

35 高度情報化施策の推進について

【総務省】

【提案・要望】

ICTの積極的な利活用による地方創生を効果的かつ効率的に推進するため、インターネット・携帯電話・テレビ等の利用環境の格差是正及び安定的な確保に向けた支援策等の充実を図ること

1. 固定系超高速ブロードバンドの環境整備推進について

条件不利地域において、市町が財源措置を講じて、民間通信事業者を実施主体とする固定系超高速ブロードバンド整備（光ファイバー等）を行う場合の財政支援制度を創設するとともに、公設で整備した超高速ブロードバンドの設備更新に対する新たな支援制度を創設すること

2. ブロードバンドサービス等の安定的な確保について

携帯電話やブロードバンドの地域間格差の解消及び安定的なサービスの維持を図るため、ユニバーサルサービス制度の対象を拡大すること

3. 地上デジタル放送の受信環境整備の促進について

地上デジタル放送受信に係る共聴施設の維持管理等における住民の負担軽減を図るための新たな支援制度の創設及びフェージングの対策を拡充すること

【本県の展望（実現の効果）】

1. 市町の財政負担の軽減を図り、民間通信事業者による整備を促進することにより、ICT利用環境が実現し、住民サービス向上や地域活性化に繋がる。
2. 離島や過疎地域といった条件不利地域を数多く有する本県においても、民間による携帯電話基地局や光ファイバー等の自主整備が進み、地域間格差の是正及び安定的かつ継続的なサービス提供に繋がる。
3. 共聴施設の維持管理費等に対する支援措置により、住民負担の軽減が図られる。また、フェージング対策の拡充により、離島や沿岸部においても安定的なテレビ視聴が可能となる。

【提案・要望の経緯】

1. 本県においては、離島や過疎地域といった条件不利地域を数多く有しており、民間による光ファイバー等の自主整備が進まない不採算地域が多い。
しかし、一方で、整備に係る将来的な維持管理経費や更新費用の負担に対する懸念から民設による整備を望む市町が多い状況である。
また、公設で整備後の設備更新に要する費用については国の支援制度がなく、市町財政を圧迫していくことが懸念されており支援が求められている。
2. 携帯電話やインターネットは今や固定電話と同様に国民生活に不可欠なツールであり、地方においても住民が等しく、安定的かつ継続的にその利便性を享受できる環境が求められている。
3. 過疎化が進行している本県では、テレビ受信のための共聴施設管理組合員の減少による住民負担増が懸念され、施設の維持管理に支障が生じることが考えられる。また、本県の地勢の特性から、海上電波を受信する離島や沿岸部において、フェージングによる受信障害が発生している。

この要望にかかる背景について

- 超高速ブロードバンド世帯カバー率：99.98%（全国99.98%）
 - 固定系超高速ブロードバンド世帯カバー率：91.8%
 - 移動系 " " " " : 99.9%
- 携帯電話世帯カバー率：99.9%（全国 99.7%）

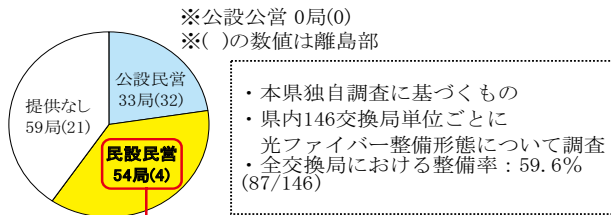
携帯電話全不通地区（3社とも利用できない地区）及び世帯数：3市6地区35世帯

ユニバーサルサービスの対象となっている固定電話の契約数は年々減少傾向にある一方で、携帯電話等の移動通信は一貫して増加しており、移動通信の契約数は、固定電話の約6.4倍に及んでいます。また、固定系超高速ブロードバンドの利用率も年々増加傾向にあります。（*）
- 本県は地勢的に離島・半島が多く、特に海上電波を受信する地域はフェージング(主に韓国波混信)による受信障害が多い状況であります。

*数値は総務省九州総合通信局公表資料より本県独自に算出したもの（平成27年3月末現在）
*超高速ブロードバンド：FTTH、LTE、下り30Mbps以上のケーブルインターネット等

*「平成28年度 情報通信に関する現状報告(総務省)」より

県内の光ファイバー整備形態の状況 [参考①]



〔内訳〕・市町が財源措置を講じた民設民営方式7局(0)
・民間通信事業者自力開局 47局(4)

県内の未整備地域における整備手法 [参考②]

- 県内の未整備地域を有する7市3町は全て民設民営方式を想定
- 近年は市町による補助を活用した民設民営による整備傾向

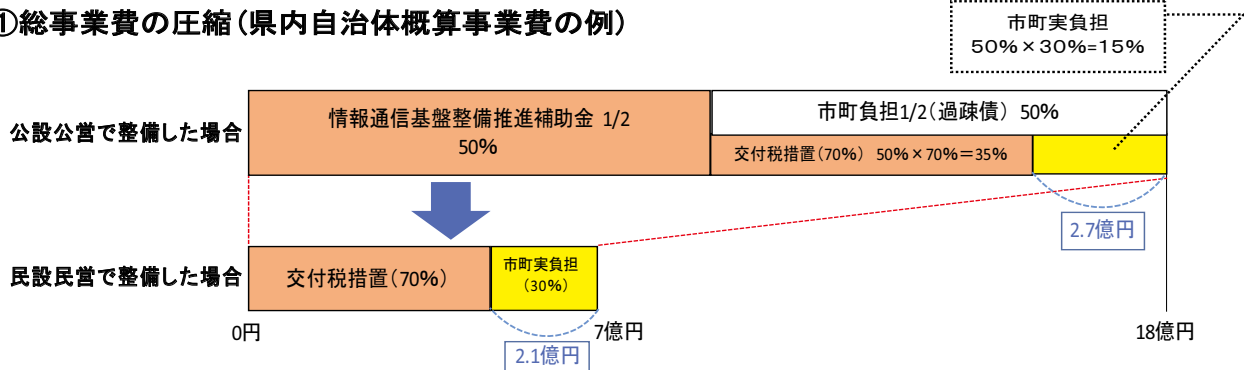
〔近年の県内整備地区〕

自治体	期間	整備手法	備考
佐世保市	H26年度～H28年度	民設民営	一部地域
東彼杵町	H27年度～H28年度	民設民営	全域
平戸市	H27年度～H29年度	民設民営	全域

※上記の民設方式による整備は
市町による赤字補填分の全額補助により実施

光ファイバー等の整備に係る民設支援制度(案)の導入による効果等

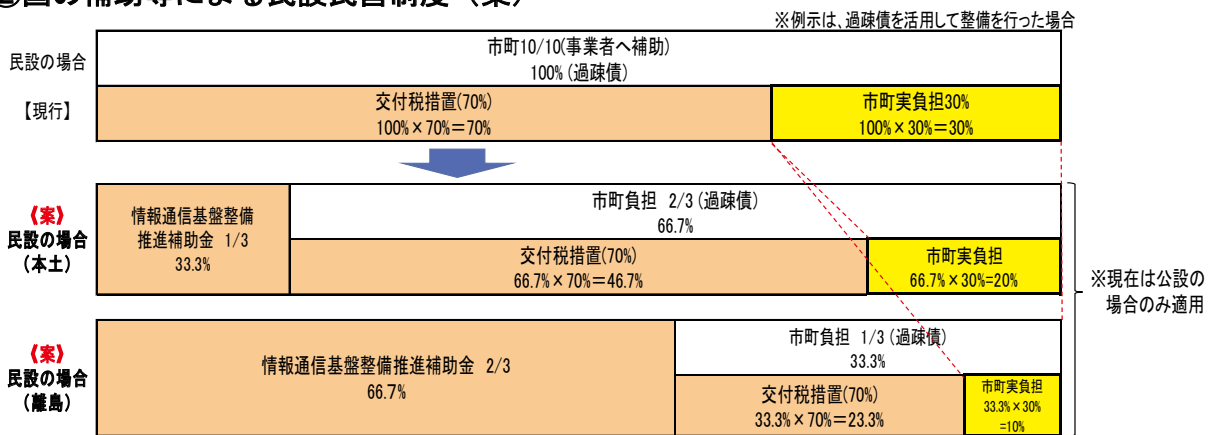
①総事業費の圧縮(県内自治体概算事業費の例)



総事業費圧縮の
効果・メリット

民間事業者が自社の既存設備等を活用することにより、総事業費の圧縮が図られ、国及び市町の整備に要する負担減に繋がる。

②国の補助等による民設民営制度(案)



制度導入の
効果・メリット

民間事業者による基盤整備を促進し、市町の実負担額が1/3～2/3削減されると共に、維持管理・更新に係る後年度負担がなくなる。

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 ローカルネットワーク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

【本県の展望（実現の効果）】

- ・島原道路（南島原市深江町～諫早市）の整備促進による時間短縮効果：90分→40分
- ・島原・天草・長島架橋構想及び九州西岸軸構想が実現した場合の時間短縮効果
現在：長崎市→鹿児島市 約7時間5分（フェリーと車での最短）
整備後： " 約3時間20分（約3時間45分の短縮）
- ・災害時や緊急時における代替道路や複数のアクセスルートが確保される。

【提案・要望の経緯】

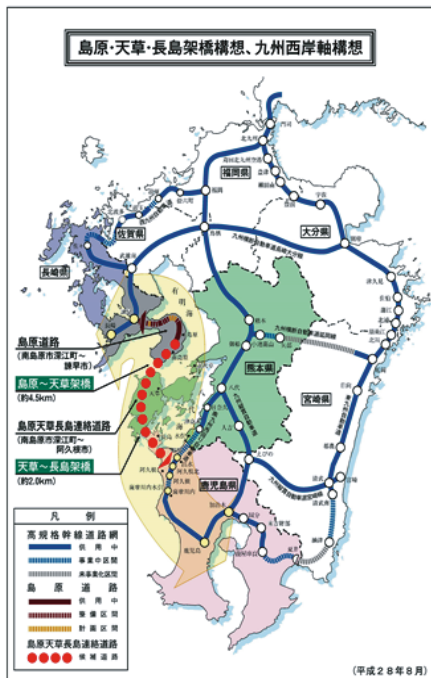
<島原・天草・長島架橋構想の推進>

- ・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代替路になる「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、ローカルネットワーク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。

