら、全国の高速度鉄道ネットワークにつながり新幹線効果を十分に発揮するためには、新幹線鉄道（フル規格）による整備がぜひとも必要であり、また、諫早～長崎間についても既着工区間に遅れることなく平成29年度末までの完成が実現されることを望みます。

【2 肥前山口～武雄温泉間について】

○新幹線整備と一体となる肥前山口～武雄温泉間の複線化等改良とは

肥前山口～武雄温泉間は、在来線を活用する区間ですが、この区間は単線であり、既存の特急列車に加え、新幹線が走行するようになれば線路容量が不足し、効率的なダイヤ編成が困難になります。については、平成29年度末の新幹線の完成に間に合うよう、複線化等改良に早期に着手されることを望みます。

【3 フリーゲージトレインについて】

○導入の際に必要な施設整備について、地元負担が軽減されるような措置とは

フリーゲージトレインは、現在、国家プロジェクトとして研究・開発が進められており、また西九州ルート of 前提となる技術です。フリーゲージトレインの導入時に必要な施設として車両検査施設、軌間変換装置等が想定され、設置費用などの負担の発生が考えられます。こうした負担の軽減のため、国家プロジェクトによる先端技術の実証・研究の一環として整備されることを望みます。

○佐世保への乗り入れの調査・実証運行とは

佐世保市への乗り入れは、新幹線効果がどの程度広範囲に波及させることができるかを検証するための先駆的なモデルケースになります。具体的には、乗り入れのための佐世保線の路盤等改良などの調査や実証運行を望みます。

【4 建設財源について】

○公共事業の重点的配分等による建設財源の安定的確保とは

公共事業予算全体における新幹線整備予算は約1%しかありません。新幹線整備は、わが国の国土軸の骨格をなす国家プロジェクトであることから、重点的に予算配分がなされることが必要であり、また、将来にわたり安定して整備を進めるため、幅広い観点からの予算確保の検討が喫緊の課題となっています。なお、鹿児島ルートなど、今年度中に工事が終了する区間もありますが、これによって新幹線整備の全体予算が減少することがないよう望みます。

○地域負担についての起債充当率や交付税措置等の充実とは

地方への財政措置として、起債充当率は地元負担分の9割、このうちの5割～7割に交付税措置がありますが、整備新幹線における地方債の元利償還金が、地方財政を圧迫することがないように、起債充当率の引き上げや交付税措置率の算定基準の引き下げを望みます。

【5 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について】

○負担を軽減するための制度の充実または創設とは

並行在来線となる肥前山口～諫早間については、開業後20年間は上下分離方式により運行を維持することとしており、本県と佐賀県がJR九州から線路を一括買い取り、維持管理費用についても両県で負担することとなっています。しかしながら、一段と逼迫する地方財政等を鑑みると地元での負担だけでは到底維持できず、国全体の課題として取り組むべきであり、地方交付税による措置や新たな交付金制度等の創設を望みます。

2 国営諫早湾干拓事業について

【農林水産省、国土交通省、環境省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 生命、財産に関わる開門調査の是非は、環境アセスメントの結果を踏まえて、科学的かつ客観的に判断すべきものであり、地元の同意なくして開門調査は決して実施しないこと
- 2 有明海の貝類等の漁業不振の原因は、熊本新港、筑後大堰等の巨大事業や、ノリ酸処理等の複合的な要因によるものであるにもかかわらず、これらの原因究明が未だなされていない。中でも、ノリ酸処理等の因果関係の調査など開門調査の議論の前にやるべきことは早急に実施すること
- 3 「第2期諫早湾干拓調整池水辺環境の保全と創造のための行動計画」に基づく水質保全対策や水辺空間づくりについて、下記のとおり推進及び支援を行うこと
 - (1)調整池及び流入河川・水路の効果的な直接浄化対策の検討・実施及び検証
 - (2)流入河川及び調整池の水質に影響を及ぼす自生植物の除去等適切な管理の実施
 - (3)生活排水処理施設整備に係る財政支援
 - (4)環境（調整池）に負荷をかけない農業の取り組みの推進



【1 安易な開門調査への反対について】

○生命・財産に関わるとは

諫早湾干拓事業が完成し、防災機能が強化され、地域住民の皆様はようやく災害の不安から解放され、枕を高くして眠ることができるようになりました。造成された干拓農地では入植された農業者の方々が環境に優しい農業に全力で取り組まれており、収穫されたばれいしょ、レタス等は市場から高い評価を受けております。また、漁業においても、近年、養殖カキやアサリの漁獲量が拡大し、多数のタイラギの生息が確認されるなど、漁場環境が安定し漁獲増等の成果があらわれてきております。

このような中、開門調査により調整池への海水導入が行われれば、調整池での水位調整ができなくなることやガタ土の排水樋門付近への堆積によって洪水被害が発生しやすくなる等、本県地元の方々の人命や財産への重大な影響が懸念されます。また、干拓地の農業用水が消滅し、背後地の農業用水にも影響が生じるとともに、農地での塩害や潮風害の発生が危惧されます。潮受堤防排水門付近では、鳴門海峡の最大流速を上回る程の流速が発生すると見込まれており、底泥の洗掘による濁りの発生などによって諫早湾内外の漁業にも大きな影響が危惧されます。

○地元の同意とは

防災、農業、漁業、環境の全ての面に関し、環境アセスメントにより科学的かつ客観的に被害がいついっさい生じないという確証が得られないまま、万一、開門調査が実施された場合、直接被害を被り生命、財産、生活を失うのは本県の地域住民、農業者、漁業者であり、地元の同意なくして開門調査を決して実施しないことを要請いたします。

