

1 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録及び「明治日本の産業革命遺産」の保存管理について

【外務省、文部科学省】

【提案・要望】

- 1 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」を平成28年度のユネスコへの推薦資産に決定すること
- 2 「明治日本の産業革命遺産」の構成資産である「端島炭坑」の保存管理等について、専門的見地からの技術的支援を行うこと

【本県の展望（実現の効果）】

平成27年7月に世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」及び世界遺産登録を目指す「長崎の教会群」の構成資産の多くが、人口流出や高齢化が進む離島・半島地域に点在しているため、本県における登録実現の効果は、まさに離島・半島振興の切り札となるものであり、構成資産の保全をしっかりと図りながら、その効果を地域活性化の取組につなげていきたい。

【提案・要望の経緯】

本県には、平成27年7月に世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」と、世界遺産登録を目指す「長崎の教会群」がある。

「長崎の教会群」については、平成28年の登録に向けてこれまで取組を進めてきたが、去る1月18日に示されたイコモスの中間報告の内容が非常に厳しいものであったことから、2月9日の閣議を経て、推薦が取り下げられた後、イコモスとの契約に基づく助言を受けながら推薦内容の見直しを行い、3月31日に推薦書素案を提出したところである。「長崎の教会群」はイコモスが潜在的価値を認めており、イコモスからの継続的な助言を受けながら、さらなる推薦書のブラッシュアップを図ることで、世界遺産登録が確実なものになると考えている。

「明治日本の産業革命遺産」と「長崎の教会群」の構成資産の多くは、人口流出や高齢化が急速に進む離島や半島地域に点在しており、世界遺産への登録は、まさに、離島・半島振興の切り札であり、その効果を地域振興に結びつけていくことが急務である。

については、「長崎の教会群」が最短での登録が可能となるよう、平成28年度のユネスコへの推薦資産に政府として決定していただくようお願いしたい。

また、「明治日本の産業革命遺産」の構成資産のひとつ、「端島炭坑」については、石炭産業を支えた生産施設や島の埋立・拡張を示す護岸遺構をはじめ、高層アパート群が残されており、これらは日々風化が進行する世界に類例のない資産となっている。

平成26年10月に国史跡として指定された後、長崎市が設置する専門家の委員会（高島炭鉱整備活用委員会）において、平成30年から3期30年間にわたる具体的な保存管理・整備活用についての計画が示されたところである。今後は、市において事業化に向けた検討が進められる予定となっている。

しかしながら、端島炭坑は日々風化が進行するコンクリート建造物を含む特殊な資産であり、技術的・財政的にも大変難しい問題を抱えていることから、端島炭坑の保存管理等について、専門的見地からの技術的支援を賜りたい。

なお、具体的な整備箇所やこれに要する経費が明らかになった折には、起債制度の活用など、あらためて財政面でのご支援をお願いしたいと考えている。

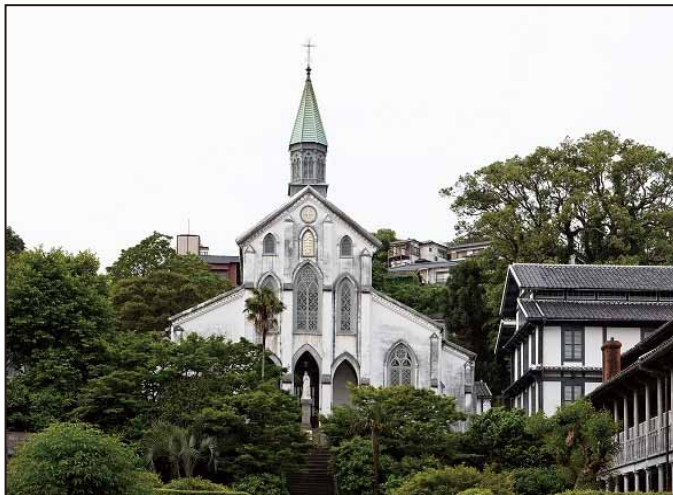
【1】この要望にかかる背景について

「明治日本の産業革命遺産」と「長崎の教会群」の構成資産の多くが、人口流出や高齢化が進展する厳しい状況にある離島・半島地域に点在しています。世界遺産登録は、離島・半島振興の切り札であり、その効果を地域振興に結びつけていく必要があります。

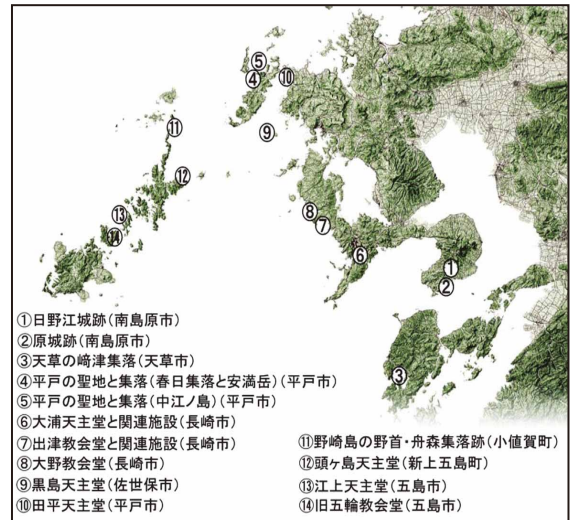
そのため、「長崎の教会群」については、国の指導のもと、関係者が一丸となって平成28年の登録実現を目指し、取組を進めてきましたが、去る1月18日に示されたイコモスの中間報告の内容が非常に厳しいものであったことから、2月9日の閣議を経て、推薦が取り下げられた後、イコモスとの契約に基づく助言を受けながら推薦内容の見直しを行い、3月31日に推薦書素案を提出したところであり、今後はさらなる推薦書のブラッシュアップを図り、改めて世界遺産登録を目指すこととしました。

また、端島炭坑は「明治日本の産業革命遺産」の構成資産であるとともに、平成26年10月に国史跡にも指定されており、適切な保存管理を行う必要がありますが、日々風化が進行するコンクリート建造物を含む特殊な資産であり、技術的・財政的にも大変難しい問題を抱えています。

○「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産

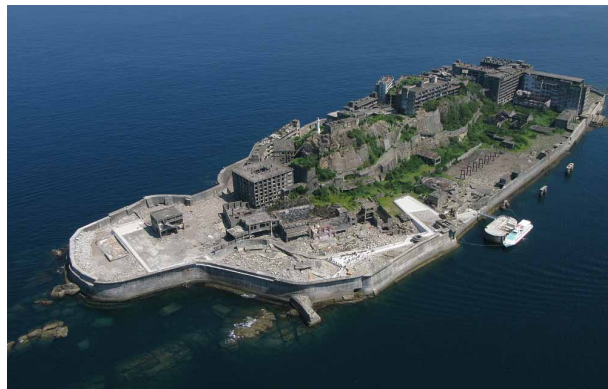
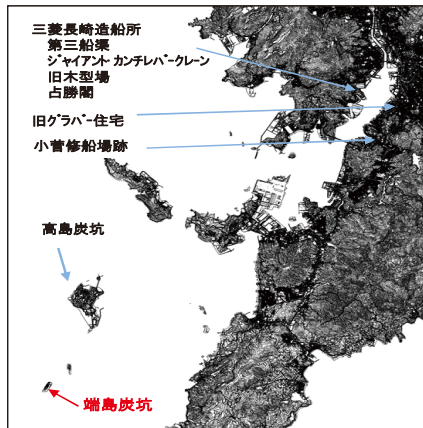


平成27年3月に「信徒発見」150年を迎えた「大浦天主堂」



- ①日野江城跡(南島原市)
- ②原城跡(南島原市)
- ③天草の崎津集落(天草市)
- ④平戸の聖地と集落(春日集落と安満岳)(平戸市)
- ⑤平戸の聖地と集落(中江ノ島)(平戸市)
- ⑥大浦天主堂と関連施設(長崎市)
- ⑦出津教会堂と関連施設(長崎市)
- ⑧大野教会堂(長崎市)
- ⑨黒島天主堂(佐世保市)
- ⑩田平天主堂(平戸市)
- ⑪野崎島の野首・舟森集落跡(小値賀町)
- ⑫頭ヶ島天主堂(新上五島町)
- ⑬江上天主堂(五島市)
- ⑭旧五輪教会堂(五島市)

○「明治日本の産業革命遺産」のうち長崎県内の構成資産



コンクリート建造物の風化が日々進行している「端島炭坑」

【2】この要望にかかる課題・問題点について

「長崎の教会群」については、平成28年の登録に向けてこれまで取組を進めてきましたが、去る1月18日に示されたイコモスの中間報告の内容を受け、国から推薦いただいていた本案件を一旦取り下げ、改めて世界遺産登録を目指すこととしています。

3月31日に推薦書素案を国に提出したところではありますが、今後も、県がイコモスとの契約によるアドバイスを受けながら、構成資産を含め推薦書のブラッシュアップを図る必要があります。

また、端島炭坑は「明治日本の産業革命遺産」の構成資産であるとともに、平成26年10月に国史跡にも指定されており、適切な保存管理を行う必要がありますが、日々風化が進行するコンクリート建造物を含む特殊な資産であり、技術的・財政的にも大変難しい問題を抱えており、保存管理・整備活用には国の支援が必要であります。

2 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

【総務省、国土交通省、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

【提案・要望】

西九州地域の産業振興や交流人口の拡大を図り、鹿児島ルートと共に九州地域の一体的浮揚をもたらすこと、関西・中国圏との連携による社会経済の発展に寄与するため、九州新幹線西九州ルートの整備を促進すること

- 1 平成28年3月29日の「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」に基づき、平成34年度までの開業に向けて着実に整備を進めるなど、合意事項の確実な実現を図ること
- 2 引き続き、フリーゲージトレイン（FGT）量産車の実現に向けた技術開発を着実に推進し、山陽新幹線への直通運行も含め西九州ルートがこれまで想定・計画してきた姿を実現すること。さらに山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目指して技術開発を継続していくこと
また、新幹線効果を高めるため、佐世保市への乗入れのための整備・実証運行を行うとともに、そのために必要な調査を実施すること
- 3 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担について、建設費の縮減を図るとともに負担軽減のための制度を充実・創設すること
- 4 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軽減のための制度を充実・創設すること
- 5 新幹線と一体の整備が必要であることから、JR長崎本線連続立体交差事業の財源を確保すること