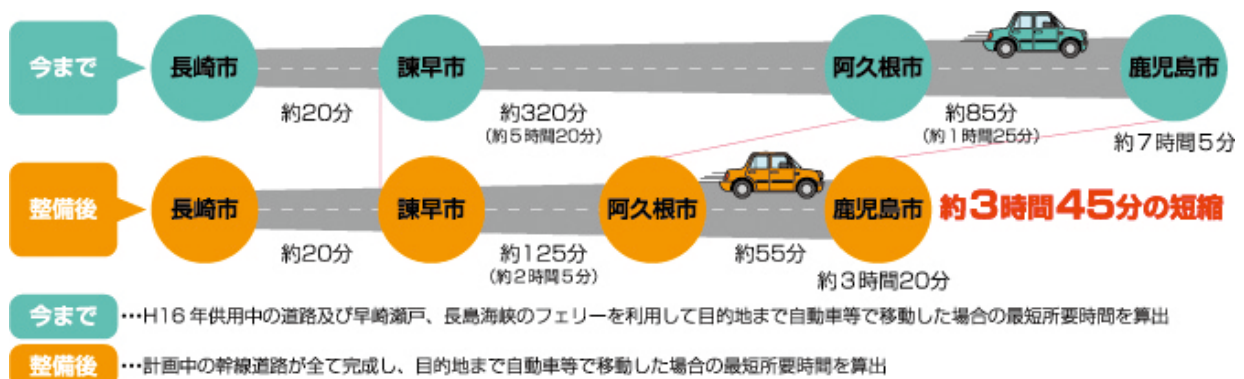
【1】この要望にかかる背景について

- 昭和63年5月に長崎、熊本、鹿児島県の3県で構成する「島原・天草・長島架橋建設促進協議会」を設立し、国等への要望活動、構想推進地方大会及び交流連携事業等を通じて、国に対し、構想実現の社会的意義と地元の熱意を強く訴えとともに、地元の気運醸成を図っています。
- 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ます。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

- 島原天草長島連絡道路に関する国の調査が中止されています。
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、広く一般的な橋梁にも共通する技術研究テーマに限定して行うこととしています。
- 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す。



37 離島航空路の維持・充実について

【国土交通省】

【提案・要望】

地域公共交通確保維持改善事業における離島航空路線運航費等補助が実施されるにあたり、国において十分に予算を確保し、県・市町の財政負担が増加することがないように支援制度の充実を図ること。また、離島航空路の確保・維持のため、以下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の算出方法の見直し
- (2) 地方自治体の実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充
- (3) 機体購入費補助対象の拡大（リース方式の対象化等）
- (4) 航空機燃料税の軽減措置の継続拡充
- (5) 航行援助施設利用料の料金区分の見直し

【本県の展望（実現の効果）】

- 本県には、東西約200km南北約300kmと九州に匹敵する県域、県土面積の約4割が離島、国境離島を抱えるという地理的特性がある。
- 離島住民の高速移動手段としての生活基盤であり、交流人口拡大のための「しま」と本土をつなぐ交流基盤である離島航空路が確保・維持されることにより離島振興に多いに貢献できる。

【提案・要望の経緯】

<本県離島の現状>

本県は、九州の西に位置し、全国最多の51島の離島振興法指定離島を有し、県土面積の4割が離島である全国一の離島県である。本県離島の人口は、昭和35年の32万8千人から、平成27年には12万4千人と約4割近くに減少しており、人口減少に歯止めがかからない状況が続いている。

<本県の離島航空路線の現状>

長崎県内の離島航空路線は、利用者のうち、壱岐42%、福江18%、対馬37%（H27島民割引利用実績）が島民であり、島民に必要な生活路線となっているが、航路との競合や離島人口の減少等により、厳しい状況が続いている。また、近年の円安の影響や燃油高騰が続いたことにより、航空会社においては路線収支が悪化しており、財政支援により何とか維持を図っている状況である。

離島路線は、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、今後ますます必要となる路線であり、支援の強化が必要となっている。

この要望にかかる背景について

○離島航空路線運航費等補助金の算出方法の見直し

離島航空路線運航費等補助金は、実績収支差見込額と標準損失見込額のいずれか低い額に1/2を乗じて算出されますが、標準損失額の算定基礎となる標準単価が実単価より低いことなどから実績収支差とは大きく差が出てくることとなります。航空路線の維持存続を図るためには実際の収支差を基礎として補助する必要があります。

現在は、実績収支差と国と県を合わせた運航費補助額の差額を航空会社が負担することになりますが、その差額が大きく、航空会社の経営は厳しいものとなっています。今後も安定的に航空路線を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。

また、運航費に係る補助対象路線の要件として、1島につき1路線に限るとされているところですが、離島の実態、県・市町の財政状況、事業者の経営状況等に応じて柔軟な対応が必要であると考えます。

○地方自治体を実施する離島航空路線支援への地方交付税措置の拡充

本県では、平成21年度から新たに「離島航空路線確保対策補助金」として安全整備や利用率保証の制度を創設しており、国と同額の負担をしている運航費補助と合わせると、県・市で年間3億1千万円を超える負担となり、その軽減が課題となっています。地域航空を維持するためには、地方交付税措置を講じ、地方自治体による支援を安定的に行うことが重要であります。

○機体購入費補助対象の拡大

機体購入費補助対象事業は、リース方式での機材調達は補助対象外となっており、リース方式の活用が困難な状況にあります。また、国の負担割合は費用の45%となっていますが、沖縄と同様の国の負担(75%)まで拡大することが必要です。

○航空機燃料税の軽減措置の継続拡充

航空機燃料税の本則が、引き続き平成29年4月1日から3年間引き下げられることとなり、特定離島航空路線にかかる航空機燃料税が本則の3/4に軽減される特別措置についても延長されましたが、将来においても継続するとともに、本土との交流を図るため、沖縄と同様の軽減措置(1/2)まで拡充することが重要であります。

○航行援助施設利用料の料金区分の見直し

航行援助施設利用料は、15t未満が小型航空機として割安な料金区分とされていますが、本県離島航空路を運航するダッシュ8は、16.5t(39席)であり、負担が大きくなっています。



長崎県内の離島航空路線を運航しているダッシュ8



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、実績収支差額を基礎として算出すること
- (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) 離島貨物航路は、旅客航路と同様、離島の住民生活や産業活動に不可欠であることから、定期貨物航路に対する支援を講じるとともに、突然の貨物航路の休廃止により住民生活に支障を来さないよう、海上運送法や内航海運業法において必要な措置を講じること。また、運航に要する船舶整備等の経費などについて、半島航路への公的支援のための予算を確保すること
- (5) 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と十分な財源を確実に確保すること

【本県の展望（実現の効果）】

離島を多く抱える本県にとって、離島住民等の移動及び生活物資の運搬などのために必要不可欠な航路を確保・維持することは重要な課題であり、国の支援制度が拡充されることで航路の確保・維持につながるとともに、離島・半島における定住環境の整備や交流人口の拡大につながる。

地方バス補助が確実に予算措置されることにより、バス路線に対する地元自治体の負担が軽減され地域公共交通網の維持が図られる。

【提案・要望の経緯】

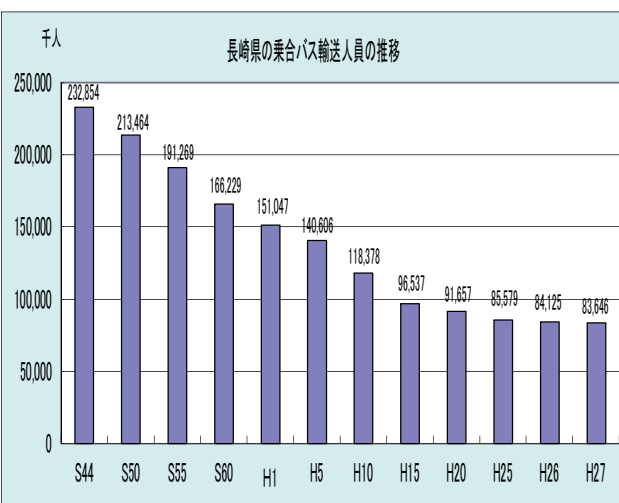
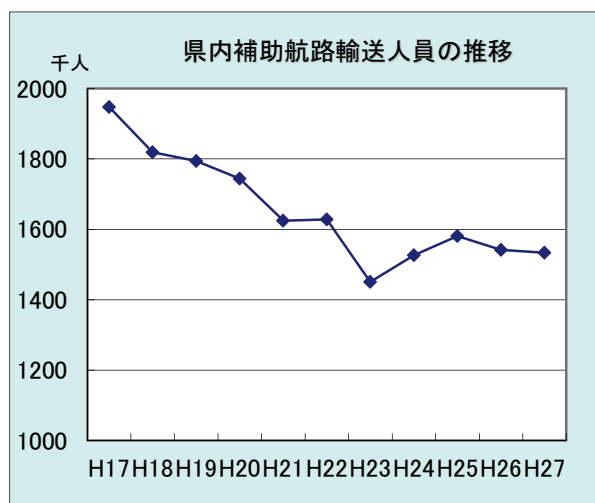
＜生活交通の確保・維持・改善＞

離島航路の確保・維持に要する経費は、地方自治体にとって大きな負担になっており、国の支援制度の拡充及び貨物航路の支援を講じることなどを求めるものである。

バス事業者においては、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、乗合バス事業の経営は非常に厳しい状況である。乗合バスの確保・維持のための県や市・町の欠損補助額は今後、人口減少等の影響により増加していくことが見込まれるため、国の支援制度の維持確保を求め、生活交通の安定を図るものである。

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ましたが、人口減少に歯止めがかからない状況にあり、離島航路や生活交通（バス等）の維持・充実が重要とされる所所あります。
- 離島航路運営費等補助金は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じた1/2を基礎として算出されますが、効率化係数は標準収支差をもとに算出されるため、実績収支差との差が出てくることとなります。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おりますが、経済の状況により変動があることから、安定的に航路を維持するためには、国においても実際の収益、費用を基礎として補助金額を算出されることが必要です。
- 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ます。そのため、建造着手後に新規参入があった場合は、航路改善計画に基づいた新船建造であっても補助対象から外れることから、建造に係る費用が事業者負担になり、航路運営に大きな支障をきたす可能性があります。
- 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ますが、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ります。
- 離島住民の生活を守るためには、旅客定期航路だけでなく、生活物資を搬送する貨物航路の維持存続も重要な課題です。そのため、離島の生活物資を搬送する貨物航路についても、安定的な航路の維持存続を図る支援を講じ、貨物航路の突然の休廃止により離島の生活に支障をきたさないように、事業の休廃止について事前届出とするなどの措置を講じる必要があります。
- また、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ります。
- 本県の乗合バスの輸送人員は減少しておりますが、離島・半島を始め、地域の生活の足として必要不可欠であることから、運行に係る財源の確保や措置を適切に講じる必要があります。