【2 有明海の漁業不振の原因究明について】

○有明海の貝類等の漁業不振の複合的な要因とは

諫早湾干拓事業着工の10年程前に既に貝類は半減しており、有明海の漁業不振は、有明海流域面積の約1/3を占める筑後大堰（諫早湾干拓調整池の約11倍）や有明海の湾口部に3kmの堤防を造った熊本新港の工事の時期、さらには、赤潮や貧酸素水塊の発生原因と指摘されているノリの酸処理の開始時期と重なっていることから、真の有明海再生のためには、これらの要因について調査・分析を行うことが必要です。

【3 「第2期行動計画」に基づく推進及び支援について】

○直接浄化対策の検討・実施および検証とは

農水省は、諫早湾干拓事業の実施者として、主体的に「第2期行動計画」に基づき、これまで実施してきた各対策の検証と調整池の潜在的な汚濁負荷要因となっている底泥の巻上げの抑制に効果のある新たな手法の検討・実施を行っていただくことが必要です。さらには、調整池中に含まれる汚濁物質を直接浄化する対策を実施していただくよう強く望みます。

○流入河川及び調整池の水質に影響を及ぼす自生植物の除去等とは

河川管理者である国交省が、管理する場所において、自生植物が枯死して調整池水中へ溶出しないうよう、また、衛生害虫の発生を防止するため、定期的刈り取るなど適正な管理を行っていただくよう強く望みます。

○生活排水処理施設整備に係る財政支援とは

浄化槽設置に係る国の交付金の負担割合の拡大（1/3→1/2）や公共下水道等の交付金の拡大を実施していただくよう強く望みます。

○環境（調整池）に負荷をかけない農業とは

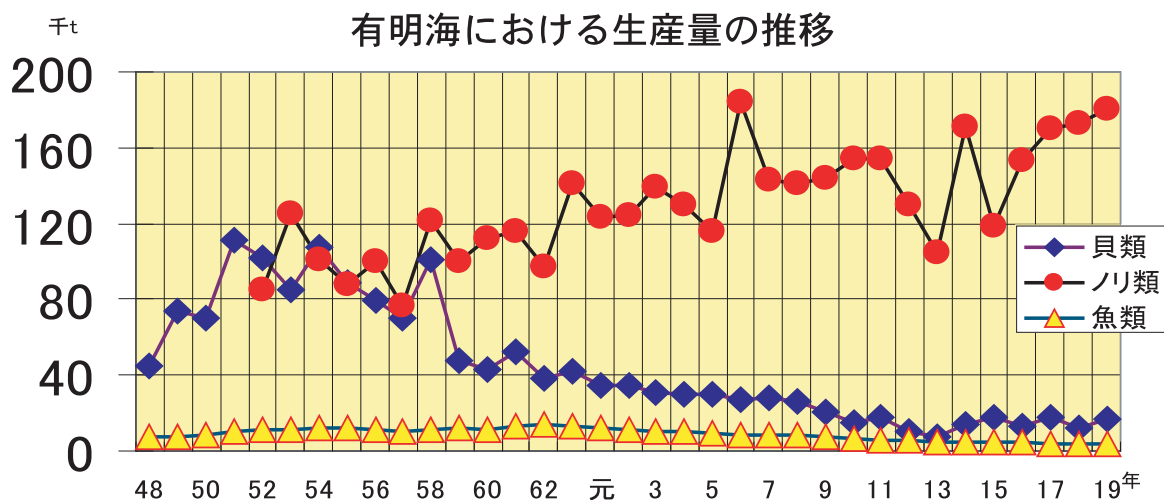
調整池への流出負荷割合の大きい農地からの汚濁の削減対策として、地域における減化学肥料などの環境保全型農業への取組について、国、自治体、農業者が一体となって推進していただく体制づくりを強く望みます。

3 有明海再生のための総合的対策の実施について

【総務省、国土交通省、環境省、農林水産省、水産庁】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 有明海・八代海総合調査評価委員会報告（H18.12.21）に基づく「解明すべき課題」の早期解明
- 2 熊本新港や筑後大堰等の大規模な工事、ノリ養殖への酸処理剤の使用や施肥等、有明海全域における複合的な要因を考慮に入れた総合的な調査・研究
- 3 平成19年に諫早湾で発生したアサリ大量へい死の原因とされる赤潮及び貧酸素水塊の発生原因究明とその抑制・軽減対策の確立
- 4 「有明海等特別措置法」第25条に規定する有明海・八代海総合調査評価委員会の所掌事務見直しによる同委員会の機能存続
- 5 「有明海等特別措置法」第8条に規定する国庫補助の割合の特例が適用される期間の延長並びに「公害財特法」の延長及び同法第3条第4項に規定する国庫の負担又は補助の割合の特例が適用される期間の延長など、有明海の漁場環境の保全・改善及び水産資源回復等による漁業振興のための事業等に対する特段の財政支援措置
- 6 有明海への環境負荷抑制を目的とした生活排水処理施設の整備に対する特段の財政支援措置
- 7 有明海的环境保全及び改善を目的とした森林の保全・整備に対する特段の財政支援措置
- 8 農林水産省が、有明海の再生への道筋を明らかにするために実施する調査・現地実証事業に関する財源の大幅な拡大
- 9 平成15年・16年の2か年、島原半島沿岸域で発生した浮遊物の発生原因究明並びに大量発生予測手法及び原因究明後の漁業被害の抑制・軽減対策の確立