【本県の展望（実現の効果）】

西九州ルートは、九州北部地域の産業振興や交流人口の拡大、離島地域の活性化等につながる重要な交通基盤であり、平成23年3月に全線開業した鹿児島ルートと一体的に整備することで九州地域の一体的浮揚をもたらすと同時に、山陽新幹線との直通運行によって、関西や中国地方との交流人口が飛躍的に拡大し、関西・中国圏との連携による社会経済の発展にも寄与する。また、西九州地域がアジアの玄関口となり、新幹線で西日本各地へという新たな観光ルートが構築され、観光立国を推進する国家戦略にも寄与する。

【提案・要望の経緯】

平成28年3月の六者合意において、対面乗換方式により平成34年度に開業すること、長崎県・佐賀県の実質負担が無いように措置を講じること等を内容とする合意に至り、その実現は沿線各市のまちづくりの推進等で開業効果を引き出すために、さらには九州北部全体の地方創生にとって重要である。

FGT量産車が全て揃うのは平成36年度末とされているが、実用化に向けた技術開発を促進し、国が需要予測で設定した1日14往復の山陽新幹線への直通を実現させることが、西九州ルートの所期の効用を発揮させるために必要である。

西九州ルート開業の際には、長崎本線の肥前山口～諫早間について上下分離方式によりローカル輸送を維持するが、線路等維持管理の負担が発生するため、他地域の並行在来線と同様に全国的な課題として、地方負担の軽減が必要である。

また、新幹線開業に合わせ二次交通との結節点確保をはじめとする長崎駅周辺を整備するためには、現在の駅が支障となることから、新幹線整備に先行してJR長崎本線を高架化する必要がある。

【1】この要望にかかる背景について

(西九州ルートの概要と工事の進捗)

平成24年6月に、武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む）をフル規格で整備する工事実施計画が認可され、順調に整備が進められています。平成28年3月末現在の工事着手率は96%、用地買収率は89%に達しています。

(国による西九州ルートの需要予測における条件設定)

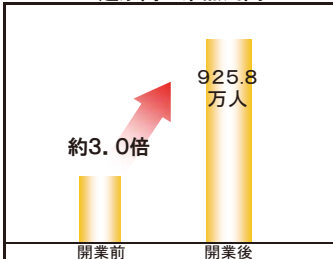
平成24年4月の国土交通省による収支採算性及び投資効果に関する条件設定において、F G Tが博多・長崎間を31本／日運行し、このうち速達型の14本／日が山陽新幹線に乗入るとされており、費用対効果（B／C）が1.1、収支採算性は20億円／年となっております。

(長崎駅周辺の整備)

J R長崎本線連続立体交差事業と新幹線を一体的に整備することで、新幹線効果を最大限に発現することが可能となります。

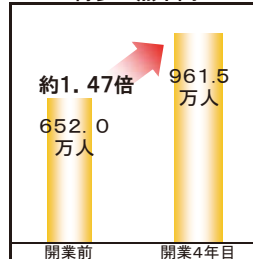
北陸新幹線開業後1年間の利用状況

上越妙高～糸魚川間

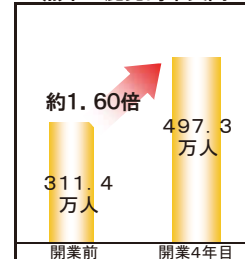


九州新幹線全線開業4年間の利用状況

博多～熊本間



熊本～鹿児島中央間



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(F G Tの技術開発の遅延と今後の見通し)

F G Tについては、台車の不具合が確認されたことから3モード耐久走行試験が中断され、現在、走行試験再開のための検証試験等が行われているところです。今後の検討が順調に推移した場合、耐久走行試験の再開は平成28年度後半の予定であり、量産車の投入は平成36年度末の見通しとされています。

(佐世保市へのF G T乗入れ)

F G Tは普通の車両より重く、在来線の急なカーブではスピードも上がらず、また、佐世保線は線形も悪いため、乗入れにはかなりの線形改良、路盤強化が必要であり、多額の事業費がかかるとされています。

(J R長崎本線連続立体事業の財源確保)

本県では厳しい財政状況にあるため、J R長崎本線連続立体交差事業の高架橋本体工事に必要な事業費を確保することが喫緊の課題となっています。



3 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】

- 1 環境アセスメントにおいて、開門しても有明海の環境改善につながらないことや、地元で深刻な影響・被害が生じることが明らかになっているばかりでなく、平成22年の開門を命じた福岡高裁確定判決以降、開門差止仮処分決定等、4つの司法判断全てにおいて開門を認めないとの判断が出されている事実を踏まえ、開門方針を直ちに直視していただきたいこと
- 2 請求異議訴訟等の関連訴訟において、開門の意義そのもの、すなわち、開門しても有明海の漁場環境の改善にはつながらないということなど、しっかりと主張・立証し、開門しない方向で裁判所の判断を得ていただきたいこと
- 3 本年1月には長崎地裁から開門をしないことを前提にした和解勧告が出されたが、これを契機に真の有明海再生につながる積極的な取組を進めていただきたいこと
- 4 諫早湾干拓調整池の環境対策については、事業アセスで自ら掲げた水質保全目標の達成に向け、浚渫や覆砂等、自らの責任で具体的な取組を行っていただきたいこと

【本県の展望（実現の効果）】

環境アセスによると、開門しても、有明海の環境改善につながる具体的な効果が期待できない一方、開門されれば、地元で深刻な影響被害が生じることが、科学的・客観的に明らかになっており、総合的に判断すれば、開門問題に傾注するよりも、開門せずに、真の有明海再生を目指すべきである。

【提案・要望の経緯】

諫早湾干拓の開門問題については、国が実施した環境アセスメントによると、開門しても有明海の環境改善につながる具体的な効果が期待できない一方、開門されれば、地元で深刻な影響被害が生じることが、科学的・客観的に明らかになっている。

このような中、昨年9月7日の小長井・大浦漁業再生請求事件の福岡高裁判決においては、平成22年12月の開門を命じた福岡高裁確定判決における漁業被害の判断基準を否定した上で、諫早湾湾口部及びその近傍部の漁船漁業に係る漁業被害の存在すら否定し、開門請求等を認めない判決が出されたところである。

さらに、昨年11月10日には、開門差止仮処分決定に対する国等の異議申立てについて、長崎地裁から、改めて開門してはならないとする決定が出されたところである。

なお、いずれの訴訟においても、国と佐賀県及び本県の開門を求める方々や開門に反対する方々が揃った場において、しかも先の福岡高裁確定判決の勝訴原告が含まれる中、開門を認めないとする司法判断がなされたものである。

これらのことから、開門を求める方々、開門に反対する方々を含め総合的に判断すれば、開門問題に傾注するよりも、開門せずに真の有明海再生を目指すべきであり、現在長崎地裁で進められている和解協議を契機として、真の有明海再生につながるような具体的な成果を得ることが重要である。

【1】この要望にかかる背景について

(福岡高裁確定判決)

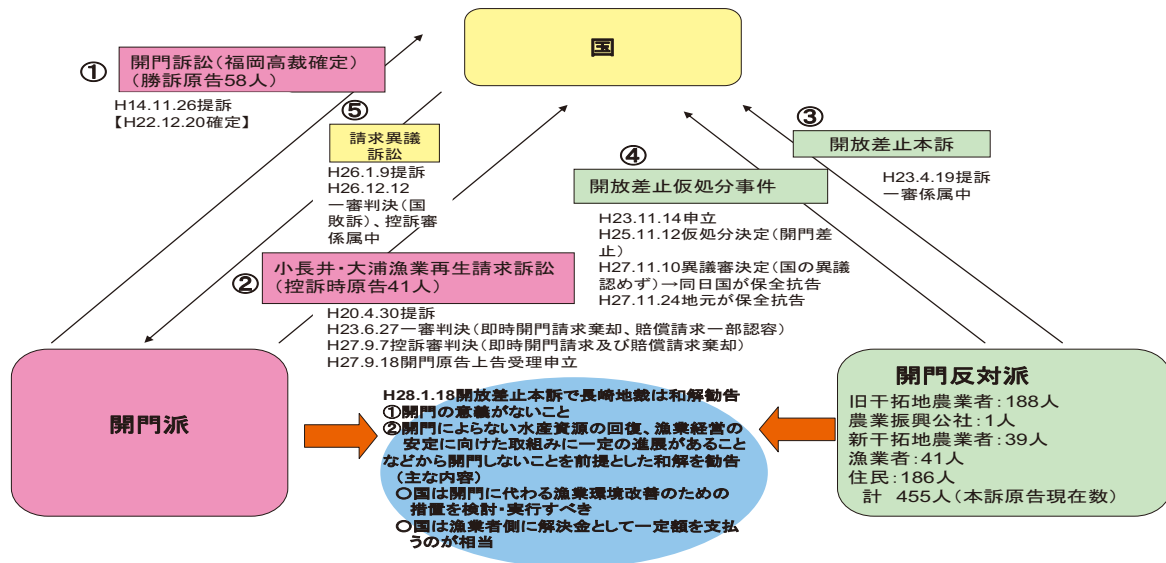
平成22年12月6日に福岡高裁で、諫早湾干拓地潮受堤防排水門を開放せよとする判決が下されました。県や地元から環境アセスの結果を待って、開門の是非について慎重に判断するよう繰り返し要請していたにもかかわらず、当時の菅総理は環境アセスの結果を待つことなく、一方的に判決を受け入れました。

(開門差止仮処分決定)

地域の安全安心と生活の基盤を守るべく排水門の開門を阻止しようと、地域の農業者、漁業者、住民等の350名の方々が潮受堤防排水門開放差止請求訴訟を平成23年4月19日に長崎地方裁判所に提起され、同年11月14日に同裁判所に申立てを行った開門差止めを求める仮処分が平成25年11月12日に長崎地方裁判所で認められました。

(和解勧告)

平成28年1月18日、開門をしないことを前提にした和解勧告が長崎地方裁判所から出され和解協議が始まりました。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(開門の意義)