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、今後の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て、平成35年度までの10ヶ年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) 地域公共交通確保維持改善事業（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）や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）において車両検査に係る予算を十分に確保し、確実に採択すること
- (2) 以下についても、支援制度の充実を図ること
 - ・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
 - ・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
 - ・鉄道事業者に対する運営費補助制度の創設
 - ・固定資産税の軽減措置の継続と拡充

【本県の展望（実現の効果）】

車両検査に係る予算が確保されることで、両鉄道の安全な運行が長期にわたって維持され、バスを運行する場合に比べて、所要時間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。

【提案・要望の経緯】

<車両検査に係る補助制度>

平成23年度に地域公共交通確保維持改善事業が制度創設された際、車両検査についても補助対象とされた。

<島原鉄道及び松浦鉄道における施設整備計画の策定>

平成25年度には長崎県と沿線市町で松浦鉄道及び島原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。

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。

【1】この要望にかかる背景について

(利用者の減少)

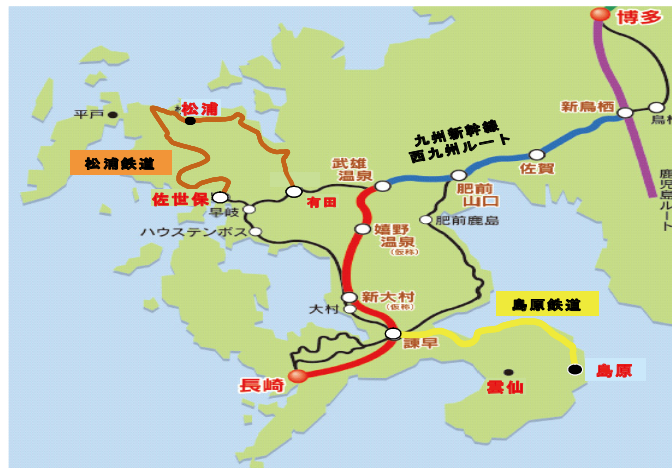
少子化、過疎化による人口減少や車社会の進展による利用者減少により、平成28年度の利用者は、松浦鉄道が282万人（ピーク時の約6割）、島原鉄道が143万人（ピーク時の約3割）となっており、事業者の収益確保が厳しい状況となっております。

(老朽化した施設の整備)

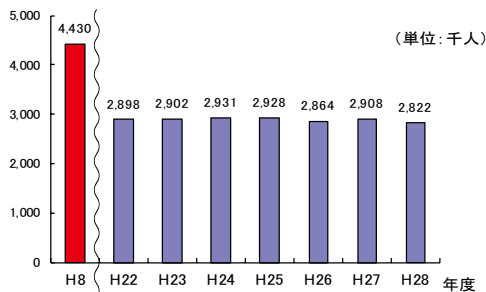
利用者の減少により事業者の経営は極めて厳しく、老朽化した施設等の整備費用は大きな負担となっている一方、安全運行の維持には施設整備計画に沿った整備が必要です。

(九州新幹線西九州ルートの開業)

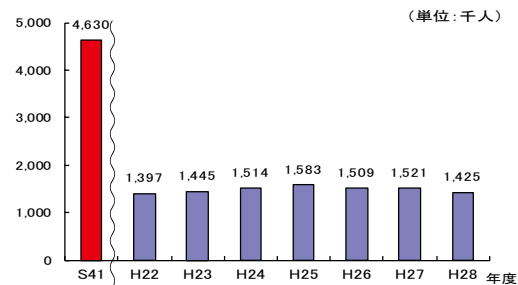
平成34年度に九州新幹線西九州ルートが開業予定であることから、新幹線の開業効果を県内各地に波及させるために両鉄道は重要な役割を担っており、地域一体で支えていく必要があります。



松浦鉄道 利用者数の推移



島原鉄道 利用者数の推移



【2】この要望にかかる課題・問題点について

(施設整備等への国庫補助)

平成28年度から訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業により車両検査に係る国庫補助が措置されましたが、要望額どおり措置されない場合、経営状況の厳しい鉄道事業者の負担が増加するだけでなく、計画的な整備に支障をきたすため、安全な輸送が確保できなくなるおそれがあります。

(施設整備等にかかる自治体の大きな負担)

施設整備等の国庫補助においては国の補助率が1/3ですが、残額については県及び沿線市町で負担しており、地方自治体の負担は重いものとなっております。また、地方自治体が行う鉄道事業者への運営費補助に対しては交付税措置がなされていないところでもあります。

(鉄道事業者に対する欠損補助)

生活交通路線を運行する地方バス路線や離島航路については、地域公共交通確保維持改善事業により欠損補助を行っていますが、鉄道事業については、大半が経常赤字になっているものの運行欠損は全て鉄道事業者や地方自治体が負担している状況であります。

(固定資産税の軽減措置)

改良等により取得した施設の固定資産税については、特例による軽減措置等が認められておりますが、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ります。

40 長崎空港の活用推進について

【国土交通省、財務省】

【提案・要望】

国際定期航空路線の拡充やチャーター便の誘致により、長崎空港を活性化することで、地域経済及び産業の振興を図っていくため、次の措置を講ずること

- (1) 長崎空港の24時間運用化および体制の強化を図ること。それまでの間は、夜間チャーター便の対応等について柔軟な取扱いを図ること
- (2) 長崎空港の国際線ターミナルビルの施設拡充を図ること

【本県の展望（実現の効果）】

東アジア、東南アジアからの地理的優位性や騒音問題が少ない海上空港の特性を有する長崎空港の24時間運用化等により活性化を図ることで、特に夜間・早朝における近隣空港の補完空港としての役割を果たし、海外からのチャーター便の増加及び定期便の就航など訪日外国人の増加が期待される。

【提案・要望の経緯】

<空港24時間化について>

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まで10分足らずの好条件に位置している。このような長崎空港の特性を活かし、24時間運用化により夜間のチャーター便や貨物便を取り扱うことは地域経済並びに産業の振興に大きく貢献するものと期待される。

<国際ターミナルビルについて>

長崎空港国際線ターミナルビルの保安検査場が狭隘であるためエックス線検査置、金属探知機等も1台ずつしか設置できず検査に時間を要している状況である。また、待合室等の施設についても狭隘化しており、大型機就航時や複数便就航時には乗客の収容が困難となることから、国際線ターミナルビルの拡充が望まれる。

この要望にかかる背景及び課題・問題点について

○運用時間の延長

深夜・早朝時間帯に就航する航空会社の誘致を進めていますが、海外の航空会社等からは運用時間が延長されれば検討するとの声があっており、運用時間の延長は国際線の誘致につながるものと考えます。

一方で、現行時間外の需要創出も運用時間延長に向けた要件ではありますが、空港運用時間延長と需要創出を同時一体的に進めることが課題となっております。

また、東・東南アジアの航空会社からは夜間チャーター便就航の要望もあっていますが、運用時間の関係上就航できない事例がすでに数件発生しております。



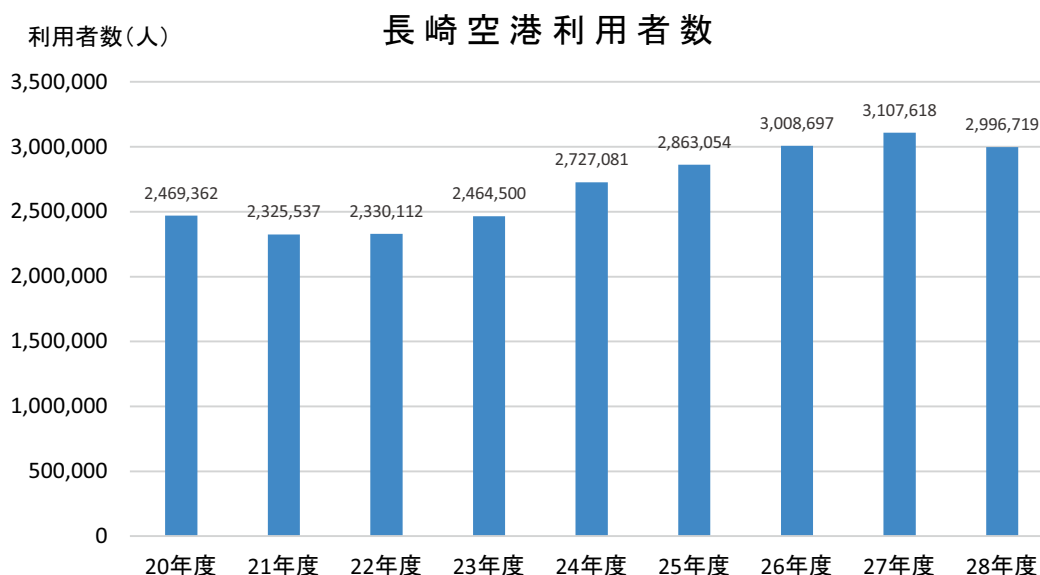
世界初の海上空港である長崎空港



長崎～ソウル線に就航しているエアソウル



長崎～上海線に就航している中国東方航空



41 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、事業メニューの拡大、補助率の引き上げ並びに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