(出典:農林水産省 農林水産統計年報)

【1 有明海・八代海総合調査評価委員会報告について】

○「解明すべき課題」の早期解明とは

特措法により環境省に設置された有明海・八代海総合評価委員会が、平成18年12月21日に主務大臣（農林水産大臣等6大臣）、関係行政機関（財務大臣等）及び関係県に提出した委員会報告の中で、有明海・八代海の再生のために解明すべき課題として掲げている ①二枚貝の減少要因の解明 ②魚類等の減少要因の解明 ③潮流朝夕の変化 ④土砂に関する知見の蓄積 ⑤汚濁メカニズムの解明とモデルの構築の5項目について、その早期解明を望みます。（現在、貧酸素現象調査、赤潮調査、二枚貝類等生息環境調査、底質環境調査等が行われていますが、早期解明に向けた更なる方策を望みます。）

【2 有明海全域における複合的な要因を考慮に入れた総合的な調査・研究について】

○有明海全域における複合的な要因を考慮に入れた総合的な調査・研究とは

有明海漁業の不振には、熊本新港や筑後大堰等の大規模な工事、ノリ養殖への酸処理剤の使用や施肥等、多くの要因が絡んでいると考えられるので、総合的な調査・研究を望みます。

【3 平成19年に諫早湾で発生したアサリ大量へい死の原因について】

○赤潮及び貧酸素水塊の発生原因究明とは

平成19年のアサリ大量へい死の原因として、①長期間にわたりシャトネラ赤潮に遭遇したこと ②海水中の酸素量が極端に低くなる貧酸素の現象が続いたことが考えられるが、そのそもその原因である赤潮及び貧酸素水塊の科学的発生原因の究明を望みます。
(参考)シャトネラ赤潮:藻類の一種で有害プランクトンのシャトネラ・アンティーカーが増殖して高密度になり、海が着色する現象

○その抑制・軽減対策の確立とは

上記の発生原因究明とともに、赤潮及び貧酸素水塊の科学的な知見による発生の抑制及び被害の軽減対策の確立を望みます。

【4 「有明海等特別措置法」第25条に規定する有明海・八代海総合調査評価委員会について】

○所掌事務見直しによる同委員会の機能存続とは

特措法第25条では、委員会の所掌事務が、「法律の5年以内の見直しに関し、有明海及び八代海の再生に係る評価と主務大臣等に意見を述べること。」と規定してありますが、法律制定後5年以上経過した現在でも、有明海及び八代海の再生のためには、未だ多くの検討課題が残っています。海域環境の保全・改善及び漁業振興のための施策を有効に推進するためには、各種調査を総合的に評価することが必要であり、現在、そうした機能を持ち、稼働している機関がありません。このため法の見直しのために限定せず、同委員会の機能存続を望みます。

【5 「有明海等特別措置法」「公害財特法」について】

○特措法第8条に規定する国庫補助の割合の特例が適用される期間の延長とは

特措法第8条では、国庫補助の割合の特例が適用される期間が、平成14年度から平成23年度まで規定されていますが、海域環境の保全・改善及び漁業振興のための施策を引き続き実施することが必要であり、これらの施策の着実な推進のためには、特例期間の延長を望みます。

○「公害財特法」の延長とは

本法律は、県等が行う公害防止対策事業に係る経費について、国の補助割合等の特例措置を定めるものでありますが、同法律が平成22年度までの時限法であり、23年度以降は効力を失うことから、有効期間の延長を望みます。

○公害財特法第3条第4項に規定する国庫の負担又は補助の割合の特例が適用される期間の延長とは

有明海再生の一環として取組んでいる海底耕耘事業は「有明海覆土等事業」として同法の指定を受けており、必要な経費について県債の起債が認められ、県債償還に関する地方交付税措置を通じて、実質的な県の財政負担割合が通常の2/3程度に圧縮されていることから、事業の円滑な実施に大きな役割を果たしています。

しかしながら、同法では事業期間が平成22年度までと指定されているため、次年度以降において同法による特別措置が失われた場合、事業の円滑な実施が困難となる事態が想定されることから、同法による事業の指定、指定事業に対する特別措置について、有効期間の延長を望みます。

○漁業振興のための事業等に対する特段の財政支援措置とは

漁場整備のうち覆砂、たい積物の除去等の事業についての国庫補助金の補助率の嵩上げ（現在の嵩上げ率である1割以上）を望みます。

参考・「有明海等特別措置法」第8条に基づく国庫補助の割合の特例措置

長崎県の場合、平成20年度事業については1割の嵩上げ（50%→55%）
（県の財政力指数に基づき算定）

・「公害財特法」の国の補助割合等の特例措置

同法の指定を受けると、地方負担分の70%起債充当並びに起債の50%が交付税措置される。

【6 有明海への環境負荷抑制について】

○生活排水処理施設の整備に対する特段の財政支援措置とは

下水道事業、農業集落排水事業、浄化槽市町村整備推進事業及び浄化槽設置整備事業において、対象となる管渠整備の範囲を拡大したり、整備戸数要件を年間10戸からさらなる引き下げを望みます。

【7 有明海の環境保全及び改善について】

○森林の保全・整備に対する特段の財政支援措置とは

荒廃した森林の整備等を行う森林整備事業等について、補助率の嵩上げ等の財政支援措置を望みます。

【8 農林水産省が、有明海の再生への道筋を明らかにするために】

○調査・現地実証事業に関する財源の大幅な拡大とは

有明海再生のために行う総合的対策に対する予算措置のうち、有明海環境改善のための調査・現地実証試験等、アサリ、アゲマキ、タイラギの生産回復対策に対する予算の増額を望みます。