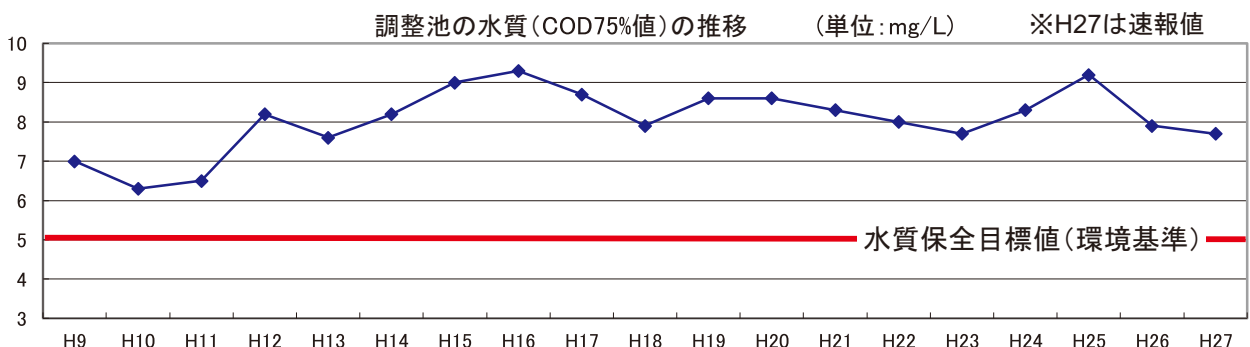
平成22年の福岡高裁確定判決以降、平成25年の開門差止仮処分決定等、開門を認めない司法判断が出され、国は相反する司法判断により未だ開門方針の見直しについて姿勢を明らかにしていません。現在国が福岡高裁確定判決の執行力の排除を求めて訴えている請求異議訴訟等においては、開門の意義(開門しても有明海の漁場環境の改善にはつながらないこと)をしっかりと主張・立証し、開門しない方向で裁判所の判断を得ていただく必要があります。

(有明海的环境変化)

有明海の貝類等の漁業不振は、熊本新港、筑後大堰等の巨大大事業やノリの酸処理等の複合的な要因によるものであることを踏まえ、真の有明海再生に向けた抜本的な水産振興策を実施していただく必要があります。

(調整池の水質保全対策)

国が事業アセスで掲げた水質保全目標値(COD 5.0mg/L等)の達成がなされておらず、またアオコやユスリカが発生し周辺住民へ不安を与えている状況を踏まえ、浚渫や覆砂等、水質浄化効果が高い対策を改めて構築し、すみやかに実施していただく必要があります。



4 海洋再生可能エネルギー実証フィールドの整備促進について

【内閣府、経済産業省、国土交通省、環境省】

【提案・要望】

わが国の豊富な海洋資源を活かした海洋再生可能エネルギーの発電技術開発向上や環境負荷の低減、さらに海洋産業の国際競争力強化及び関連産業の集積による地域活性化を図るため、本県が選定を受けた実証フィールドの整備や商用化へ向けた施策について、海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）のとおり国による主体的な検討を行うなど強力なリーダーシップのもと以下の支援を講じること

- (1) 海底送電ケーブルや観測関連機器、変電所、管理施設等のフルスケール実証試験設備の整備に必要な財源を確保すること
また、実証フィールドの持続的で安定した運営に向けた仕組みづくりの検討について、国がリーダーシップを発揮し、早期に着手すること
- (2) 海洋再生可能エネルギーの利用促進に向け、洋上風力発電や潮流発電等の技術開発等に係る事業の継続及び事業予算を拡充すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、広大な海域と多くの離島を有し、海洋再生可能エネルギーの利活用に関して大きなポテンシャルを有している。

実証フィールドの整備活用により、各種実証事業や商用化の促進に不可欠な開発コストの大幅な低減を図り、事業者の参入意欲の向上、わが国の海洋産業の国際競争力強化に寄与する。

本県としても地方創生への取組として、海洋再生可能エネルギー関連産業の拠点化を推進することとしている。

【提案・要望の経緯】

長崎県では、潮流発電、浮体式洋上風力発電の実証フィールドを構築し、実証から商用化までを見据えた、海洋再生可能エネルギー関連産業の拠点形成を行い、新産業の創出、良質な雇用の場の確保など、海洋県長崎の地域特性を活用した産業振興及び地域振興を目指している。

平成26年7月、国の「海洋再生可能エネルギー実証フィールド」に選定いただいた後、長崎県では、運営主体の設立準備や施設整備に関する検討を行うなど、本格的な運用開始を目指しているところである。

この取組は、海洋基本法に基づく国の取組方針に位置づけられたわが国初の実証フィールドづくりであり、本県の地方創生に繋げていくためにも国における積極的な支援をお願いするものである。

【1】この要望にかかる背景について

（海洋再生可能エネルギー導入推進にかかる国内の状況）

○本県は、平成26年7月、国の海洋基本計画に基づき政府が取り組むべき施策として位置づけられる「海洋再生エネルギー実証フィールド」に全国7海域中3海域が選定されました（五島市久賀島沖、同市杵島沖、西海市江島平島沖）。

○また、国においては、エネルギー基本計画に国産エネルギーに位置づけられるエネルギー源である再生可能エネルギーの技術開発の低コスト化・高効率化や多様な用途の開拓に資する研究開発等を重点的に研究開発を進めることとなっております。

（海洋産業拠点形成に向けた長崎県の取組）

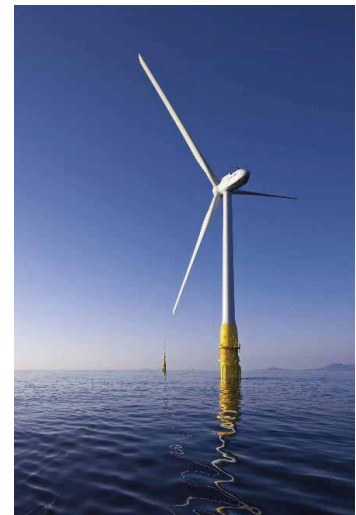
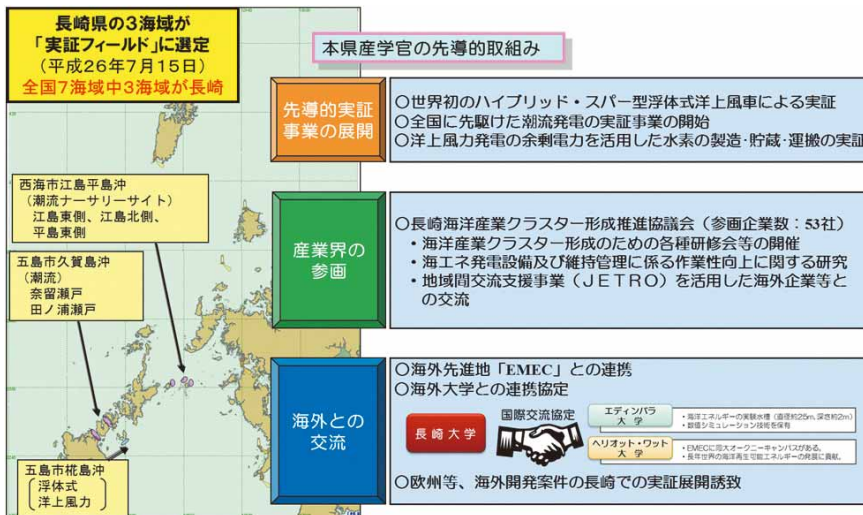
○本県では既に、世界初のハイブリッド・スパー型の浮体式洋上風車や全国に先駆けた潮流発電の実証プロジェクト、洋上風力発電の余剰電力を活用した水素の製造・貯蔵・運搬など、先導的実証事業を展開しているところであります。

○また、地元企業が主導して「長崎海洋産業クラスター形成推進協議会」を設立し、現在53社を超える企業が、海洋エネルギーに関する事業参入に向けた研修や研究、欧州企業との交流・連携の活動を行っております。

○長崎大学においては、英国エディンバラ大学等との交流協定を結び、国際間での海洋エネルギー研究も動き出しております。

○さらに、地元産学官の間で、海洋エネルギー関連分野における研究開発、人材育成、新事業の創出についての連携協定を締結し、海洋エネルギー関連産業の拠点形成に向け、連携の強化を図ったところでもあります。

○平成27年度において、国の交付金（海洋エネルギー関連産業集積事業費）を活用し、発電機や周辺技術の開発ができる国内外の拠点としての実証フィールドのあり方や実証フィールドの運営主体について調査検討し、海外を含めた事業の誘致に取り組んでいます。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

（実証フィールドの整備）

実証フィールドの形成は、海洋基本計画（平成25年4月26日閣議決定）及び海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取組方針（平成24年5月25日、総合海洋政策本部決定）を基本として、国の主体的な推進をお願いしているところであり、整備インフラに特化した予算の確保が望まれます。

（技術開発等にかかる事業の継続、新規予算の拡充）

現状としては、システムの安定化を含めた海洋再生可能エネルギーの実証に関連した研究開発・技術開発等の実証プロジェクト事業の継続や予算拡充により、実証フィールド整備に繋げていくしかない状況であります。

5 地方創生に必要な施策を講じるための財源措置の充実について

【内閣府、総務省】

【提案・要望】

人口減少が急速に進行する中、2060年の人口予測78万人を100万人超まで引き上げるため、通常の行政需要に加えて、地方創生に向けた戦略プロジェクト（人口のダム機能強化のための金融バックオフィスのクラスター化、離島をはじめとした雇用型漁業の振興など）を推進するために必要な以下の財源措置を講じること。

- (1) 地方財政計画において、社会保障費及び臨時財政対策債償還費の増加を単純に他の行政経費を圧縮して対応するのではなく、適切に財政需要を積み上げること。また、地方創生を確実に推進するため、「まち・ひと・しごと創生事業費」（1.0兆円）を拡充すること。
- (2) 地方交付税の算定において、主要な測定単位である人口の基礎数値が、平成27年国勢調査に基づく数値に切り替わることによる影響を最小限にとどめるため、人口急減補正の拡充などの措置を講じること。
- (3) 地方交付税の算定において、地方交付税で措置されていない離島等に係る財政需要が過度な負担になっていることに鑑み、へき地補正の拡充などの措置を講じること。
- (4) 地方創生推進交付金については、継続的かつ安定的な財源を確保するとともに、平成27年度補正予算で地方創生加速化交付金1,000億円が措置されたことを踏まえ、引き続き十分な額を確保すること。
また、事前着手及び計画の変更に柔軟に対応できるなど、地方の自由度が高い制度とすること。

【本県の展望（実現の効果）】

本県においては、人口減少が急速に進行する中、2060年の人口予測78万人を100万人超まで引き上げるため、長崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定し、都市部における人口ダム機能強化につながる金融バックオフィスのクラスター化や、離島等における雇用型漁業の振興などの戦略プロジェクトに取り組んでいる。

しかしながら、社会保障費の増加、人口減少、離島特有の財政需要などから、本県の財政は極めて厳しい状況にある。地方財政計画、地方交付税の算定、地方創生に関する交付金等により、安定的に十分な財源を確保することができれば、地方創生に向けた戦略プロジェクトの実施により、本県の人口減少に歯止めをかけ、東京一極集中を是正することができる。