【本県の展望（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。

【提案・要望の経緯】

<半島振興対策の充実>

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。

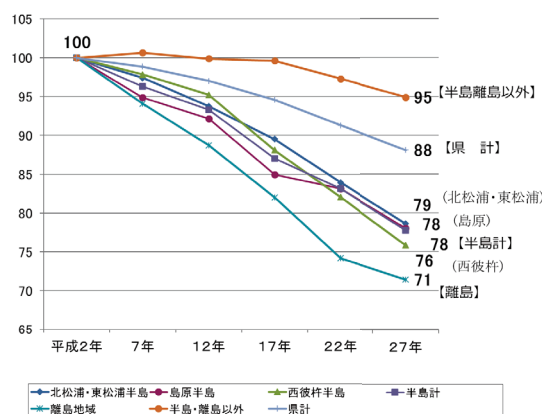
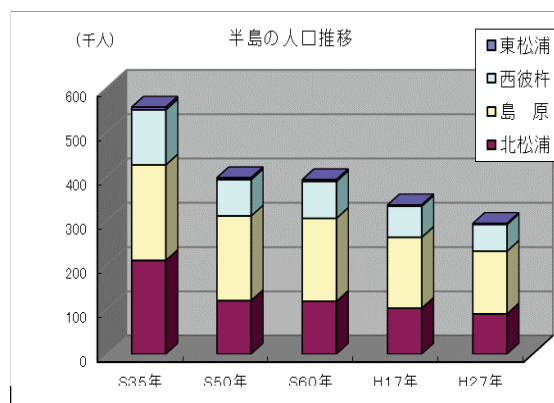
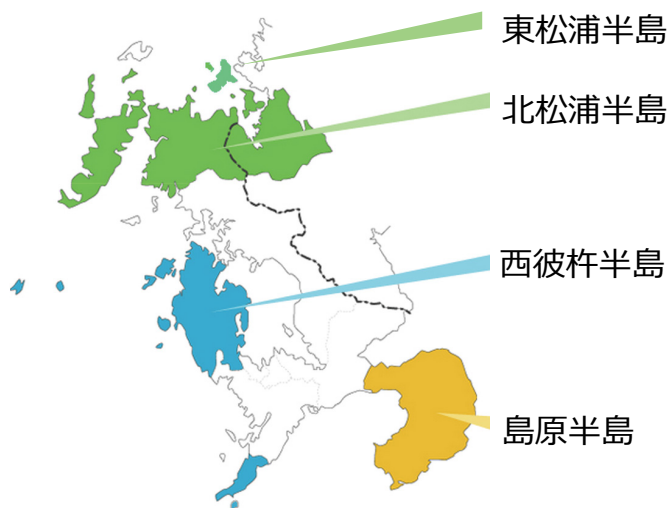
一方で、産業の衰退に伴う雇用機会の減少や都市部との格差、利便性の低さなどの厳しい環境から人口流出が続き、少子高齢化や過疎化に歯止めがかからない状況にある。

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ただける環境を整備することが不可欠である。

【1】この要望にかかる背景について

半島振興法は、地理的要因から幹線交通体系から離れ、産業基盤や生活環境の整備等において他の地域と比較し低位にある半島地域の振興を図るため、昭和60年に制定されて以来、3度の改正・延長を経て、半島振興施策の充実が図られてきました。

この間、道路網をはじめとする半島地域の社会資本整備は着実に進められ、一定の成果は現れていますが、本県の半島地域においては、基幹産業である農林水産業の衰退等、地域経済の停滞に伴う雇用機会の減少から人口の減少に歯止めがかからず、高齢化が進行し、交通基盤、生活基盤等の整備についても他の本土地域と比較して依然多くの課題を抱えています。



【2】この要望にかかる課題・問題点について

- ・平成27年4月に法の改正・延長が施行されましたが、新法の趣旨を活かした半島振興計画のもと、半島振興施策を更に推進していく必要があります。
- ・本県は、法の改正・延長に向けて、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」を要望してきましたが、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ります。

(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)となっていますが、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です。

(半島振興広域連携促進事業) 平成29年度当初予算額 98百万円

交流促進、産業振興、定住促進に関して半島地域の事業主体が広域的に連携して取り組むソフト事業に国が支援を行うことになっていますが、全国23地域(194市町)に対する事業費の確保やソフト施策の実施に必要な不可欠な既存施設の改修、ソフト施策の充実に必要不可欠な備品などが対象となっておらず支援として十分ではありません。

42 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空港、港湾においてC I Q体制強化を図ること

- (1) 国際航空路及び国際航路を有する長崎空港、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

【本県の展望（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体制が強化されることによって、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時間化の効果も最大限に発揮され、本県がアジア地域の成長力を引き込むための日本のゲートウェイとなり、本県の活性化はもとより、国で進められている観光立国の推進にも大いに貢献することができる。

【提案・要望の経緯】

＜海外からの誘客拡大の施策について＞

本県では、「アジア・国際戦略」に基づき、国際定期航空路の維持・利用促進や国際チャーター便、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。

＜本県への訪日客の現状について＞

誘客拡大に取り組んだ結果、本県への訪日客は急速に増加しており、特にクルーズ客船については、昨年（2019年）の寄港数が273回（うち外航254回）に急増している。

また、長崎空港の国際航空便（チャーター便を含む）と長崎港・佐世保港におけるクルーズ客船が同日に入出港となる場合が増加してきている。

さらに、厳原港・比田勝港においても、韓国からの訪日客が増加しているところである。

＜今後の見込み等について＞

今年のクルーズ客船の入港は昨年を大幅に上回る約400回の寄港が予定されている。

また、近年の対馬における韓国との交流の活性化や、2つの世界文化遺産（候補）の登録により、本県への訪日客は、今後、ますます増加することが見込まれている。

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。

この要望にかかる背景及び課題・問題点について

○訪日客数の増加

政府においては、ビジット・ジャパン事業により外国人旅行者の訪日促進の取組を積極的に実施されており、「観光ビジョン」では、2030年に6,000万人の訪日外国人旅行者を実現することを目標として打ち出されております。

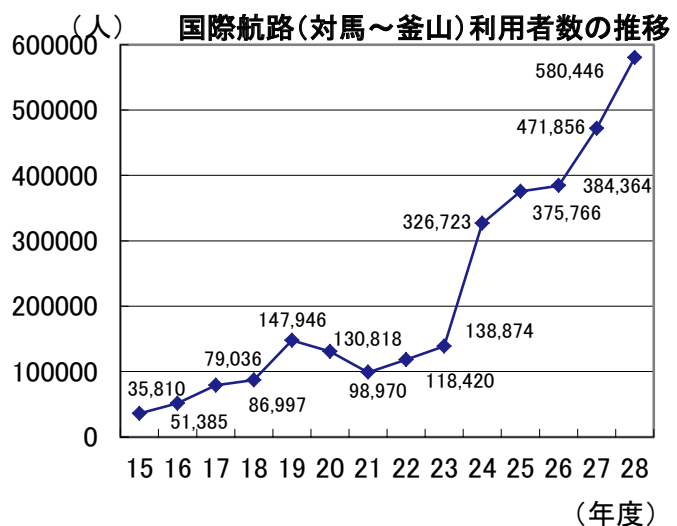
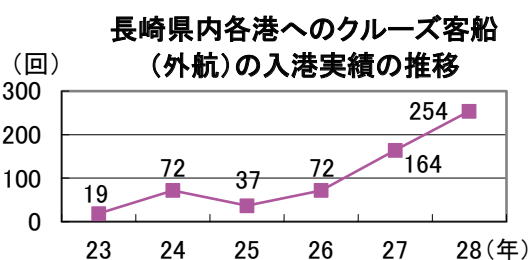
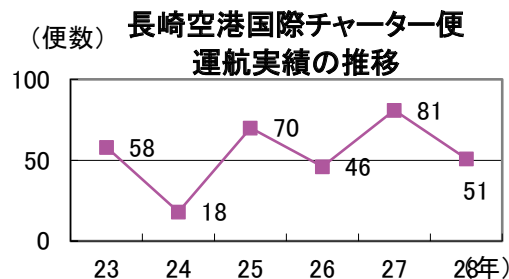
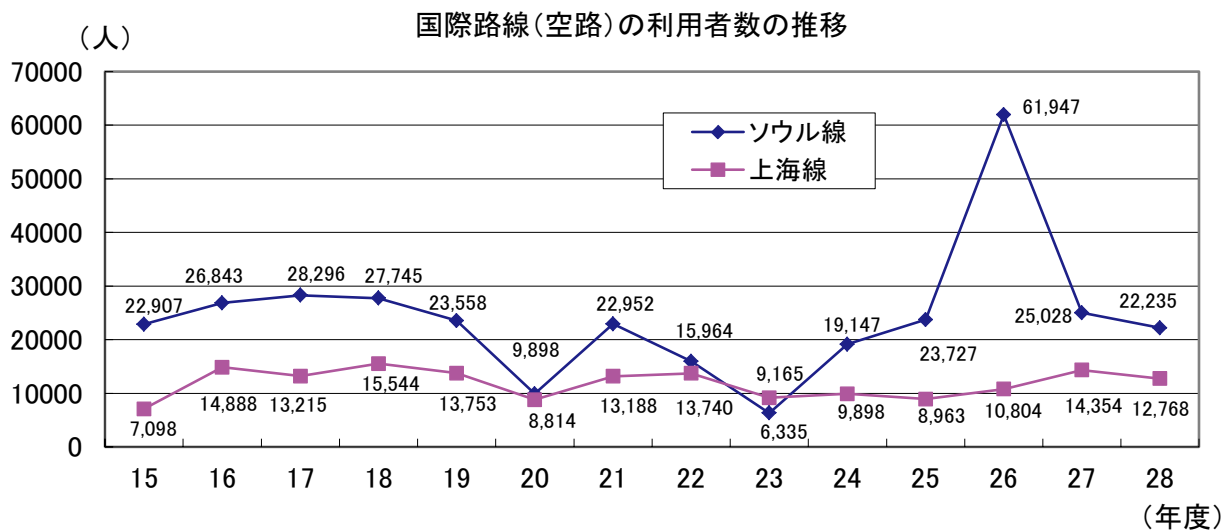
アジア諸国からの訪日客数は平成15年の約351万人から平成27年には5倍近い約1,665万人へと拡大しています。訪日外客数全体でも、平成25年に初めて1,000万人を突破した後は、平成27年に1,974万人、平成28年に2,404万人を記録するなど、急速に拡大しています。アジア諸国の経済成長は目覚しく、今後もさらなる拡大が見込まれます。

○本県の国際航空路及び国際航路の状況

本県においては、国際定期航空路の維持・利用促進や国際チャーター便（平成28年：長崎空港51便）、クルーズ客船（平成28年：長崎港197回、佐世保港64回）の誘致に努めております。特にクルーズ客船の寄港の伸びは顕著であり、「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に選定された佐世保港をはじめとして、今後も増加することが予想されます。

○国際航空路、国際航路の同日入出港への対応など

上海線やソウル線などの国際定期航空路、国際チャーター便、クルーズ客船等が同日の入出港となった場合、C I Qの体制は県外からの出張応援があっても十分であるとは言えず、対応が難しい状況となっています。また、対馬（厳原港、比田勝港）と韓国を結ぶ国際定期船をJR九州など日韓3社が運航していることから、対馬が韓国で手軽な観光地として人気が高まり、年々利用者が増加しておりますが、入国審査の対応を強化することが急務であります。



43 宿泊施設の耐震化促進のための施策の充実について

【財務省、国土交通省】

【提案・要望】

耐震改修促進法の改正に伴い実施する耐震診断の結果、耐震改修が必要となる宿泊施設については、外国人観光客の誘致拡大をはじめ、国の成長戦略を推進する上で重要な役割を担っていることから、円滑な耐震化が図られるよう以下の施策を講じること。