参考 有明海再生のために行う総合的対策（平成22年度予算：1,538百万円）

- | | |
|------------------------|--------|
| 1. 国営干拓環境対策調査 | 328百万円 |
| 2. 有明海特産魚介類生息環境調査 | 300百万円 |
| 3. 有明海漁業振興技術開発事業 | 400百万円 |
| 4. 有明海漁場環境改善のための実証試験事業 | 510百万円 |

【9 平成15年・16年の2か年、島原半島沿岸域で発生した浮遊物について】

○発生原因究明とは

浮遊物の発生原因究明に向け、独立行政法人水産総合研究センター西海区水産研究所と本県を含む有明海4県が連携して調査を実施していますが、未だ究明までには至っていないことから、発生原因究明のための調査を引続き要望します。

参考 有明海粘質状浮遊物原因究明・予測手法開発事業

事業期間：H19～23 事業内容：西海区水産研究所及び有明海4県の連携調査

事業主体：県（総合水試） H22予算額：4,850千円（H21：6,042千円）

○大量発生予測手法及び原因究明後の漁業被害の抑制・軽減対策の確立とは

浮遊物発生の際は、さし網や定置網漁具への付着、底曳網への入網により、漁業への支障や漁獲減等の漁業被害が発生していることから、その発生予測手法及び漁業被害の抑制、軽減策の確立を望みます。

【長崎の情景①】



諫早湾干拓によって造成された広大な優良農地においては、環境に配慮した農業が行われ、良質な作物が栽培されている

4 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産への早期登録の実現と世界遺産登録を契機とする交流人口の拡大に対する支援について

【文部科学省、文化庁、環境省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 早期の世界遺産登録の実現への支援
 - (1) 構成資産の国指定・選定の促進
 - (2) 顕著な普遍的価値の証明に関する学術的支援
 - (3) 資産の保存管理計画策定等万全の保護措置に関する技術的支援
 - (4) ユネスコへ提出する推薦書等の諸準備が整い次第、優先的に国からユネスコへ推薦すること

- 2 世界遺産登録を契機とする交流人口の拡大に向けた事業への支援
 - ・九州自然歩道の新ルート整備 など



旧五輪教会堂（五島市）

【1 早期の世界遺産登録の実現への支援について】

○(1) 構成資産の国指定・選定の促進とは

世界遺産の構成資産となるためには、国の重要文化財や史跡に指定されるか、重要文化的景観に選定される必要があります。

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産候補の国指定・選定を目指して、文化財としての価値付けのための調査等を実施しておりますので、引き続き国の積極的な支援を望みます。

○(2) 顕著な普遍的価値の証明に関する学術的支援とは

世界遺産としての価値（顕著な普遍的価値）を証明するため、学識経験者等からなる「長崎県世界遺産学術会議」を設置し、これまで8回の会議を開催してきました。

今後は、推薦書原案の作成に取りかかるなど、今まで以上に世界遺産の専門的知見等が必要となりますので、会議への職員の派遣など一層の支援を望みます。

○(3) 資産の保存管理計画策定等万全の保護措置に関する技術的支援とは

世界遺産の登録のためには、適切な規制措置、制度的措置などにより資産の確実な保護管理が担保されていることが求められます。

つきましては、資産の包括的保存管理計画等の策定にあたり、世界遺産としての専門的見地や文化財保護の面からの技術的支援を望みます。

○(4)－1 ユネスコへ提出する推薦書等の諸準備とは

世界遺産の登録のためには、世界遺産としての価値（顕著な普遍的価値）の証明と共に、世界遺産一覧表に記載されている他の資産との比較研究等を行う必要があります。

また、資産の位置図や緩衝地帯の範囲図、資産の写真や映像資料等の各種資料の調整も必要であり、現在、それぞれの制作に着手している状況です。

(参考) 緩衝地帯：資産及びその周辺の景観や環境を守るために設ける保護の範囲

○(4)－2 優先的に国からユネスコへ推薦とは

ユネスコへの推薦書の提出は、毎年各国2件までと決められています。

長崎県では、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の早期の世界遺産登録を目指して、推薦書原案の作成や図面・資料映像等各種資料等の調整に取り組んでおりますので、準備が整い次第、優先的にユネスコへ推薦して頂くよう望みます。

【2 世界遺産登録を契機とする交流人口の拡大に向けた事業への支援について】

○九州自然歩道の新ルート整備とは

五島列島～平戸・生月島～佐世保を通る幹線延長約230kmの長距離自然歩道を自然環境整備交付金を活用し整備するものです。島々の美しい自然とふれあいながら、構成資産である教会群を歩いて巡る新しいルートが、平成23年度までに完成できるよう、確実に予算確保されることを望みます。

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産候補等 一覧

番号	構成資産候補等	種別	指定状況	市町区分
1	開国後のキリスト教信仰と布教の拠点	史跡	未指定	長崎市
2	大浦天主堂	建造物	国宝	"
3	旧羅典神学校	建造物	重文	"
4	旧大司教館	建造物	未指定	"
5	旧伝道師学校	建造物	未指定	"
6	日本二十六聖人殉教地	史跡	県史跡	"
7	外海の文化的景観	文化的景観	未選定(調査中)	"
8	出津教会	建造物	県有形	"
9	旧出津救助院	建造物	重文	"
10	大野教会堂	建造物	重文	"
11	日野江城跡	史跡	国史跡	南島原市
12	原城跡	史跡	国史跡	"
13	吉利支丹墓碑	史跡	国史跡	"
14	黒島の文化的景観	文化的景観	未選定(調査中)	佐世保市
15	黒島天主堂	建造物	重文	"