【提案・要望の経緯】

(1) 本県の基準財政需要額の推移を見ると、近年、社会保障費、臨時財政対策債償還費が増加する一方、その他の行政経費は減少してきたが、平成27年度においては、「まち・ひと・しごと創生事業費」の創設により、その他の行政経費が増加している。

地方創生を推進するためには社会保障費等の義務的経費に関する財源に加えて、「まち・ひと・しごと創生事業費」の拡充により、地域活性化に関する施策を実施するための政策的経費に関する財源を十分に確保する必要がある。

＜長崎県の基準財政需要額の推移＞

区分	H22年度	(単位：百万円)			
		H26年度	H26-H22	H27年度	H27-H22
基準財政需要額の総計	359,545	357,823	△ 1,722	364,998	5,453
社会保障関係費	77,182	88,837	11,655	92,213	15,031
臨時財政対策債償還額	11,411	19,601	8,190	22,079	10,668
その他の費目	270,952	249,385	△ 21,567	250,706	△ 20,246
うち 警察費	27,426	25,552	△ 1,874	25,522	△ 1,904
うち 教育費	108,103	97,242	△ 10,861	96,540	△ 11,563
うち 包括算定経費	24,440	22,382	△ 2,058	23,136	△ 1,304
うち まち・ひと・しごと創生事業費				5,782	5,782

○社会保障関係費、臨時債償還額の増をその他の費目の減で吸収
○H27は、まち・ひと・しごと創生事業費により歯止め

※社会保障関係費は、社会福祉費、衛生費及び高齢者保健福祉費の合計

(2) 本県の人口減少は急速に進んでおり、H22国勢調査人口143万人に対して、H27国勢調査人口（速報値）は138万人（△5万人）、人口減少率は全国10位となっている。

地方交付税の算定においては、人口が算定の大きなウェイトを占めており、激変緩和措置である人口急減補正が講じられるものの、単純に現在の算定式の人口の数値をH22人口からH27人口に置き換えた場合、5年後には37億円の財源が失われることになる。

地方創生に向けた施策が必要な人口減少地域ほど、施策推進のための財源が失われ、更なる人口減少に陥るといった悪循環が生じる恐れがあることから、補正率の引き上げや対象費目の拡大といった人口急減補正の拡充などにより、人口減少の影響を最小限に緩和する必要がある。

平成27年国勢調査人口への切替による交付税影響額試算

※次期人口の置き換えは国勢調査後の平成28年度
(平成27年国勢調査では前回より48,999人の減)



※参考比較 ・H25年度の臨時特例による給与費削減：約61億円
・行財政改革推進プランに基づく単年度あたり平均の収支改善効果：約77億円
(プラン期間中の5年間の効果額：383億円)

(3) 本県は、対馬、壱岐、五島などの大型離島をはじめ多くの離島を有している。離島においては本土と隔絶された地理的特性から、支庁舎、学校、警察の配置や、漁港、港湾等の整備、航路・航空路維持対策、医療環境整備対策等に多額の経費を要している。

地方交付税の算定においては、へき地補正により離島等の財政需要に配慮がなされているものの、本県のへき地補正額73億円に対し、離島に関する県単独負担経費は131億円（+58億円）となっていることから、離島における人口減少対策を拡充していくためにも、へき地補正の拡充などが必要である。

離島地区に係る本県予算額と普通交付税措置額比較（平成27年度）

区分	金額
①本県の普通交付税「地域振興費」における「へき地補正」措置額	約73億円
②本県離島地区に係る県単独経費	約131億円
うち人件費	約42億円
・人件費（離島割増分）	約24億円
・特地・へき地手当	約18億円
うち公共事業等の投資的経費（離島割増分）	約43億円
・漁港	約16億円
・港湾	約7億円
・道路	約7億円
・河川	約3億円
・林業	約3億円
・農村整備	約1億円
・その他	約6億円
うち学校等の維持管理経費（離島割増分）	約2億円
うちソフト事業	約44億円
・離島交通関係経費（航路・航空路の運航補助等）	約30億円
・離島医療関係経費（医師・看護師の確保等）	約13億円
・離島教育対策等	約1億円
差額（①－②）	▲58億円

- ※1. 離島割増分
人件費（手当除く）、投資的経費及び維持管理費は、離島地区の人口一人あたり経費を他区の人口一人あたり経費と比較し、その差額を離島割増分として試算したもの
人件費は、国庫補助負担金及び交付税措置額を除いた、実質的な県負担額を試算したもの
- ※2. 離島交通関係経費
離島住民の日常生活に必要な交通手段の維持・確保のための離島航路・航空路の運行補助等
- ※3. 離島医療関係経費
離島に勤務する、あるいは離島救急搬送に従事する医師・看護師の確保等

(4) 地方創生に関する交付金については、平成26年度経済対策において1700億円（補助率10/10）、平成27年度経済対策において1000億円（補助率10/10）、平成28年度当初予算において1000億円（補助率1/2）が措置されている。平成29年度以降においても、継続的に地方創生に関する施策が推進できるよう、これまでと同等以上の予算を確保する必要がある。

◎長崎県における地方創生に関する交付金の活用状況

H26年度経済対策（地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金（地方創生先行型））

	事業数	交付額	予算額
基礎交付分	38	1,493,269千円	1,400億円
上乗せ交付分	9	215,670千円	300億円
合計	47	1,708,939千円	1,700億円

H27年度経済対策

	事業数	交付額	予算額
地方創生加速化交付金	13	655,586千円	1,000億円

6 国境離島における地域社会の維持について

【内閣府、総務省、農林水産省、経済産業省、国土交通省】

【提案・要望】

国境離島の無人化を防止するため、有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法（以下「国境離島特措法」という。）に掲げられた事項について、早期に実施するとともに、地方公共団体負担分も含め必要な予算並びに財源の確保を図ること

- (1) 特に、特定有人国境離島地域の雇用の場を維持し拡大していくため、事業の拡大、起業、人材の確保育成、第一次産業の振興などに対して更なる支援制度を創設すること
- (2) 航路・航空路の運賃等の低廉化及び居住又は事業の継続に要する費用の負担軽減を図るための必要な予算を確保すること

【本県の展望（実現の効果）】

国境離島については、国境離島特措法に基づき、雇用機会の拡充や安定的な漁業経営の確保などが図られることにより、無人化の防止と定住の促進に必要な雇用の場が維持され、将来も国家的な役割を担うことが可能となる。

また、国境離島住民の移動・生活物資の運搬、交流人口の拡大などのために欠かすことができない航路・航空路の運賃低廉化や、生活や事業活動に不可欠なガソリン等の購入費用が安くなることによって、本土と比較して経済的に不利な状況を改善することができる。

【提案・要望の経緯】

わが国の外縁部に位置する本県の国境離島は、人が住み続けることにより国境監視機能や国土の保全等の国家的な役割を果たしている。

しかしながら、地理的不利条件が顕著に現れる厳しい環境にあり、これまで県、市町で様々な振興施策を実施してきたが、人口減少に歯止めがかからず、無人化も懸念される状況にある。

このたび、議員立法で国境離島特措法が成立したことから、法の施行にあわせて国境離島に居住し続けることができる環境整備を着実に実施していくことが喫緊の課題である。

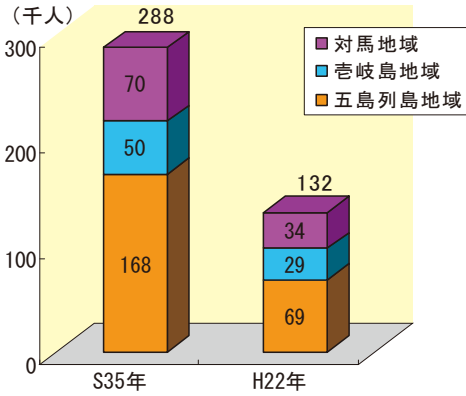
【1】この要望にかかる背景について

(離島の人口減少)

本県の特定有人国境離島地域の人口は、昭和35年の28万8千人から平成22年には13万2千人と、50年間で54.0%も減少しています。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所によると、全域が特定有人国境離島地域である市町の平成52年の人口は、平成22年より更に45.7%減少すると推計されています。

国境離島の人口推移（国調）



(単位：人)

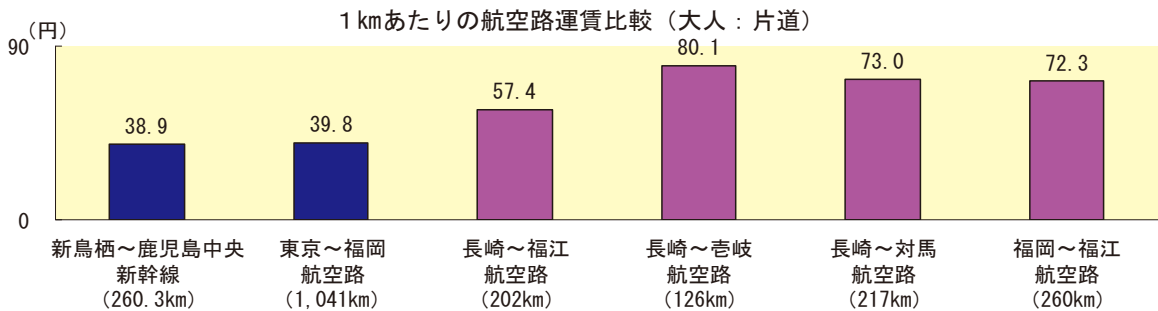
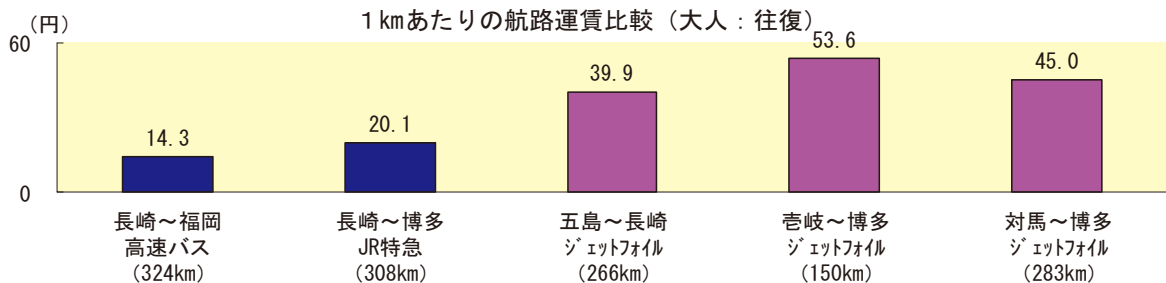
	S35年	H22年	増減率
対馬地域	69,556	34,407	▲ 50.5%
舌岐島地域	50,497	29,377	▲ 41.8%
五島列島地域	167,769	68,549	▲ 59.1%
佐世保市（宇久島、寺島）	11,175	2,591	▲ 76.8%
小値賀町	10,276	2,849	▲ 72.3%
新上五島町	56,784	22,074	▲ 61.1%
五島市	87,232	40,622	▲ 53.4%
西海市（江島、平島）	2,302	413	▲ 82.1%
計	287,822	132,333	▲ 54.0%