- (1) 宿泊施設のより一層の負担軽減を図るため、政府系金融機関が行う融資制度の貸付要件の軽減を講じること
- (2) 宿泊施設の営業への影響を最小限にとどめることができるよう、耐震改修工法の技術を民間と共同開発し、普及促進すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県は、平和学習のための修学旅行生を全国各地から毎年一定数受け入れていることに加え、平成27年に世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」や、世界遺産候補「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の国内推薦決定等を受け、今後、国内外からのさらなる観光客の増加が見込まれることから、観光客の受入体制整備を図るうえで宿泊施設の確保は重要事項である。

宿泊施設の耐震改修が促進されると、宿泊客の生命や身体の安全性が向上し、修学旅行生や世界遺産（候補）を目的とした観光客の安定した受入が可能となるほか、政府が掲げる「観光ビジョン」における2030年に訪日外国人旅行者6,000万人の実現を目指す取組等の下支えとなる宿泊施設の経営安定化が図られる。

【提案・要望の経緯】

＜既往債務による新規融資の困難＞

平成25年11月25日に改正耐震改修促進法が施行され、宿泊施設など、一定の要件を満たす建築物の所有者は、平成27年12月31日までに耐震診断を実施し、その結果を所管行政庁へ報告すること、所管行政庁は診断結果を公表することが義務づけられたところ。

本県には、昭和30～40年代に建築された宿泊施設が数多く残っており、耐震性が無い宿泊施設は安全面の不安から宿泊客に敬遠され経営上大きな打撃を受け、地域によっては宿泊施設の廃業により、観光地そのものが衰退することも想定される。

国土交通省においては、平成25年度から実施している耐震対策緊急促進事業を、平成27年12月末に3カ年の期間延長や補助対象限度額の拡充等を行っていただいたところであり、県市も補助制度を創設しているが、同補助制度を活用してもなお耐震改修には多額の自己負担が生じる。

この自己負担に対して、既往の債務により提供できる担保がなく、耐震改修工事は宿泊客や収益の増加に繋がらないことなどから、地場金融機関等からは新たな融資を受けられない状況となっている。

また、日本政策金融公庫においては「防災・環境対策資金」や「社会環境対応施設整備資金」等により対応いただいているが、無担保借入れの利率が「固定で1%以上」となっており、返済時の高負担から申請できない状況である。

加えて、耐震改修による長期休業や高額な工事費は避けたい意向である。

【1】この要望にかかる背景について

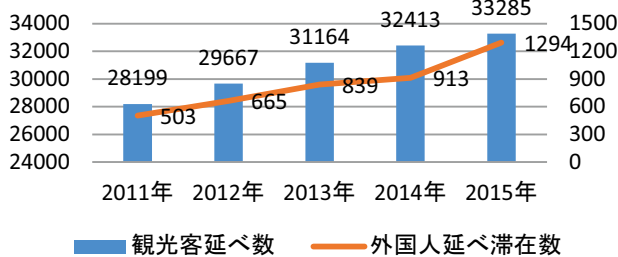
○本県観光客の推移

本県観光客は、熊本地震による落ち込みを見せたものの、長崎市の世界新三大夜景やハウステンボス、世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」などの効果でインバウンドを中心に堅調に回復してきており、今後も「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界文化遺産登録等によって、国内外からの観光客の増加が見込まれ、受入体制を整備する上で宿泊施設の確保が重要です。

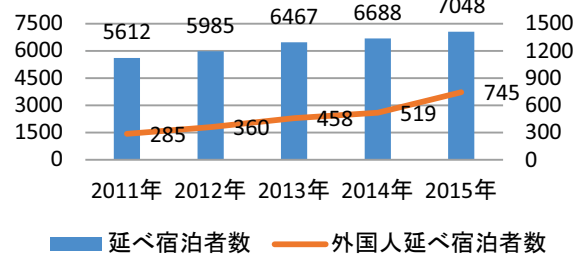
○早急な自己資金の確保と耐震改修の着手

耐震性が無いと診断・公表された宿泊施設は、安全性への不安から宿泊客に敬遠され、経営圧迫により廃業する可能性もあり、こうした宿泊施設が多い地域においては、観光地そのものが衰退してしまうため、早急な耐震改修工事が必要であり、そのための自己負担分の資金確保が必要です。

観光客延べ数・外国人延べ滞在数(単位:千人)



延べ宿泊者数・外国人延べ宿泊者(単位:千人)



◎社会環境対応施設整備資金

- ・融資限度額: 7億2千万円
- ・利率: 2億7千万円まで 0.31~0.60%
2億7千万円超 1.21~1.50%
- ・返済期間: 20年以内
(うち据置2年以内)

◎防災・環境対策資金

- ・融資限度額: 4億3千万円~7億5千万円
- ・利率(無担保): 1.16~1.65%
※振興事業に係る資金証明書添付の場合 0.91~1.40%
- ・返済期間: 20年以内(うち据置2年以内)
※耐震改修に要する設備資金の場合30年以内

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○追加融資に係る現状

宿泊施設は、過去の設備投資が負担となり追加借入れを受ける財務的余裕がなく、追加で借入れを行うと過剰債務に陥ります。また、追加で借入れを受けるためには、既往の債務の削減や新たな設備投資に伴う収益性の向上が必要ですが、地場金融機関等は、過去に県内のホテル、旅館業者に対して債務免除を行っているところもあり、耐震改修に伴い再度の既存債務の免除は困難な状況です。

○営業への影響が少ない耐震改修工法の開発・普及

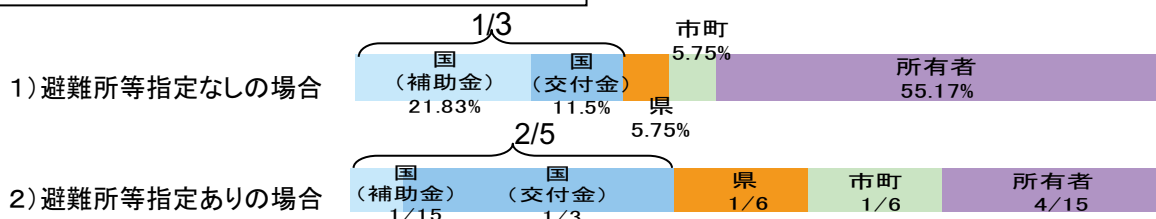
耐震改修工事により長期間休業すると、今後増加が見込まれる観光客に対する宿泊施設の確保が困難となり、宿泊施設の収益減のみならず、観光消費の減少による本県経済の停滞が懸念されるため、営業への影響を最小限にとどめる耐震改修工法(低廉で、短期間あるいは営業しながらの施工等)の技術開発と早期の普及促進が必要です。

耐震診断が義務付けられる宿泊施設で支援が必要なもの

市名	長崎市	大村市	平戸市	雲仙市	計
箇所数	7	1	2	7	17

階数3以上 かつ 5,000㎡以上の施設(昭和56年5月31日以前の耐震基準で建てられたもの)

耐震改修(建替え含む)に要する自己負担額試算



44 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、国土交通省】

【提案・要望】

発展が著しいアジア各国との裾野の広い友好交流関係を深化させるとともに、訪日旅行市場の更なる拡大による地域経済の活性化を図るため、訪日観光ビザについて、次の措置を講じること

- 1 東南アジア諸国からの観光客に対するビザの発給要件緩和を図ること
- 2 中国人観光客に対するビザ免除に向けた段階的な措置として、沖縄県及び東北6県を訪問地要件とする短期滞在数次ビザについて、訪問地要件を撤廃すること

【本県の展望（実現の効果）】

本県では、海外の活力を取り込み、経済活性化につなげるために「アジア・国際戦略」を策定し、外国人観光客の誘致に力を入れているところであり、アジア各国国民に対するビザの発給要件が緩和されれば、同地域からの観光客の誘致拡大が図られる。

特に本県では、来年「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録が期待されており、アジア有数のキリスト教国であるフィリピンからの巡礼ツアー客や観光客についてビザ免除が実現すれば、本県へ観光客増加が期待できる。

さらに、ラオスについては、今秋以降にラオス国営航空によるビエンチャン～成田～長崎線の定期航空路線就航の予定があり、ラオス国民へのビザの発給要件緩和はインバウンドの増加による利用促進に資する。

また、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致拡大が図られる。

【提案・要望の経緯】

<成長著しい東南アジア諸国からのインバウンド誘致強化>

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（再開）の開始は、訪日客の増加に大きく貢献した。

九州地方では九州7県と経済界で組織する九州観光推進機構において東南アジア諸国をターゲットとした観光客誘致活動を展開するほか、本県単独でもシンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、ラオスなどからの誘致に取り組んでいるところであり、その拡大に向けて更なるビザ発給要件の緩和が求められている。

<巨大な潜在市場である中国からのインバウンド誘致拡大>

中国人に対しては、相当の高所得者とその家族については平成27年1月から、十分な経済力を有する者に対しては平成29年5月から、訪問地要件を設けない数次ビザが発給されているが、それ以外の者に対しては依然として訪問地要件が残っており、更なる緩和が必要である。

【1】この要望にかかる背景について

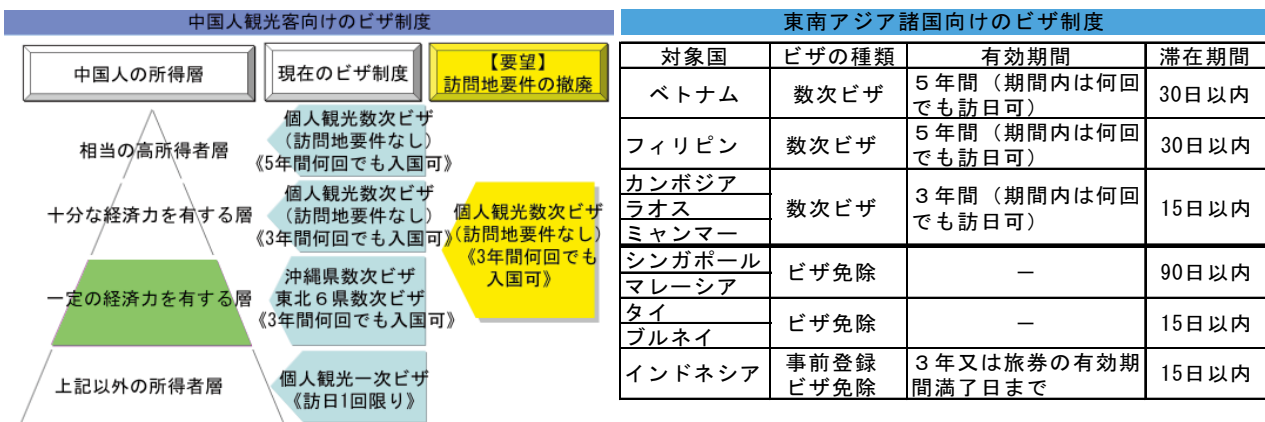
○ビザ緩和措置

政府においては、訪日外国人旅行者数4,000万人の目標達成に向け、平成25年7月にタイ及びマレーシア向けのビザ免除（IC旅券）、同年11月にカンボジア及びラオス向け数次ビザの発給開始、平成26年9月及び11月にフィリピン及びベトナム向けのビザ要件の大幅緩和（数次ビザに係る有効期間及び滞在期間の延長、指定旅行会社ツアー参加者のビザ申請手続簡素化等）、同年12月にインドネシア向けのビザ免除（IC旅券事前登録制）、平成27年1月、平成28年10月及び平成29年5月に中国向け数次ビザの発給要件緩和などを実現してこられました。