番号	構成資産候補等	種別	指定状況	市町区分
16	田平天主堂	建造物	重文	平戸市
17	平戸島(と生月島)の文化的景観	文化的景観	重文景	"
18	中江ノ島(安満岳)	史跡	未指定	"
19	宝亀教会	建造物	県有形	"
20	小値賀の文化的景観	文化的景観	未選定(調査中)	小値賀町
21	旧野首教会	建造物	県有形	"
22	上五島の文化的景観	文化的景観	未選定(調査中)	新上五島町
23	頭ヶ島天主堂	建造物	重文	"
24	青砂ヶ浦天主堂	建造物	重文	"
25	大曾教会	建造物	県有形	"
26	下五島の文化的景観	文化的景観	未選定(調査中)	五島市
27	旧五輪教会堂	建造物	重文	"
28	堂崎教会	建造物	県有形	"
29	江上天主堂	建造物	重文	"

5 西九州自動車道の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

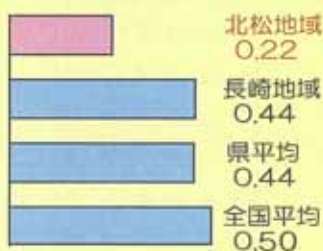
西九州自動車道に関して

- (1)伊万里松浦道路の整備促進
 - (2)松浦～佐々間の調査促進及び早期事業化
 - (3)佐世保みなとIC～武雄JCTの4車線化
- により事業促進を図ること



北松地域の有効求人倍率

【有効求人倍率(H22年5月)】



※北松地域（江迎職業安定所）とは、平戸市、松浦市、鹿町町、江迎町
※県および全国平均は季節調整済値

松浦～佐々間は唯一の未着工区間(ミッシングリンク)

起点:福岡市 終点:武雄市	全延長 (km)	供用延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	供用率 (%)
福岡	45.5	33.6	11.9	0	73.8
佐賀	49.3	14.5	34.8	0	29.4
長崎	57.9	29.8	11.1	17.0	51.5
合計	152.7	77.9	57.8	17.0	51.0

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

有効求人倍率が0.22と県内平均に比べて低位で推移するなど、地域活力の低迷に悩む県北地域においては、地場産業の競争力の強化や、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。

西九州自動車道が整備されると、農水産物等の輸送コストの削減、消費者ニーズに合わせた商品の素早い供給による競争力の強化などにより、地場産業の発展が望めます。また、福岡方面からのアクセス時間短縮や、近隣地域と連携した新たな観光ルートの開拓・展開により、観光客の増加等も望めるなど、課題解消に向けて、大きな期待が寄せられています。

今年3月には、佐世保みなとIC～相浦中里IC間の約8 kmが供用しております。新しい道路には1日あたり1万5千台を超える利用があり、これに伴い国道204号など既存の一般道路において朝夕の通勤通学時の交通混雑が解消されるなど、はっきりとした効果が現れております。

さらに今年度末には、佐々ICまでの延伸区間の開通が予定されており、より一層の効果が期待されます。

しかしながら、現在の供用率は51%程度と依然として低い状況であり、地域活力の向上を図るため、さらなる整備促進が必要です。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・伊万里松浦道路の整備促進

伊万里松浦道路の終点に当たる松浦市は、日本有数のあじ・さばの水揚げ量を誇る松浦魚市場を抱える漁業基地であり、漁業が地域の主産業となっています。このため、水産物の商品価値の向上、販路拡大、輸送コストの削減などに直結する当該道路には地域活性化の起爆剤として、地域から大きな期待がかけられています。

地域活力の低迷が続き、一刻も早い完成が望まれています。近年の公共事業削減の流れの中、早期完成に向けた予算確保が課題です。

・松浦～佐々間の調査促進及び早期事業化

松浦～佐々間は残された唯一の未着手区間です。

当該区間だけが高速道路ネットワークから取り残されると、観光業をはじめとした地域産業の競争力や救急医療体制など様々な面で地域間格差が生まれることとなります。

また、高速道路ネットワークは、全線つながってこそ、その効果が最大限発揮されるものであり、当該区間以外の地域も全線開通により大きな効果が見込まれます。

従って、県北地域全体の地域振興を図るには、早期に全線整備されることが必要であるため、未着手区間（松浦～佐々間）の調査促進及び早期事業化が喫緊の課題となっています。

・佐世保みなとIC～武雄JCTの4車線化

今年3月の佐世保みなとIC～相浦中里IC間の供用後、特に佐世保みなとIC～大塔IC間において交通混雑が見られます。西九州自動車道は平成22年度に実施される高速道路無料化社会実験の対象区間となっており、将来無料となれば、さらなる交通混雑が予想されるため、4車線化を図る必要があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・伊万里松浦道路の整備促進のため、予算確保がなされることを望みます。
- ・松浦～佐々間の調査促進及び早期事業化を望みます。
- ・佐世保みなとIC～武雄JCTの4車線化の早期着手を望みます。
- ・西九州自動車道全体の早期完成のため、上記3項目について予算規模が拡大されることを望みます。（全体予算：H20 131億円、H21 122億円、H22 59億円）

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・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や定時性の確保により、産業振興・観光振興を図り県北地域の活性化に大きく貢献します。