【2】この要望にかかる課題・問題点について

(離島の現状)

公共事業の縮減や基幹産業である第一次産業等の低迷に伴う雇用の場の不足や生活・事業活動に必要な物資の本土との格差、下水道や医療といった生活インフラ整備の遅れなど、非常に厳しい状況が続いています。

また、航路・航空路は離島住民の生活や交流人口の拡大、産業活動にとって極めて重要な交通手段となっておりますが、本土間の交通手段に比べ割高な運賃体系を余儀なくされています。



国境離島航路を運航しているジェットfoil



国境離島航空路線を運航しているダッシュ8

7 離島振興対策の充実について

【内閣府、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省】

【提案・要望】

離島振興法に基づく離島振興計画を推進し、離島地域の自立的発展や定住促進等を更に強化するため、以下の施策を講じること

- (1) 「介護サービスの確保等」、「保健医療サービス等を受けるための住民負担の軽減」など、離島振興法に盛り込まれた項目に関する施策の早期の具現化や充実
- (2) 離島における地域活性化と定住促進を図るための「離島活性化交付金」について、離島地域からの要請に沿えるような対象事業の拡大と増額
- (3) 離島地域と本土地域のガソリン価格差を抜本的に是正するための揮発油税等の減免
- (4) 離島の生活環境、道路の整備等のための公共事業予算の十分な財源確保

【本県の展望（実現の効果）】

離島振興法に盛り込まれた項目に関する施策の早期実施や、離島地域と本土とのガソリン価格差の抜本的是正、公共事業予算の十分な財源確保により、生活の安定及び福祉の向上が図られることができる。

また、離島地域からの要請に沿えるような「離島活性化交付金」の対象事業の拡大と増額により、雇用の創出や交流人口の拡大、定住の促進などに関して地域独自の振興策の実現が期待できる。

【提案・要望の経緯】

本県は、51島の離島振興法指定有人離島を抱える全国一の離島県であり、そのうち40島が特定有人国境離島である。

本県の離島の多くはわが国の外縁部に位置するため、地理的に不利条件がことさら厳しく、この自然的制約に由来する不利条件は、地域自らの創意工夫による努力のみでは到底解決できないものとなっており、これまで県、市町で様々な振興施策を実施してきたが、しまの人口減少に歯止めをかけることができている状況にある。

よって、離島の自立的発展の実現に向けて、本土と同等以上の競争条件を作り離島の定住環境を整えるため、離島振興法に盛り込まれた項目に関する施策の早期の具現化や充実、「離島活性化交付金」の対象事業拡大と増額など、離島の不利条件の解消に国策として取り組んでいただく必要がある。

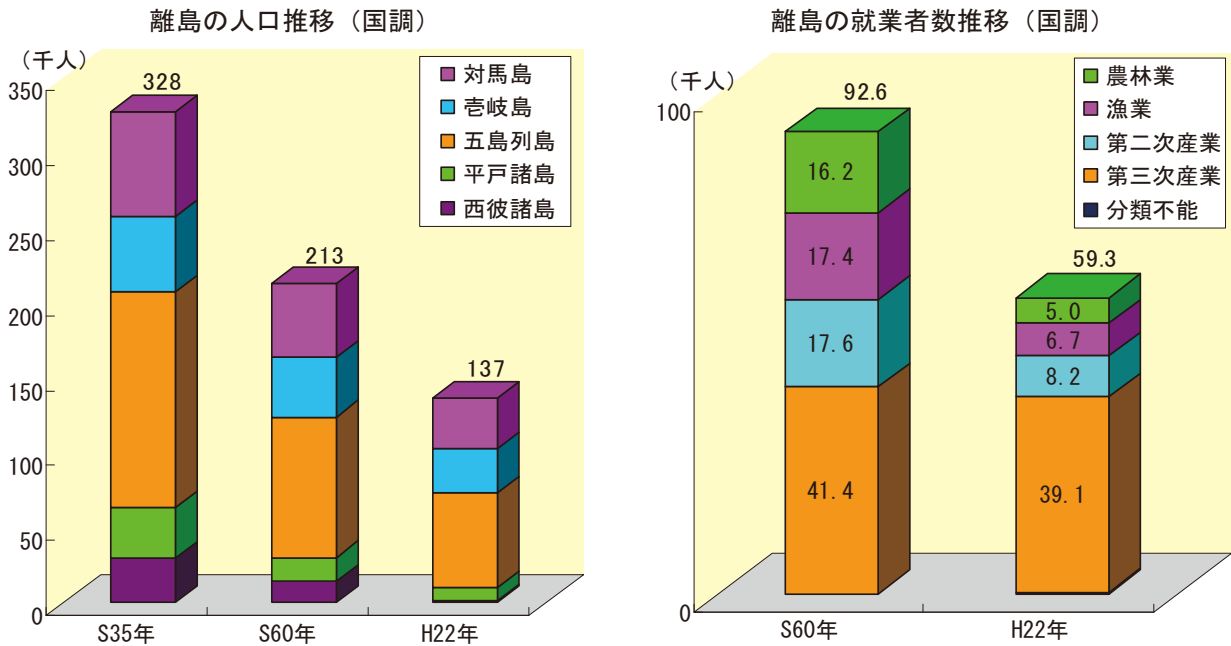
【1】この要望にかかる背景について

(離島の人口減少)

本県の離島振興対策実施地域の人口は、昭和35年の32万8千人から平成22年には13万7千人と、50年間で58.2%も減少しています。

また、就業者数でみると、昭和60年の9万3千人から平成22年には5万9千人と、25年間で35.9%減少し、このうち農林業は69.0%、漁業は61.6%も減少しています。

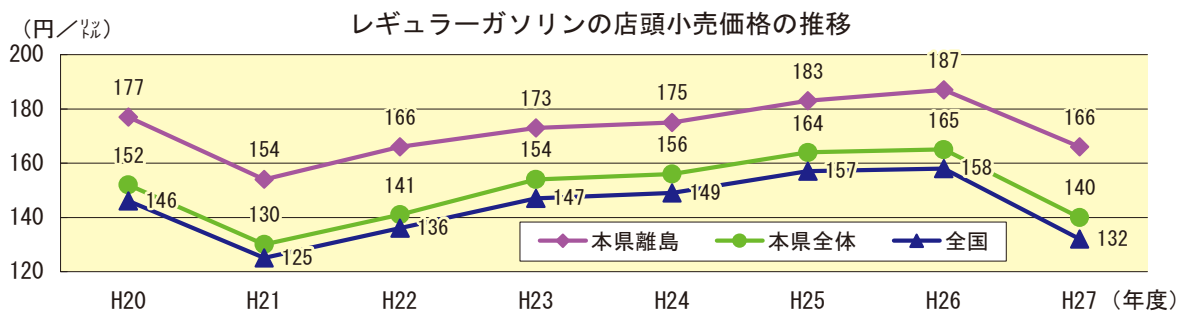
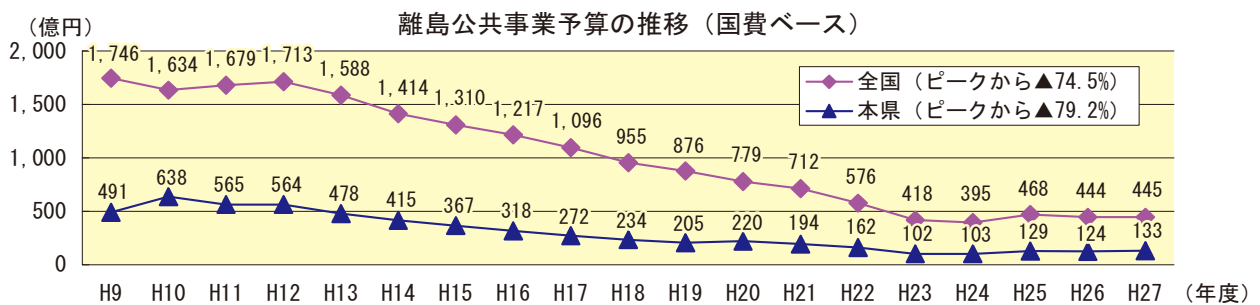
さらに、国立社会保障・人口問題研究所によると、全域が離島振興対策実施地域である市町の平成52年の人口は、平成22年より更に45.7%減少すると推計されています。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(離島の現状)

公共事業の縮減や基幹産業である第一次産業等の低迷に伴う雇用の場の不足、交流人口の拡大や産業の誘致の障壁となる人流・物流の輸送コストや生活・事業活動に必要な物資の本土との格差、下水道や医療といった生活インフラ整備の遅れなど、非常に厳しい状況が続いています。



8 離島航路対策の強化について

【国土交通省】

【提案・要望】

離島航路は住民生活及び物資の輸送、事業活動に必要不可欠なものであることから、船舶が安全で円滑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、本土と離島間的高速輸送手段であるジェットフォイルの建造支援を図ること

- (1) 離島と本土を結ぶジェットフォイルの更新に向けて、建造（更新）が促進されるよう補助制度を新設すること
- (2) 離島航路の維持・確保のため、船舶が安定的に運航されるよう船舶建造にかかる補助制度の強化を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

離島を多く有する本県にとって、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。

また、離島航路におけるジェットフォイルは本土における高速道路と同様の役割を担っているが、人口減少が続く航路事業者の経営状況が厳しい中、導入当時に比べ船価が高額となっており、更新に苦慮していることから、更新費用を軽減することにより、ジェットフォイルの維持を図ることができる。