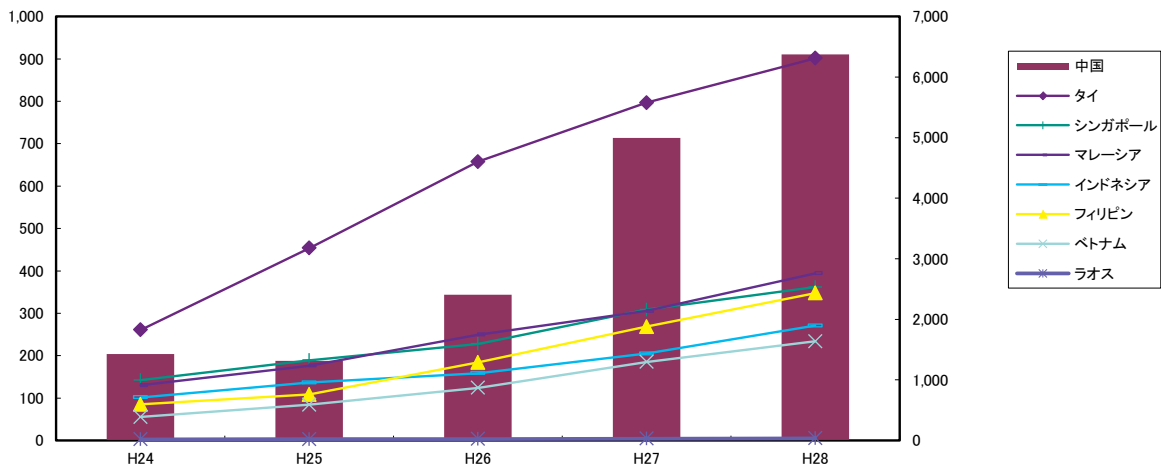
○訪日外客数の増加

ビザ緩和のほか、円安による割安感、消費税免税制度等の後押しもあって、平成28年の訪日外客数（JNTO推計）は前年比21.8%増の2,403万9千人と過去最高となりました。

特に、中国は637万人に達し、前年に引き続き訪日最大市場となったほか、東南アジア6市場（タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム）が合計で250万人を超える規模となりました。



（東南アジア 千人）中国及び東南アジア7か国 訪日外客数の推移 （中国 千人）



資料出典：「訪日外客数」日本政府観光局（JNTO）

【2】この要望にかかる課題・問題点について

○中国向け数次ビザの訪問地要件について

いわゆるゴールデンルートや特定地域への中国人観光客の集中を是正し、広く地方への誘客を促進するために訪問地要件は撤廃すべきと考えます。また、相当の高所得者とその家族については既に訪問地要件を設けない数次ビザが発給されていることから、訪問地要件の役割は薄れているものと考えます。

○治安への配慮について

ビザ緩和措置の実施にあたっては、治安への十分な配慮を前提としつつ、取り組んでいただく必要があります。

45 日韓友好に向けた「朝鮮通信使」の活用について

【外務省、文部科学省、国土交通省】

【提案・要望】

日韓友好の歴史的な象徴である「朝鮮通信使」を活用して将来にわたる両国の友好交流関係を構築すること

- (1) 日韓両国の民間団体が連携して朝鮮通信使に関する記録のユネスコ「世界の記憶」登録に向けて積極的に取り組んでいるところであり、この取組を後押しすること
- (2) 「朝鮮通信使」を活用した事業等を国家的な事業として位置付け、歴史的に大きな役割を果たしてきた本県やゆかりの全国各地において韓国と共同して開催すること
- (3) 観光客誘致の新たな視点として「朝鮮通信使」を日韓共同でアピールし、両国間の相互交流の拡大につなげること

【本県の展望（実現の効果）】

日韓両国の平和・友好の象徴と言える「朝鮮通信使」に光を当てた事業を実施し、当時の対馬や全国のゆかりの地域が果たした役割や「誠信交隣」の精神を両国の人々に知っていただくことは、両国関係のさらなる改善にとって重要である。具体的には、本県をはじめ朝鮮通信使が通った地域を会場とした国際会議（政府間協議、シンポジウム等）の開催のほか、青少年交流、文化交流など両国民が参加することができるイベントを実施することを通して、両国国民の友好関係のさらなる改善に向けた機運醸成を図ることができる。

※誠信交隣：雨森芳洲が説いた「互いに欺かず、争わず、真実をもって交わることが重要である」とする隣国と外交を行ううえでの精神

【提案・要望の経緯】

＜朝鮮通信使に関する記録のユネスコ「世界の記憶」登録への取組＞

平成24年5月、本県対馬市をはじめとする朝鮮通信使に縁のある自治体や団体などで構成される朝鮮通信使縁地連絡協議会の大会が韓国・釜山で開催された際、この大会に出席した財団法人釜山文化財団代表理事が「日韓共同で朝鮮通信使をユネスコに登録しよう」と挨拶されたのを契機として、両国の民間団体を中心となって朝鮮通信使に関する記録のユネスコ「世界の記憶」登録に向けた取組が始まった。

本県においても、「世界の記憶」登録への取組を通して、朝鮮通信使や本県対馬などが両国の交流の中で果たしてきた役割を両国の人々に発信する意義は大きいと考え、釜山広域市とともに両団体の取組を積極的に支援してきたところである。

そして、両団体により、昨年3月、ユネスコ事務局に申請書が提出され、本年中の登録の実現を目指しているところである。登録が実現されれば、日韓の平和・友好を象徴する新たなコンテンツとして両国のさらなる関係改善のために活用できるものと考えられる。

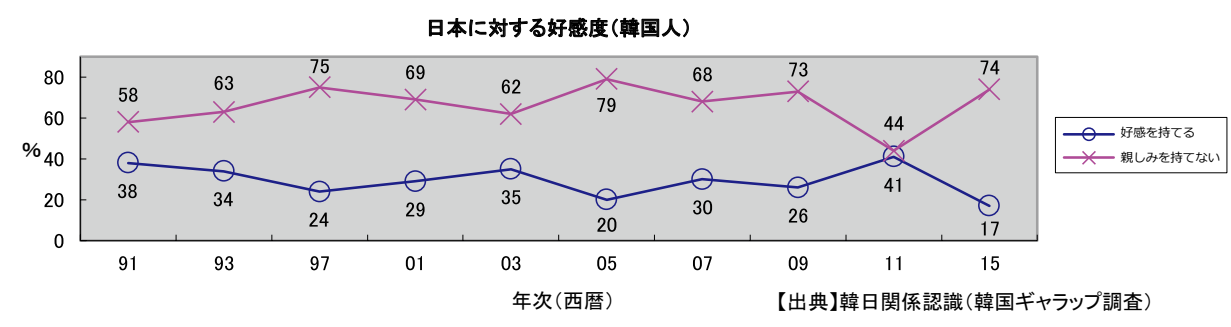
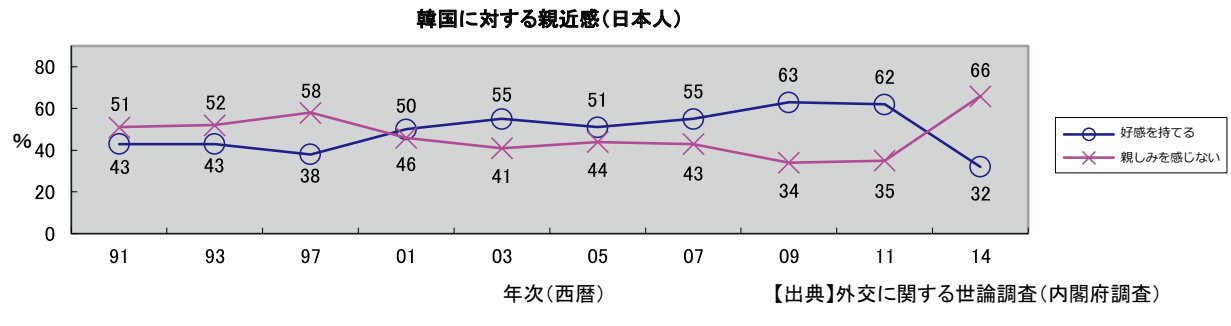
国においても、登録を契機として、「朝鮮通信使」を活用した国家的事業を実施いただき、両国関係のさらなる関係改善及び観光や文化交流などを通じた相互理解の促進に繋げていただきたい。

【1】この要望にかかる背景について

平成27年に日韓両国は国交正常化50周年を迎えましたが、両国間には依然として様々な課題が残されています。ここ数年の日韓関係も決して万全の状況とはいえない状況が続いております。

このような中、平成27年11月の日韓首脳会談や同年12月の日韓外相会談など日韓両国政府のご努力により、両国関係は改善の方向に向かいつつあります。

日韓・韓日議員連盟においても平成26年10月、ソウルにおける合同総会において、朝鮮通信使に関する記録のユネスコ「世界の記憶」登録に向けての連携について確認されています。



日韓共同申請書調印式の様子(H28.1.29 in対馬)



対馬市における朝鮮通信使行列再現の様子

【2】この要望にかかる課題・問題点について

(日韓両国の国民及び世界への情報発信)

朝鮮通信使や本県対馬をはじめとする日本各地域の人々が両国の平和・友好のために果たした役割は日韓両国間のみならず世界にもアピールできるものであり、今後の日韓関係の発展、ひいては他の国々に対しても平和・友好のメッセージを発信できるものと考えます。