6 九州横断自動車道における4車線化見合わせについて

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

九州横断自動車道「長崎～長崎多良見間4車線化」の着手見合わせの解除



事故時の通行規制による市内交通への影響

ラッタンフェスティバル期間中のH22.2.20(土)15:30頃事故発生。出島道路も含め3時間20分間全面交通止め

【諫早方面(喜々津橋)からの所要時間】

※通常日(2/6)18時頃 ■事故日(2/20)18時頃



市内各地で渋滞が発生し、市民生活への影響大。さらに観光客のアクセスにも影響。

長崎自動車道で6台が絡む事故
一時通行止めに
20日午後3時半ごろ、長崎市東町の長崎自動車道下り、中里トンネル出口付近で車6台が絡む交通事故があり、佐賀県の高井女性(23)が胸や足を打つ軽いけがをした。この事故で長崎自動車道の長崎～長崎多良見間インターチェンジ間が約3時間20分上下線とも通行止めとなった。

県警高速隊によると、前方を走っていた車が減速した際、後続の車3台が減速しただけで、その後続の車2台は止まり、5台が玉突き状態となった。事故を起こした車のうち先頭から3台目の車は衝突で反対車線にはみ出し、対向車に接触した。当時交通量が多く、渋滞はなかったが、のろのろ運転の状態だったという。

平成22年2月21日 長崎新聞

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

九州横断自動車道の長崎～長崎多良見間は、長崎観光の主要なアクセス道路であり、交流人口の拡大に重要な役割を果たしています。

当該区間は平成16年3月に暫定2車線で供用しましたが、トンネル内も含め対面通行が強いられるとともに、規制速度は70kmに制限されて、安全性・高速性に課題を残しています。

こうしたことから、平成21年4月に国幹会議で4車線化が認められ、5月には補正予算として成立したにもかかわらず、政権交代後まもない10月には執行停止、平成22年4月には着手見合わせとなりました。国では、繁忙期の渋滞がないことなどから、長崎バイパスの無料化などの社会実験による交通状況の変化等を踏まえて、改めて確認することとされています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

上記のように安全性・高速性に課題を残すとともに、暫定2車線区間でひとたび事故等が発生すると、長時間全面通行止めとなるほか、市内の道路交通も含めて大渋滞となります。

また、長崎南環状線が平成22年度末に開通することで、長崎港臨海部からの物流などによる交通需要が高まり、当区間の安全性・高速性の向上が更に求められてきます。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

長崎バイパスの無料化などの社会実験による交通状況の変化等にもかかわらず、4車線化の着手見合わせの解除を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

対面交通の解消による安全性・高速性の向上、交通の隘路解消、事故による交通不能リスクの低減、災害時の基幹道路としての役割、さらには物流機能の向上などが図れます。

7 「重点港湾」の選定について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

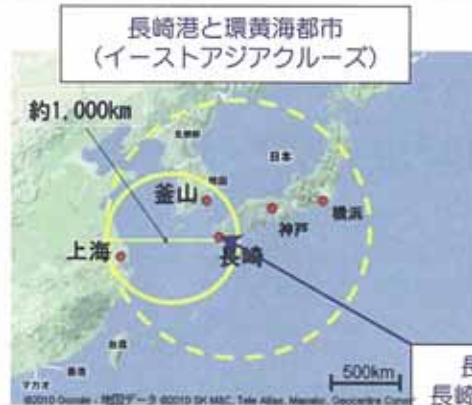
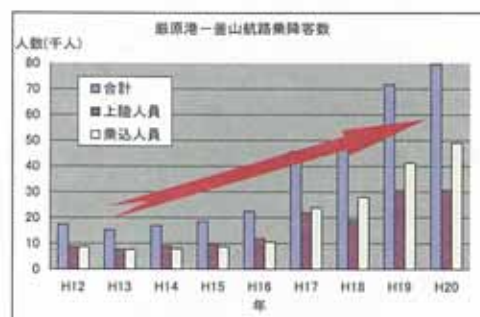
港湾は、物流だけでなく、人流、観光機能等の確保も重要であり、また、外洋離島の重要港湾は国家戦略上不可欠であるため、重点港湾の選定にあたっては、これらの点を考慮すること。また、港湾整備の進捗を図るため必要な財源の確保