【提案・要望の経緯】

離島地域における生活環境の基盤となる航路は、人流及び物流の両面において根幹となる存在であり、住民の暮らし及び経済活動を支える重要な役割を担っている。

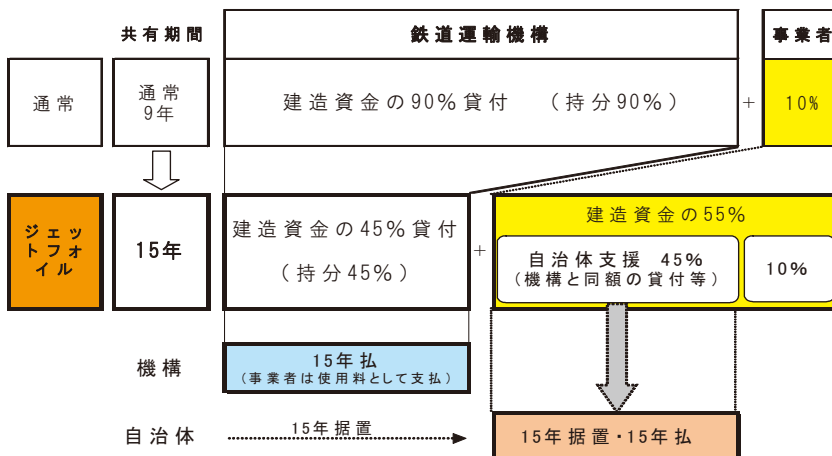
しかしながら、人口減少など社会情勢の変化に伴い、航路事業者においては、採算性が悪化するなど、航路維持の困難さが増しているところである。

こうしたことから、国土の保全等、我が国における重要な役割を担う離島地域の持続可能な発展のため、住民生活に直結し、島内産業にも影響を与える航路の維持・確保が図られるよう、船舶の建造等の支援及び海上高速輸送手段のジェットフォイルの建造（更新）など、離島航路対策の強化に取り組む必要がある。

【1】この要望にかかる背景について

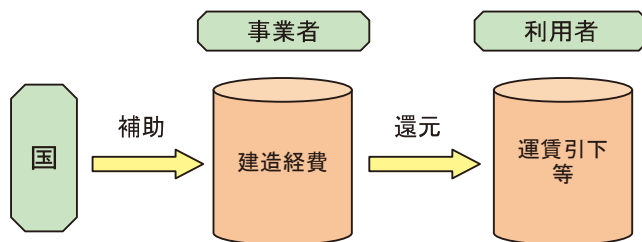
- 離島航路は、住民の生活や産業活動にとって極めて重要な交通手段となっておりますが、人口の減少や近年における燃油価格の高騰など、船舶事業者の経営は厳しさを増しており、船舶の維持・更新に苦慮している現状であります。
- また、離島と本土を結ぶジェットfoilは、本土における高速道路と同様、高速交通網として重要な機能を果たしており、離島住民の生活の足としてだけでなく、観光産業振興のための海上交通手段として深く浸透しております。
- 本県においては、現在、長崎～五島、対馬～壱岐～博多の2航路において、4隻のジェットfoilが運航しておりますが、いずれも船齢が25年以上と老朽化しており、更新時期にさしかかっております。
- 国におかれましては、平成27年度、船舶共有制度において、ジェットfoilの共有期間を9年から最大15年に拡充されたところではありますが、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、厳しい経営環境におかれている各航路事業者においては、ジェットfoilの更新に苦慮している状況であります。

【船舶共有建造制度】現行例



長崎県内の離島航路を運航しているジェットfoil

【離島航路維持・確保のための支援例】



長崎県内の離島航路を運航している船舶

【2】この要望にかかる課題・問題点について

(離島航路事業者の現状)

人口の減少に伴う利用者の減少や燃油価格の高騰などにより、本県の航路事業者の多くが厳しい経営を強いられており、事業者のみの経営努力による船舶の維持や建造が難しい状況であります。

(ジェットfoilの更新の現状)

ジェットfoilの建造費は、就航当時と比べると船価が大幅に高騰しているため、経営基盤が脆弱な離島航路事業者のみで船舶更新を行うことは困難であります。

9 カジノを含む統合型リゾート（IR）の導入について

【内閣官房】

【提案・要望】

- 1 特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法制度の早期整備を図ること
なお、法制度の整備にあたっては、地方へのIR導入など地方創生の実現に貢献する内容を盛り込むこと
- 2 治安の悪化、青少年への悪影響、ギャンブル依存症の増加などの懸念される事項に対し、地方公共団体とも連携した対策を講じること
- 3 長崎地域を特定複合観光施設区域として選定すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、出島などの歴史的な交流基盤やアジアに最も近いという地理的近接性から、アジア地域から高い集客力が見込まれるほか、候補地のハウステンボスとの相乗効果が見込まれることなど、高いポテンシャルを有している。

IRが導入されれば、自然、歴史文化など豊富な観光資源を最大限に活用した誘客、広域周遊拠点形成され、良質な雇用創出と交流・定住人口の増加など人口減少に歯止めをかける効果が期待されることから、本県はもとより、九州地域全体へ波及・周遊効果をもたらす起爆剤とすることが可能であり、国で進めている地方創生、観光立国の実現に大いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

我が国の人口が今後急激に減少することが見込まれる中、地方における人口減少対策は喫緊の課題であり、地域の特性を生かした地方創生に向けた取組を強力に推進していく必要がある。特に大きな成長が見込める観光分野はその競争力強化を図る必要があり、東京周辺やゴールデンルートに集中する訪日外国人観光客を地方に呼び込むための広域観光周遊ルートの形成や、国内外への発信力の強化が課題となっている。

このような状況の中、国においては、IRの導入が観光及び地域経済の振興や財政の改善につながることを考慮して法整備等の検討を進められている。

本県においては、北部九州の民間団体が既に5年以上にわたり研究、誘致活動を行っており、県内全ての首長の賛同や、県議会の法案早期実現の意見の採択、佐世保市議会の誘致推進議員連盟の設立など、民間・行政・議会が連携しながらIRの実現に向けて着実に準備を進めている。

また、IRの専門家や精神科医をメンバーとした有識者会議を設置し、九州全体の経済効果の最大化や負の影響の最小化に向けた具体的な検討を進めることを構想骨子としてまとめるなど、地方へのIR導入のモデルを目指して、他の地域に先駆けた受入体制の整備を進めてきたところである。

【1】この要望にかかる背景について

○日本有数の国際観光地となるポテンシャルを有した長崎県はIRにふさわしい地域です。

長崎県のポテンシャル

① アジアとの近接性

東アジアに最も近く、
3時間以内で到達できる都市人口は6,000万人超
・空港（長崎、佐賀、福岡）の活用

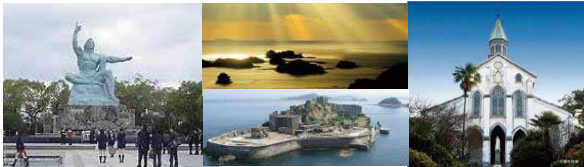


② 国際的にメッセージ性の高い観光資源

豊富な歴史的資源

- ・世界最後の被爆の歴史
- ・2つの世界遺産(候補含む)等

豊かな自然環境などの多くの観光資源（2つの国立公園など）



③ ハウステンボスとの相乗効果

高規格のリゾートとしてのインフラとノウハウを持つ観光拠点
(開発面積152ha、総投資額約2,500億円超)

年間約300万人の集客力

環境エネルギー、ロボット技術など観光にとどまらない事業展開



④ 行政、議会、民間の連携

行政、議会、民間の3者がIR導入推進の方向性で一致

産学官民連携体制の土壌
(長崎県世界遺産登録推進県民会議、佐世保未来創造フォーラムなど)



⑤ 九州広域の多様な観光資源との連携

多様な自然・歴史文化が近接

観光資源となりうる魅力的な乗り物（新幹線、観光列車など）

九州単位での観光振興の取組

【2】この要望にかかる課題・問題点について

(社会的リスクに対し国・地方自治体が担うべき所掌)

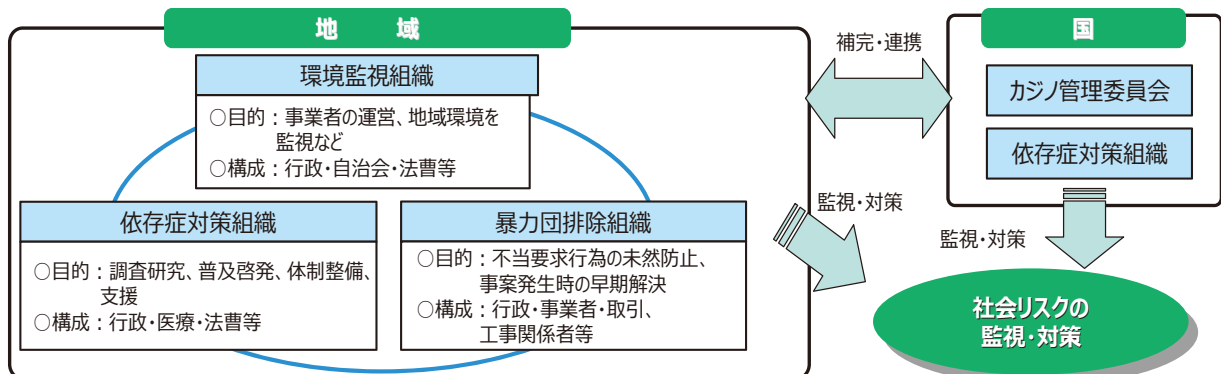
社会的リスクに対して、まずは国が主となって実行力のある基本的な対策・システムを構築し、対策にあたっては、国・地方自治体が担うべき所掌、責任の明確化が必要です。

また、カジノの運営状況については、地方自治体においても、重層的にカジノの運営状況を監視し、住民に対するの説明責任を果たすとともに、必要な場合、改善措置を講じていく必要があります。

(ギャンブル依存症対策の充実・強化)

ギャンブル依存症対策については、カジノ施設への入場を制限する「排除プログラム」を導入するとともに、相談・治療体制の充実や、青少年などへの教育・普及啓発などを総合的に実施するために、国レベルのギャンブル依存症対策組織の設置が必要と考えます。また、地域においても、国の組織の役割を補完し、より現場に即した対策を講じていく必要があります。

【社会的リスク対策のイメージ（地域の体制整備）】



10 TPP協定に係る適切な対応について

【内閣府、農林水産省】

【提案・要望】

- 1 TPP合意については、国会決議が守られているのか、国内対策の検証がなされていない中で影響が国の分析にとどまるのかなど、依然として生産現場に大きな不安や懸念の声があることから、これを踏まえ地域の実情に応じた丁寧な説明を行うとともに、国会審議にあたっては、慎重な審議を行うこと
- 2 関税削減等による長期的な影響が懸念されることから、重要5品目以外の品目を含め、長期に渡る十分な検証と万全の対策を講じること
- 3 農林水産業の体質強化対策や経営安定対策など、対策の確実な実施及び十分な予算を確保すること
- 4 離島や中山間地域あるいは兼業農家などにおいては、規模拡大やコスト縮減などの体質強化の取組に限度があることから、地域の実情に即した、きめ細かな配慮を行うこと
- 5 総合的なTPP関連政策大綱において、継続検討となっている項目の具体化にあたっては、生産や流通等の現場実態を踏まえ、実効性のあるものとするともに、消費者や生産者の十分な理解のもと制度設計を行うこと