インパクトのある情報発信のためには、自治体や民間団体の取組だけでは限界があります。

46 博物館の展示環境整備への財政的支援について

【文部科学省】

【提案・要望】

文化財の公開・活用を積極的に推進する上で、文化財の維持・保存との調和は不可欠であることから、博物館等文化財公開施設における適切な展示・収蔵器具等の施設整備に対し財政面での支援の充実を図ること

- (1) 今後、文化財の展示環境基準が変更された場合には、技術的指導・支援と併せて、展示・収蔵器具等ハード面で要求される改修等への財政的支援制度を設けること

【本県の展望（実現の効果）】

今後、文化財の展示環境について新たな基準が示された場合、ハード面での財政的支援により公開・活用と維持・保存のための施設整備が速やかに行われ、重要文化財等をはじめとする貴重な文化財の鑑賞機会を安全かつ効果的に拡大することで県民が文化財に親しむ機会を確保でき、ひいては交流人口の拡大など地域振興も図ることが期待できる。

【提案・要望の経緯】

<長崎県内施設の現状>

本県は、全国に先駆け平成17年から指定管理者制度を導入した博物館運営を行っており、長崎歴史文化博物館及び長崎県美術館は、年間約40万人の入館者が訪れる施設である。

両館とも建設当時、文化庁と東京文化財研究所が協力して環境調査を行い、空気環境基準に合格した施設として開館した。平成25年8月30日、東京文化財研究所から室内汚染物質濃度基準が新たに示されたことを受け、博物館については、文化庁からの懇切な指導の下、展示ケースの換気、展示スケジュールの調整等、適切な環境の保持に努めているところである。

<展示・収蔵器具等の改修に係る課題>

貴重な文化財を展示する際に用いる気密性の高い展示ケース（エアタイトケース）や展示台に用いられている合板材については、一旦ガスを放散しはじめた部材や放散した物質を再度吸着してしまった部材では、換気等の処置でも改善が見込めないことが判明したため、近年開発された物質放散量の少ない環境基準に適合する合板材等との交換をすることが必須となる。しかしながら、新規開発された合板材は高価なものであるため、その導入、工事が施設の広範に及んだ場合、多額の費用を要することになる。

今後、文化財の展示環境基準が従来よりも厳しいものとなった場合、このような多額の費用負担を必要とする事例の発生が考えられるため、技術的指導・支援と併せて財政上の支援もお願いしたい。

この要望にかかる背景について

(文化財展示環境保持の部材が高価な要因)

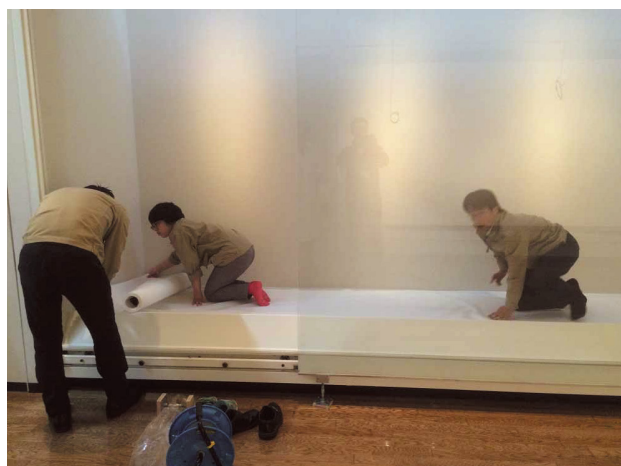
文化財展示環境保持におけるハード整備において必要となる新規開発の部材等は、その需要が博物館・美術館など文化財展示の分野に限定されているため、高価なものとなっています。

(環境基準は東京文化財研究所が判断)

文化庁は、東京文化財研究所に環境調査を委託しており、環境面については、東京文化財研究所が判断した結果をもとに文化庁が環境基準の適否を判断しています。



夜間換気中の壁面ケース



ガス吸着シート設置作業



換気中の移動式展示ケース



ケース内空気環境計測状況

47 カネミ油被害者の救済について

【厚生労働省】

【提案・要望】

国が実施する油症患者健康実態調査の結果を踏まえ、カネミ油が原因であると認められる疾患を客観的に評価して診断基準に加えるなど、基準の見直しを検討すること

【本県の展望（実現の効果）】

平成28年3月末時点での本県のカネミ油症認定患者数は949名（全国2,289名）、そのうち生存する認定患者数は676名（全国1,564名）と、福岡県に次いでカネミ油症患者が多く、未認定者も数多く存在する。

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

【提案・要望の経緯】

＜背景＞

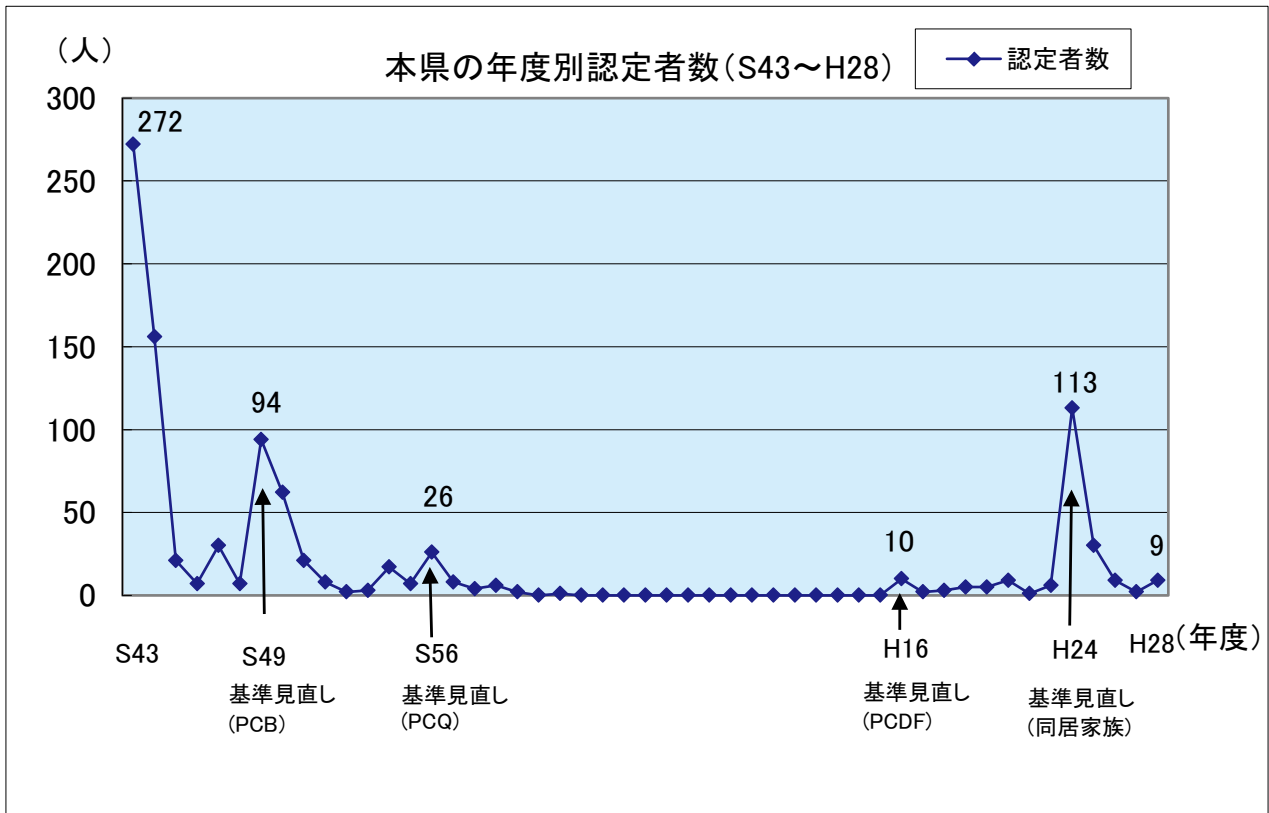
- ・平成24年9月、「カネミ油症患者に関する施策の総合的な推進に関する法律（以下、「救済法」という。）」が施行され、新たな支援策として、健康調査支援金の支給を伴う健康実態調査の実施や原因企業から一時金が支給されるなど、認定患者の救済について大きく道が開かれた。
- ・油症診断基準については、油症治療研究班によるカネミ油症の症状・治療方法の研究の結果、これまで4回診断基準の追補・改訂等が行われた。

平成24年12月の改訂においては、事件当時の同居家族で健康被害を受けた者が家族内で認定結果が分かれることのないよう油症診断基準の見直しが行われた結果、本県において新たに148名が認定を受けたが、現在も救済法による支援の対象とならない未認定者が多く存在している。

＜現状及び問題点＞

事件発生から48年が経過し、被害者の高齢化が進んでおり、未認定者が訴えている自覚症状等がカネミ油に起因するものか判断がつかない事例が多く、現在の診断基準は血液中のダイオキシン類濃度を重視せざるを得ない状況となっている。

このため、血液中のダイオキシン類濃度の数値が低い被害者は現在の診断基準では認定されない場合が多く、更なる被害者救済のため、カネミ油が原因と認められる疾患を客観的に評価し、診断基準に加えることが医学的に可能であるか検討を要する。



◎全国及び長崎県のカネミ油症認定状況(平成28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	2,289名	1,564名
長崎県	約 1,400名 (全国比約 10%)	949名 (全国比約 41%)	676名 (全国比約 43%)
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 154名認定	本県在住 456名 他県在住 216名 不 明 4名

※被害届出数は、昭和44年7月1日現在

48 大村湾の環境保全のための取組推進について

【環境省、農林水産省、国土交通省】

【提案・要望】

大村湾は、全国的に稀な二重の閉鎖性を有し、かつ広大な海域であり、環境保全や自律的環境修復能力の向上につながる取組に対し、国の責任で支援制度の創設や財源の確保を行うこと

- (1) 環境改善や環境再生の取組により多様な生物を育む豊かな海とするため、汚濁負荷の削減や栄養塩管理方策などを含む環境再生の取組を進め、専門的見地からの調査を行うこと
- (2) 豊かな海の実現のため、水質浄化機能を有する干潟・浅場の造成や覆砂等の底泥対策などを促進すること
- (3) 水質浄化対策を進める上で重要な役割を担っている流域下水道、公共下水道、農業集落排水処理施設等の積極的な整備・高度処理化や既存下水処理場の改善を促進すること