●観光機能

長崎港は、日本を代表する国際観光港

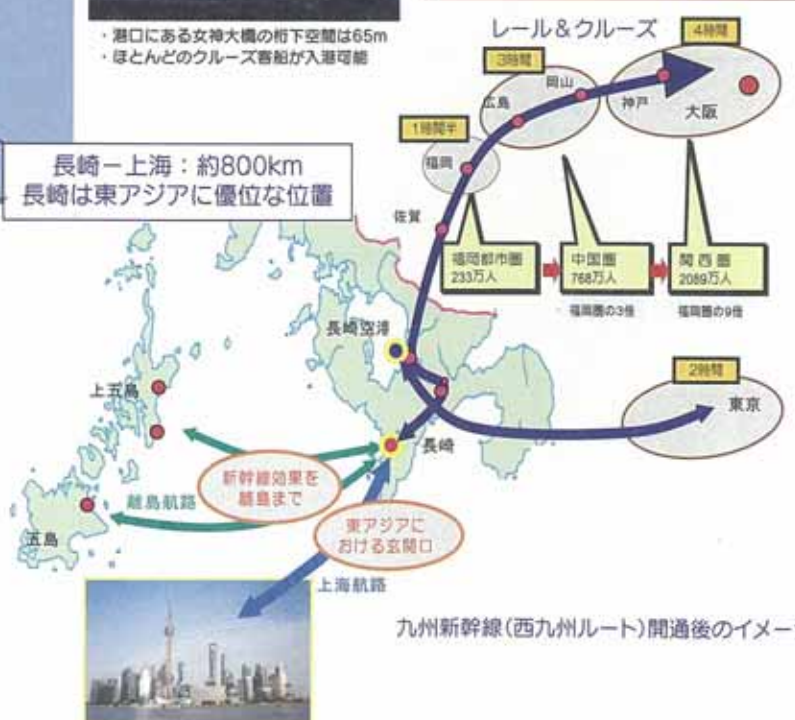


厳原港は、平成12年に釜山港との間で定期航路が開設



「クイーン・メリー2」
総トン数：151,400総トン
全長：345m、高さ：62m
乗客数：2,592名（定員）、乗組員数：1,253名

●ワールドワイドクルーズでは、世界最大級のクルーズ客船



●人流機能

県内重要港湾は、離島と本土を結ぶ重要な拠点

重要港湾乗降客数順位表(H19)

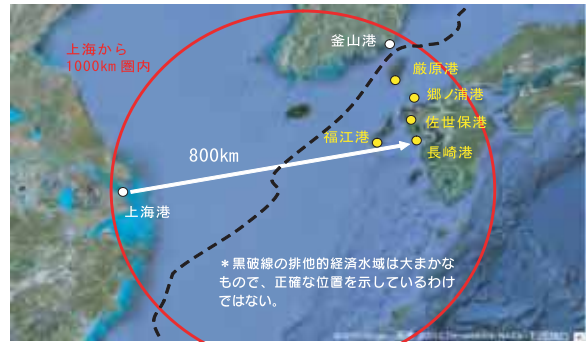
順位	港 湾 名			計(人)
	県 名	港 名	港 格	
1	鹿児島県	鹿児島	甲重	6,812,952
2	沖縄県	石垣	甲重	2,395,416
3	香川県	高松	甲重	2,254,148
4	愛媛県	松山	甲重	1,765,531
5	神奈川県	横浜	甲重	1,453,765
6	新潟県	両津	甲重	1,398,591
7	長崎県	長崎	甲重	1,270,956
11	長崎県	佐世保	甲重	725,276
15	長崎県	福江	甲重	619,917
24	長崎県	郷ノ浦	甲重	393,796
28	長崎県	厳原	甲重	271,070



(五島行きジェットフォイル)

長崎港：乗降客数実績は、全国第7位

●外洋離島：国家戦略上不可欠な港湾



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

重点港湾の選定にあたっては、取扱貨物量の実績や地域の拠点性等を考慮して、今夏には、全国の重要港湾103港から約40港を選定することとしております。

重点港湾に選定されると、港湾整備の「選択と集中」の対象となり、国費の重点配分が可能となることで、今後地域が抱える様々な課題を解決し、活力ある地域づくりを実現することができるようになります。

本県は、日本有数の海洋県としてみなどを中心としたまちづくりを行っており、地域活性化のためには、県内の重要港湾5港（長崎港、佐世保港、厳原港、郷ノ浦港、福江港）全てを重点港湾に選定して頂く必要があります。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- 重点港湾の選定は、取扱貨物量実績や地域の拠点性等を考慮
→港湾は、物流だけでなく、人流、観光機能等多くの機能が求められている。
- 長崎県内の重要港湾の取扱貨物量実績は、長崎港が63位のほか、全てが下位にランク。
→取扱貨物量の実績だけでは、長崎県内の重要港湾は重点港湾に選定されない。
- 新規の直轄港湾整備事業の着手対象は、重点港湾に絞る。
→重点港湾に選定されなければ、新規事業が採択されず、地域が抱える様々な課題の解決が困難。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- 長崎県の重要港湾の乗降客数は、長崎港の7位を筆頭に、全てが上位にランク
- 長崎港は、日本を代表する国際観光港であり、寄港実績も日本一
- 離島の重要港湾は、外洋離島として、国家戦略上不可欠な港湾

以上のように、港湾は、物流だけでなく、人流、観光機能等の確保も重要であり、重点港湾の選定については、これらの点も考慮していただきたい。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- 長崎港は、新幹線と連携し、更なる国際ゲートウェイ機能の強化及び離島への連続性の確保を図るための事業展開が可能
- 厳原港は、平成23年度新規事業（直轄事業含む）を要求しており、老朽化したフェリー施設を更新するなど地域の活性化に寄与する事業整備が可能
- 離島の重要港湾においては、地域における人流・物流の拠点としての機能強化を図り、人が定着できるような魅力あるみなどづくりが可能

8 子ども手当における地方負担について

【厚生労働省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 当初、国は全額国庫負担との方針を示しながら地方との十分な協議を行うことなく、平成22年度の子ども手当の財源の一部として現行の児童手当を残し地方負担を決めたものであるが、平成23年度以降は、当初の方針どおり全額国庫負担とすること
- 2 また、子育て支援策全般に係る国と地方の役割分担や経費負担のあり方を十分に国と地方で議論した上で制度設計すること

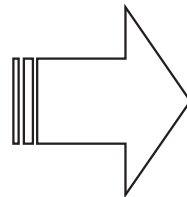
子ども手当イメージ

【平成22年度】

国 子ども手当負担分 1兆2,230億円		
児童手当の負担		
国 2,326億円	地方 4,652億円	事業主 1,436億円

【平成23年度以降】

子ども手当 (全額国庫)



子育て政策

《国》

《地方》

子育て政策

《国と地方で議論の上役割
分担・経費負担について
は決定》

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

平成22年度の子ども手当については、平成22年度限りの暫定措置として、子ども手当と児童手当とを併給する方式となり、児童手当の地方負担が継続して求められることとなりました。