【本県の展望（実現の効果）】

TPPという厳しい環境の中でも、離島や中山間地域を含め、将来にわたって本県の農林水産業者が意欲を持って、地域の主役となって経営を続けられるよう、長期に渡る万全の対策が必要である。

【提案・要望の経緯】

国は、平成25年3月のTPP協定交渉への参加表明時において、センシティブ品目への特別な配慮等により影響を最小限にとどめ、我が国の主権を断固として守り、国益につながる最善の道を実現することや丁寧に情報提供を行うこと等を明言した。さらに、同年4月の衆参両院農林水産委員会では、米、麦、牛肉・豚肉、乳製品、甘味資源作物の重要5品目等の聖域の確保を最優先し、それが確保できないと判断した場合は、脱退も辞さないものとするよう政府に求める旨の決議も採択された。

国においては、「総合的なTPP関連政策大綱」を昨年11月に策定・公表し、27年度補正予算において、総額3,122億円に及ぶTPP関連対策予算が措置され、さらに昨年12月には農林水産物の生産額への影響試算結果を公表し、本年1月からは「農政新時代キャラバン」と銘打った対策に関する説明会を開催しているが、生産現場には依然として不安や懸念の声がある。

また、本年3月にはTPP協定承認案や関連法案が国会に提出されたところであるが、政府全体として、生産者の不安や懸念を払拭し、将来にわたってわが国の農林水産業が確実に再生産が可能となり、意欲ある農林水産業者が希望を持って経営に取り組めるよう、長期にわたり責任を持って万全の国内対策を講じる必要がある。

【1】この要望にかかる背景について

（TPP協定の発効）

TPP協定については、農林水産物への影響額試算の算出方法を含め、長期にわたる対策や予算の確保などについて、依然として生産現場に不安や懸念の声があることから、生産者の不安や懸念の払拭に向けて、将来にわたってわが国の農林水産業が確実に再生産が可能となり、意欲ある農林水産業者が希望を持って経営に取り組めるよう、政府には、長期にわたる万全の国内対策と十分な予算を確保していただく必要があります。

特に、本県の特徴である中山間地域や離島・半島などにおいても農林水産業が存続できるよう、地域の状況に即したきめ細かな対応をお願いします。

【2】この要望にかかる課題・問題点について

（国会における慎重な審議について）

TPP協定については、農林水産物への影響額試算の算出方法を含め、長期にわたる対策や予算の確保などについて、依然として生産現場に不安や懸念の声があることから、生産者の不安や懸念の払拭に向けて、将来にわたってわが国の農林水産業が確実に再生産が可能となり、意欲ある農林水産業者が希望を持って経営に取り組めるよう、政府には、長期にわたる万全の国内対策と十分な予算を確保していただく必要があります。

本県農林水産業は厳しい生産条件・環境の中、地域の特性を活かした多様な農林水産業が展開されていますが、更なる構造改革には一定の期間が必要です。

TPP協定承認案に対する国会での審議にあたっては、国内対策を含め、生産者や国民の理解が得られるよう、慎重な審議をお願いします。

（経済効果分析について）

国の試算は、万全な対策の実施を前提に、国内生産量が減少しないということを前提としています。が、国産農産物が輸入農産物と置き換わらないとする明確な根拠や、離島・中山間地域対策が明らかになっていないこと、試算の前提に対し長期的な影響を踏まえた万全の対策となっているのか、その全体の予算規模が確保されているのかなどの懸念があります。

生産現場や消費の実態等に即し、国民が納得できるよう、丁寧な説明を求めるものです。

（対策の確実な実施と十分な予算の確保について）

平成27年度補正予算において、総額3,122億円に及ぶ対策予算を措置していただいたところですが、協定における影響が長期に及ぶことから、将来にわたり、本県農林漁業者が意欲をもって経営を続けていくためにも、体質強化対策や経営安定対策の確実な実施と長期にわたる十分な予算の確保が必要です。

（長期にわたる十分な検証と万全の対策について）

牛肉や豚肉、かんきつ類、野菜などの品目について、関税削減期間が長期に及び、価格低下や輸入品との置き換わり等による長期的な影響が懸念されることから、国においては、長期にわたる十分な検証と万全の対策が必要です。

（地域の実情に即したきめ細かな配慮について）

国によって示された体質強化対策は、規模拡大に向けた取組や機械化によるコスト縮減等が主となっていますが、離島や中山間地域等においては取組に限度があること、また、一定の期間を要することから、このような地域においても意欲を持って経営を続けていけるよう、地域の実情に即した、きめ細かな配慮が必要です。

（検討継続項目の具体化について）

農林水産業の成長産業化に向けた戦略に基づく海外展開、事業拡大、生産性向上を進めるための政策の具体化においては、生産や流通等の現場の声に耳を傾け、意欲を持って経営に取り組むことができるよう、実効性のあるものにしていく必要があります。

11 水産基盤整備の促進について

【農林水産省、国土交通省】

【提案・要望】

＜水産基盤＞

1. 平成29年度を初年度とする本県独自の新たな漁港漁場整備長期計画を着実に推進するため、必要な予算を安定的に確保すること
 - (1) TPP基本合意を踏まえ、今後予想される輸入水産物等との競争激化に適切に対応するための漁港の高度衛生管理対策の推進
 - (2) 激甚化する自然災害や施設の老朽化への適切な対策の推進
 - (3) 海水温上昇などにより被害拡大が懸念される藻場の適切な対策の推進
2. 本県の主要魚種であるアジ、サバ等の生産拡大を図るため、五島西方沖に続く新たな国直轄漁場整備の事業採択及び整備促進を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

＜水産基盤＞

- ・ 流通拠点漁港における衛生管理体制の早期整備を通じた水産物の高品質化による産地間の競争力強化、東アジアを中心とした輸出先国への水産物輸出の拡大。
- ・ 台風時等の潮位上昇や波高増大に対する漁港内での漁船の転覆や施設の浸水・倒壊からの防御。
- ・ 本県独自に作成した藻場回復ビジョンに基づく藻場の早期回復と水産資源の増加。
- ・ 直轄漁場整備による本県周辺海域の沖合水産資源の生産力向上。

【提案・要望の経緯】

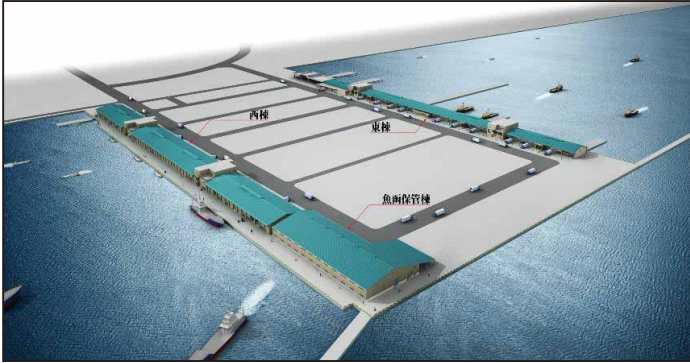
＜水産基盤＞

- ・ 昨年のTPP基本合意を受けて、本県では水産物の高品質化による輸入水産物への競争力強化・諸外国への輸出増大を図れるよう長崎漁港の高度衛生管理体制を整備中であり、今後も早期の供用開始に向けて努力していく。
- ・ 4,000kmを超える長い海岸線と多くの離島・半島を有する中で、台風等による漁村地域への被害がこれまで以上に多く見られており、安全対策を一層強化する必要がある。
- ・ 海水温の上昇などから、年々藻場の衰退が報告される中で、漁業者が中心となり「藻場見守り隊」を結成し、自主管理を行う地区が多く見られてきており、藻場が継続的に回復するためには基質整備と一体的な取組として推進する必要がある。
- ・ さらに本県周辺海域における沖合資源の早期回復を図るため、五島西方沖の直轄漁場に続く、新たな国直轄漁場の整備を推進していく必要がある。

【1】この要望にかかる背景について

○水産業を取巻く状況の変化（TPP、地球温暖化等）への適切な対応について

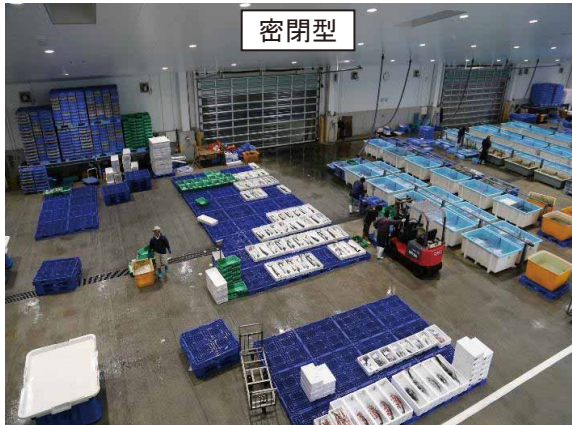
本県では5年間を計画期間とする漁港漁場整備長期計画を作成し計画的な実施に努めており、現在、平成29年度を初年度とする新たな長期計画の策定に取り組んでいます。漁港の高度衛生管理や漁港漁村の防災対策、漁場の磯焼け対策等については、近年のTPP基本合意や地球温暖化等の影響に伴う自然災害の激化、漁場環境等の変化から、これまで以上に強力かつ早急な対策が求められています。



高度衛生管理型荷さばき所



五島西方沖漁場に集まるマアジ



密閉型



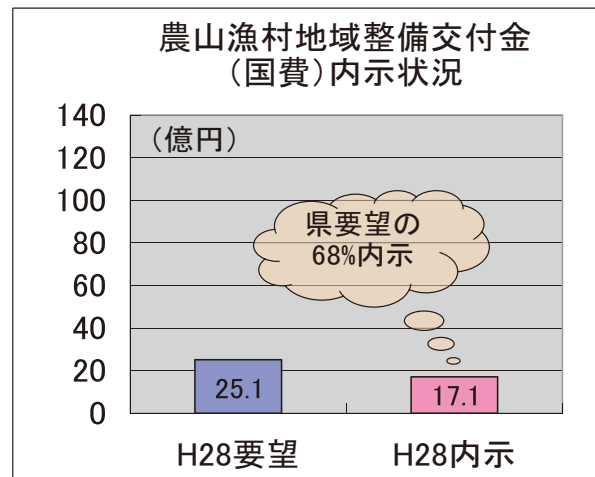
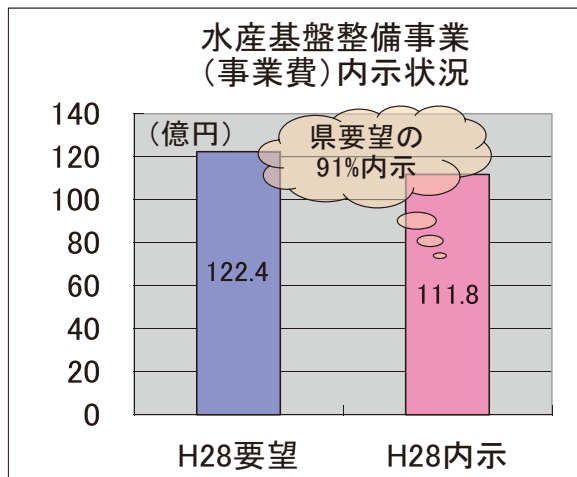
藻場見守り隊による食害生物(ウニ)駆除