【本県の展望（実現の効果）】

- (1) 閉鎖性海域の実態の把握と再生対策の立案に関わる調査等が行われることにより、課題の整理と今後の対策が明確となり、次期大村湾環境保全・活性化行動計画策定の基礎資料となるほか、同様の閉鎖性海域を有する自治体での取組につながる。
- (2) 干潟・浅場造成や夏場に生じる貧酸素水塊の発生要因である底泥対策の実施によって、生物の生息環境の場が確保されるとともに、水産資源の維持・回復につながるほか、水質浄化機能も発揮することから、県民が海に親しめる場の創出にもつながる。
- (3) 湾内に流入する污水处理の要である下水道処理場の高度処理化や改善を進めることにより、さらに水質の改善が加速化する。

【提案・要望の経緯】

＜海域環境再生の取組の推進＞

本県では、大村湾の水質改善や環境保全の観点から、平成21～22年度に「海の健康診断」を実施するとともに「第3期大村湾環境保全・活性化行動計画」を策定し、“宝の海”大村湾を目指して水質改善等に取り組んでいるが、今後、更に対策を進めるうえで、瀬戸内海で行われているように、その検証等には国の支援が必要である。

＜水質浄化機能を有する干潟・浅場造成等の事業促進＞

大村湾内では毎年夏季に貧酸素水塊が発生し、魚介類等の生息を脅かしている。また、埋立工事等により自然海岸が減少するなど、生物の生息に厳しい環境となっている。本県では、独自に沿岸域の生物の生息場の創出を図るため再生砂を用いた浅場造成に取り組んでいるが県単独では限界がある。

＜流域下水道等の高度処理化や既存下水道の改善促進＞

「大村湾流域別下水道整備総合計画」を策定し、下水処理施設の高度処理化により窒素やリンの削減にも取り組むことにしている。

この要望にかかる背景について

○海域環境再生の取組の推進

平成21～22年度に実施した海の健康診断（海洋政策研究財団）の結果を受け、生物多様性を高め、自律的な環境修復能力の向上と持続的な活用が可能な生産性の高い“宝の海”を目指し取り組んできました。平成30年度に次期行動計画を策定することとしており、効果検証と今後の取組内容を検討するため、現在、国が瀬戸内海で取り組んでいる科学的知見に基づく適切な海域管理方法の検証が必要です。

○水質浄化機能を有する干潟・浅場造成等の事業促進

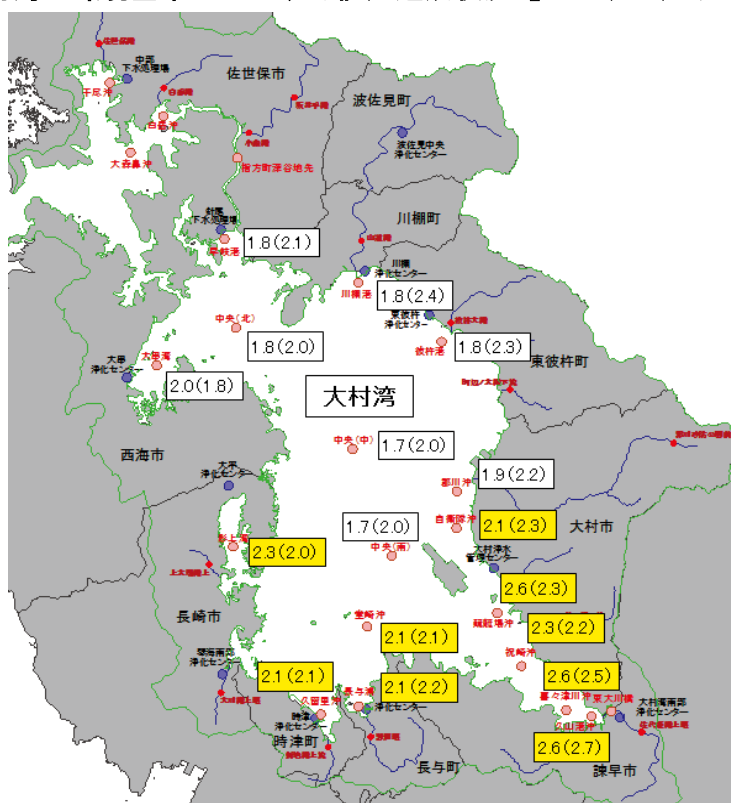
生物の生息場の保全のため再生砂を活用した浅場を大村市の松山海岸で造成。平成29年度からは時津町崎野自然公園の沿岸部に造成することとしています。

○流域下水道等の高度処理化や既存下水道の改善促進

平成29年度から大村湾南部流域下水道事業及び大村市公共下水道事業において、下水処理場の高度処理化工事に着手しています。

対策経緯等		汚水処理人口普及
昭和49年	環境基準設定	
54年	上乘せ排水規制	
60年	大村湾水質保全要綱設定	27.0%
63年	横出し排水規制	
平成3年	生活排水対策重点地域指定	43.7%
12年	全窒素・全リン環境基準設定	72.8%
16年	第1期行動計画着手(～20)	81.5%
21年	第2期行動計画着手(～25)	87.5%
26年	第3期行動計画着手(～30)	
27年	下水処理場高度処理化着手	92.9%

大村湾の環境基準COD(75%値)達成状況【H28(H27)データ】



49 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】

離島・半島などの地理的制約が大きい地域においても、健全な施設の保持や財政基盤の確保などの水道事業の基盤強化が図られるよう、地域の実情に応じた支援措置を行うこと

- (1) 水道事業の老朽施設の更新を促進するため、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) 水道事業の広域連携や官民連携を促進するための技術的支援を行うこと

【本県の展望（実現の効果）】

- (1) 国の財源確保によって、水道事業者の負担軽減が図られ、老朽施設の更新が促進される。特に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って、全国の水道事業者間の負担の平準化が図られる。
- (2) 国からの支援の充実・強化により、水道事業の効率化にかかる更なる取組が促進される。
- (3) 上記の取組により、地域バランスのとれた水道事業の基盤強化がなされ、将来における水道料金の地域間の格差是正が図られる。

※ 1 m³当たり水道料金の比較（平成26年度末）

上水道事業	本県157円	全国149円
簡易水道事業	本県161円	全国141円

【提案・要望の経緯】

＜施設整備に対する財源確保＞

本県の各水道事業者は、施設整備において国庫補助金を最大限活用し、事業を実施しているが、施設整備を計画的・長期的に行うためには、国における継続した予算確保が必要。

- ・本県の給水人口一人当たりの水道管延長は9.4mで、全国平均の6.2mを大きく上回っており、施設整備費の負担が大きい。
- ・本県の老朽管の割合は年々増加（平成26年度末：10.7%）し、更新需要が増大している状況。

＜広域連携等促進のための技術的支援＞

本県の各水道事業者は、これまで施設の統廃合や業務の外部委託などを進め、水道事業の効率的な運営に努めてきたところである。

国の「水道事業の維持・向上に関する専門委員会」の報告書では、今後の水道行政において講ずべき施策の基本的な方向性として、「広域連携」や「官民連携」を示している。

本県では、県内市町とともに水道事業の諸課題について実務者レベルでの研究会を行っているが、今後、広域連携等の検討において、先進事例の知見などを有する専門性の高い技術的助言が必要である。

【1】この要望にかかる背景について

水道事業は基本的に水道料金収入で賄うこととなりますが、本県のように地理的制約があり非効率な水道施設の配置を余儀なくされている水道事業者にとっては、施設の更新費用が大きくなり、水道料金への過度な転嫁が懸念されます。

本県が、全国的な水道料金と同じ水準を保つには、水道事業者の経営努力だけでは限界があり、全国的な水道料金の平準化の観点から、地域の実情に応じて充実強化していかなければなりません。

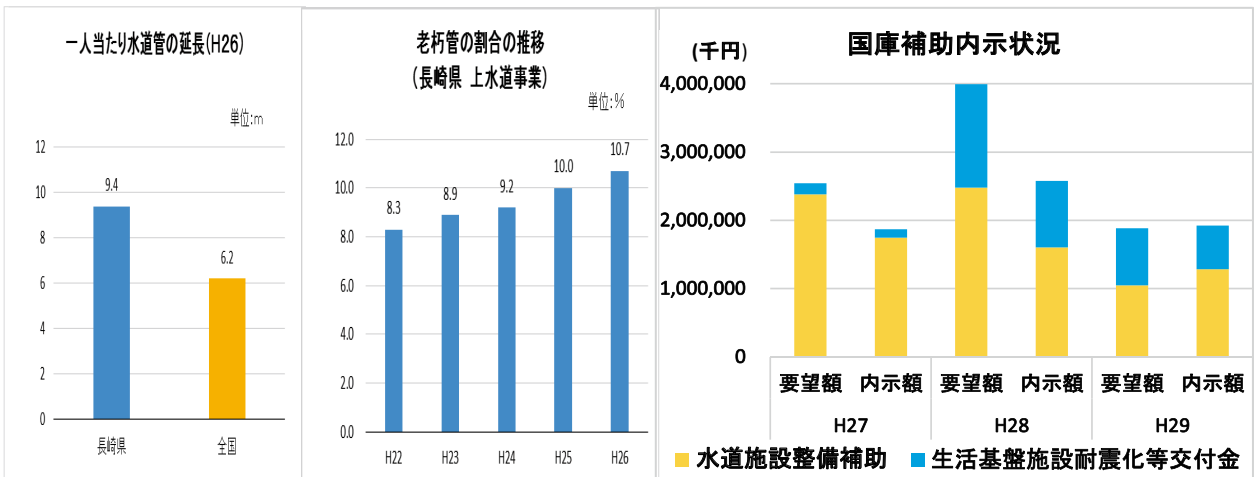
現行の水道施設整備にかかる補助率

簡易水道等施設整備費

区分	単位管延長	補助率	
1.簡易水道施設	0.30を超える市町村	20m以上	4/10
		6m以上20m未満	1/3
		6m未満	1/4
	0.30以下の市町村	7m以上	4/10
		7m未満	1/3
		海水淡水化施設(漏水対策)	1m以上
放射線量分析機器		1/4	
2.飲料水供給施設		4/10	
3.離島簡易水道事業(1.2に関係なく)		1/2	

生活基盤施設耐震化等交付金

区分	補助率
緊急時給水拠点確保等事業	1/4
水道管路耐震化等推進事業	1/4、1/3、1/2
水道事業運営基盤強化推進事業	1/3
水道広域化施設整備費	1/4、1/3
水道水源自動監視施設等整備事業	1/4



【2】この要望にかかる課題・問題点について

全国的な課題として、今後老朽化施設の更新需要が増大していくなかで、人口減少社会の突入に伴い、給水収益が先細りになることが見込まれ、水道事業の持続性の確保が喫緊の課題となっています。