子育て、少子化対策は国と地方の役割分担を明確にし、子ども手当のように全国一律に実施する給付は、地方に工夫の余地がないため、国が全額負担すべきです。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・子ども手当等の取り扱いについては、平成21年12月23日付けの国家戦略担当・内閣府特命担当、総務、財務、厚生労働の各大臣間で次のとおり合意されています。

○子ども手当の支給については、平成23年度以降の支給のための所要の法律案を平成23年度通常国会に提出する。

○「子ども・子育て新システム検討会議」において、幼保一体化等を含む新たな次世代育成支援対策の検討を進める。

○「地域主権」を進める観点から、「地域主権戦略会議」において、補助金の一括交付金化や地方が主体的に実施するサービス給付等に掛かる国と地方の役割分担、経費負担のあり方の議論を行う。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

・平成23年度以降の子ども手当の本格的な制度設計に向けては、国と地方の十分な協議を行い、そのうえで、子ども手当のような全国一律に実施する現金給付については、国が全額を負担することを望みます。

・国の取組にあわせ、子ども・子育て支援を積極的に推進し、少子化に取り組むための十分な財源措置を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

・子育て、少子化対策の国と地方の役割分担が明確化されることにより、保育所や放課後児童クラブのようなサービス給付について、長崎県の実態に応じた政策が実施できるようになります。

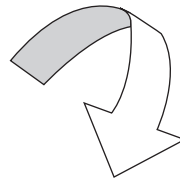
9 農業農村整備予算の十分な確保について

【農林水産省】

【提案・要望の具体的内容】

農業・農村の振興に必要な基盤整備を促進するための財源の確保

畑の基盤整備実施前



畑の基盤整備実施後



水田・畑の基盤整備

H22年度実施地区 18地区

H23～H27新規要望地区 16地区

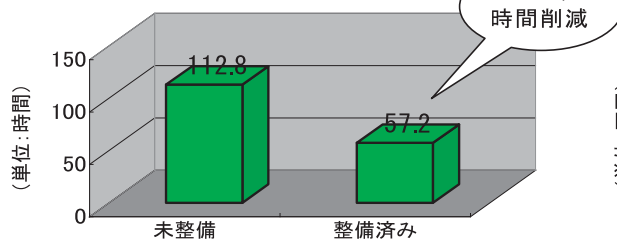
【基盤整備の効果】

基盤整備は主に労働時間、営農経費の削減につながる

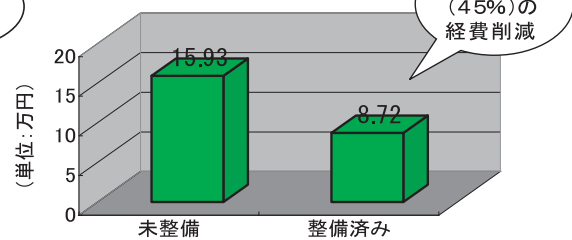
畑の整備

対象作物: 春ばれいしょ

【10aあたり労働時間】



【10aあたり営農経費】



※事業計画書より

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

長崎県は、離島・半島地域を多く抱え、平坦地に乏しく、水資源にも恵まれないという厳しい営農条件にあります。また、農業・農村を取り巻く環境は、輸入農産物の増加や、農産物の価格低迷、担い手の高齢化と後継者不足など厳しい状況にあります。

こうした中、生産性の高い優良農地の確保や農産物輸送コストの縮減に資する農道の整備など、生産基盤が整備されることにより、農業者の生産性向上、所得向上を図ることができます。さらに、平成22年度から開始される戸別所得補償制度とあわせて推進することで、意欲ある農業者が農業を継続できる環境が整備され、国レベルの課題である食料自給率強化に繋がります。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- ・国における平成22年度農業農村整備事業の公共事業費予算は、対前年度比36.9%。
→本県の事業継続地区、新規予定地区の計画的実施に支障
- ・農村整備、林野、水産の各分野において、地域の創意工夫を活かした総合的な整備ができる新たな「農山漁村地域整備交付金」が創設された。
→当交付金を加えても農林水産一般公共事業予算は対前年度比65.3%と大幅減
- ・本年度の農山漁村地域整備交付金の本県への内示額は46億4,400万円。
このうち、農村整備としての配分は約17億5,000万円。
→農業農村整備予算と合わせても対前年度比83%であり、また配分の根拠も不透明

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・水田や畑の生産基盤整備など、まだまだ多くの整備箇所があることから農業農村整備予算の十分な確保を望みます。

(参考)

平成22年度政府予算額2,129億円、農山漁村地域整備交付金1,500億円
うち、本県への交付額は、政府予算額の補助事業が約3.2億円、農山漁村地域整備交付金が約17.5億円、合計約20.7億円(国費)
→この予算措置により、畑地帯総合整備事業などの県内61箇所の農業農村整備事業を実施

【4】要望が採択されることによって、以下の新規地区の推進が可能となります。

- ・今後の水田・畑の基盤整備計画(H23~27年度新規予定箇所)

経営体育成基盤整備事業	大宝地区(五島市)	水田の区画整理	外4箇所	約130ha
畑地帯総合整備事業	八斗木地区(雲仙市)	畑の区画整理・畑のかんがい施設整備	外8箇所	約690ha
耕作放棄地解消・発生防止基盤整備事業	丸田地区(西海市)	畑の区画整理・畑のかんがい施設整備	外1箇所	約100ha