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○水産基盤整備予算の安定的な確保及び国直轄の大規模漁場整備の新規地区採択

平成28年度の本県の水産基盤整備予算は本県地元要望比で91%となっています。また、海岸保全工事等を行う「農山漁村地域整備交付金」についても本県地元要望比は68%であり、依然として低位水準にあります。このように本県が必要とする予算が安定的に確保されるかどうか不透明な状況です。

また、本県周辺域を回遊する沖合水産資源の減少を止めるには直轄漁場事業の整備拡大が必要不可欠ですが、五島西方沖に続く整備地区の採択がなされるか不透明な状況です。



12 農業生産基盤整備の促進について

【農林水産省、国土交通省】

【提案・要望】

離島・半島地域を多く抱える本県において、担い手を確保し、農業所得の向上を図るためには、農業生産基盤の整備が必要不可欠であることから、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等を計画的に推進するため、農業農村整備関係当初予算の大幅な増額を図ること（補助、農山漁村地域整備交付金含む）
- 2 生産の効率化や流通の合理化に資する集出荷施設等の拠点施設の整備を促進するため、強い農業づくり交付金において必要な当初予算を確保すること
- 3 地域の畜産の収益性向上や生産基盤の強化を図るため、畜産・酪農収益力強化整備等特別対策事業において必要な予算を確保すること

【本県の展望（実現の効果）】

農林水産省では、平成25年12月に「農林水産業・地域の活力創造プラン」を策定し、農山漁村の有するポテンシャル（潜在力）を十分に引き出すことにより、農業・農村全体の所得を今後10年間で倍増することを目指しているところである。

本県にとって、農業は重要な基幹産業であり、農業農村整備事業の計画的・効率的な推進、生産者の規模拡大等に必要な生産施設や省力化機械・集出荷貯蔵施設等の整備を進めることで、規模拡大、生産性向上、高付加価値化等による農業所得の向上と新たな担い手の確保が期待される。

【提案・要望の経緯】

農林水産省の一般公共事業当初予算は、平成22年度から大きく削減されており、平成28年度当初予算でも削減前の平成21年度予算と比較すると、依然として7割にも満たない水準にとどまっており、農業農村整備事業の計画的推進に支障を来している。

また、農業者は、自らの経営計画や経営状態を勘案し、適切な時期に施設整備や機械導入を行っており、その時期を逸した場合、経営状態の変化や導入意欲の衰退など影響が生じることから、農業者や地域の要望に的確に応えられるよう、十分な予算の確保が必要である。

【1】この要望にかかる背景について

(基盤整備事業の効果)

基盤整備を実施した地区においては、営農にかかる労力削減はもとより、農地の生産性向上、高収益作物などの新規作物の導入や効率的な営農に伴う農業所得向上にも大きく貢献しており、さらに、後継者育成及び農地の担い手への集積にも寄与しているところです。

(基盤整備予算の措置状況)

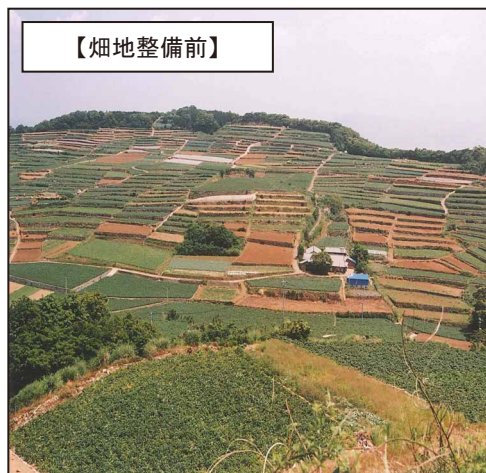
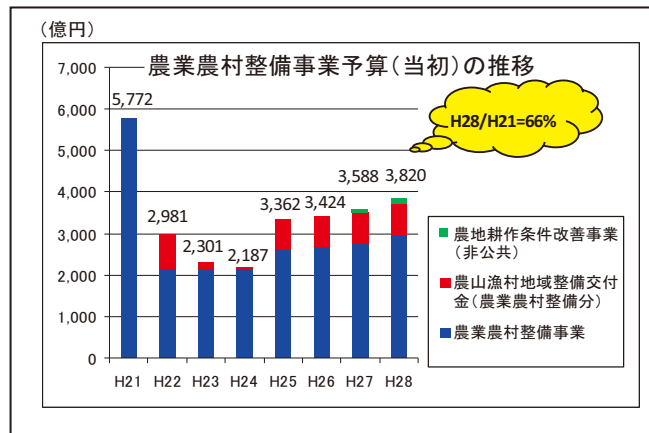
本県においては、農地の基盤整備の遅れが土地利用型農業の生産性や担い手農家の規模拡大の支障となっており、農業所得向上のためには農地の基盤整備、とりわけ畑地の整備が急務です。

国におかれましては、平成27年度補正予算で990億円、平成28年度当初予算にて3,820億円の予算措置がなされたところでありますが、いまだ、平成21年度と比較すると、66%の規模であり、約1,000億円少なくなっております。さらに、計画的な事業推進を図るためには、当初予算での確保が必要です。

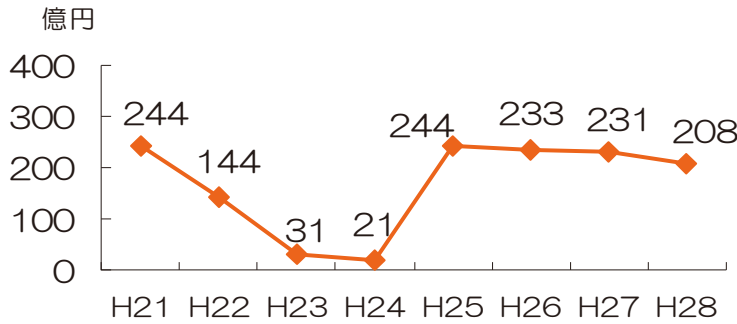
(施設整備事業の措置状況)

強い農業づくり交付金の平成28年度当初予算は、前年度比約90%の208億円措置され、あわせて、施設整備に関連するT P P対策予算として、産地パワーアップ事業が平成27年度補正予算において505億円措置されたところであります。T P P対策予算については、その影響が長期に及ぼすことから長期にわたって予算確保していただく必要がある一方で、強い農業づくり交付金についても、地域農業の計画的な振興を進めるうえで、当初予算において十分な予算確保を行う必要があります。

畜産・酪農収益力強化整備等特別対策事業については、平成27年度補正予算で総額610億円が措置され、本県においても施設整備や機械導入等に取り組むこととしていますが、T P P対策として我が国の畜産の競争力強化が急務となっている中、引き続き十分な予算額の確保を行う必要があります。



強い農業づくり交付金予算（当初）の推移



集出荷貯蔵施設整備の優良事例

●JA島原雲仙北部地区にんじん洗浄選別施設

洗浄選別能力の向上
50t/日→80t/日
カラーセンサー導入



【事業の効果】

○産地規模の拡大

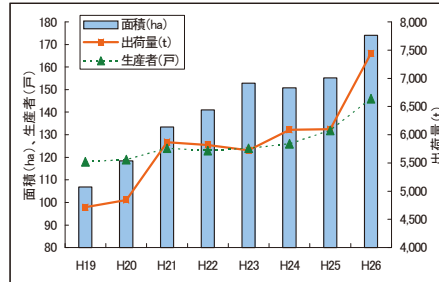
栽培面積 153ha (H23) →174ha (H26)
出荷量 5,724 t (H23) →7,445 t (H26)

○担い手の確保

部会員数 124戸 (H23) →146戸 (H26)、うち後継者有 71戸

○雇用の創出

洗浄選別施設および収穫作業における雇用創出 34人 (H23) → 53人 (H26)



農家の所得向上と
地域活性化に寄与

長崎県 畜産クラスターの取組について

畜産クラスター協議会の活動

各地域協議会の取組に加え、『長崎県畜産クラスター協議会』（平成27年6月設置）において、関係団体が一丸となり、情報共有や意見交換などを実施。



今後の取組

各地域協議会の畜産クラスター計画を見直し、地域の課題解決に向けた取組を一層推進。

【特徴的な取組】

- ・平成28年度（事業実施予定）
- 異業種（建設業）からの肉用牛繁殖経営への参入
- 肥育農家が共同設立した法人での繁殖雌牛生産
- JAからの畜舎・繁殖牛の貸付による新規就農推進
- 離島における褐毛和種の繁殖センター設立
- 搾乳ロボットを活用した酪農牛舎の整備
- 利用推進・ブランド化のための飼料米保管施設 等
- ・平成29年度（計画検討中）
- 新規キャトルセンター建設
- 大規模繁殖経営開始 等



⇒ 引き続き、県・地域の協議会を中心に畜産クラスターの取組を推進し、**本県畜産の競争力を強化**

これまでの取組

【特徴的な取組】

- キャトルステーション、ヘルパー組織、コントラクター等の積極活用による分業化・省力化支援体制の整備。
- ICTを活用した肉用牛の超省力放牧（スマート放牧）の現地実証。
- 肉質を維持し、肥育期間を3ヶ月短縮する「長崎型新肥育技術」の実証。
- 性判別精液、性判別受精卵の活用による優良後継牛の確保。
- エコフィード、飼料米の活用によるブランド化とコスト低減。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(当初予算での確保の必要性)

農業生産基盤整備は、区画形状など、農地を広範に整備することから、従前の農地での営農が制限されることになるため、工事着手の前年度までに耕作者の営農計画を調整しながら次年度の工事計画を作成する必要があります。

このような中、補正予算では、年度間のバラツキが大きく、耕作者の農地の使用収益に支障を来す恐れがあります。

計画的な事業推進を図るためには、安定した当初での予算確保が必要不可欠です。