

32 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、地方を合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。また、令和3年7月に国が策定した九州地方新広域道路交通計画では、「九州リングネットワーク」を構成する路線として構想路線に位置付けられた。

(本県の取組)

昭和63年5月に長崎、熊本、鹿児島の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るところである。

33 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、離島航空路線の全国平均単価を基準とした標準単価をもとに算出されるが、実績収支との差が大きいことから、特殊性の高い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の実態を反映すること
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、地域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のため県が独自に行う支援（機体購入補助、安全整備補助）について、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5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大幅に異なるが、離島航空路線を運航する機材は15トン以上であるため、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。構造寿命を迎える現行機材に替わり、令和4年度から順次2機の機体を更新し、令和5年度後半に1号機を就航するため、地元離島自治体とともに機材更新関係経費を支援していくこととしている。

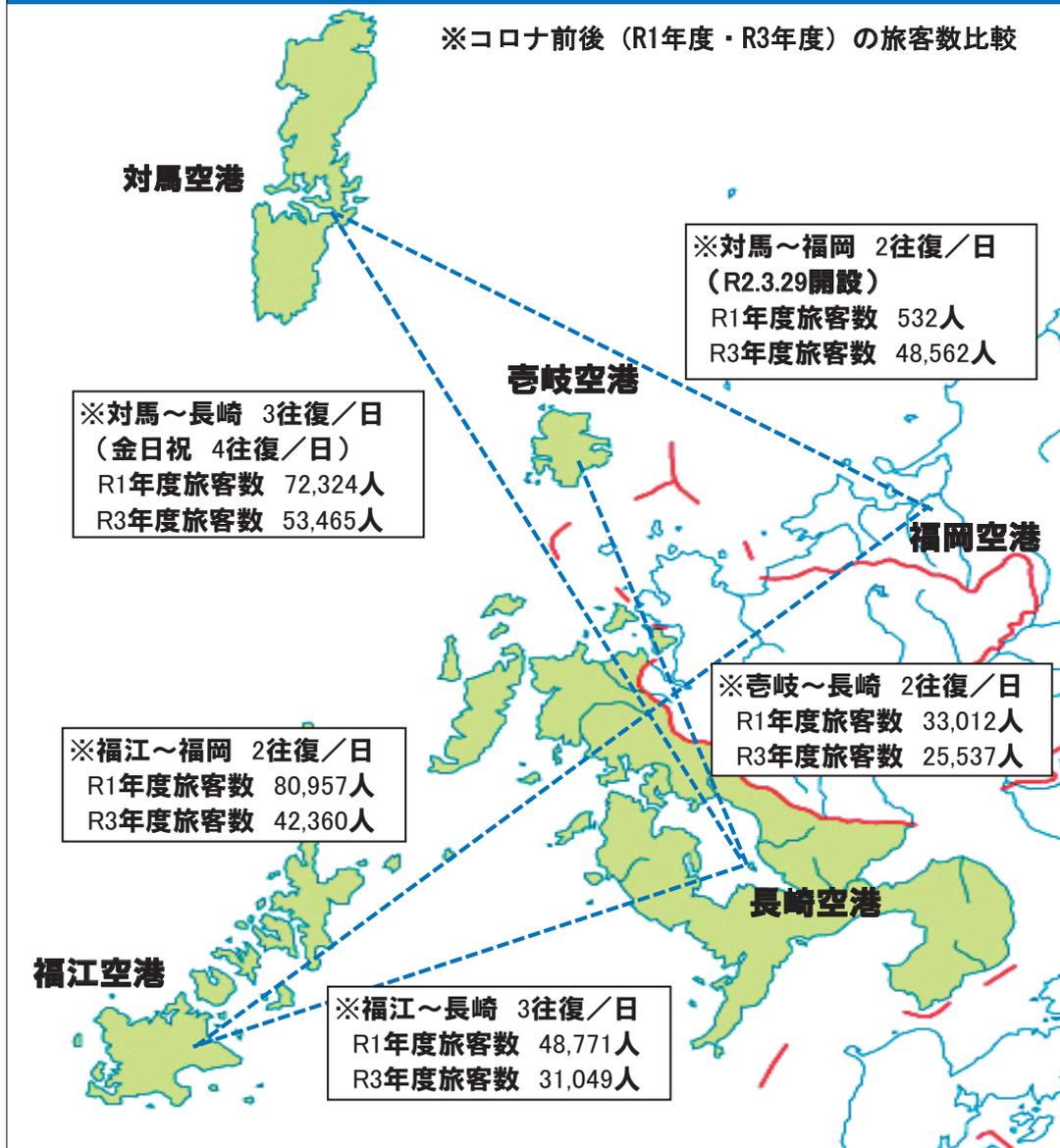
離島航空路線は、離島住民の生活路線であるとともに、離島振興のための交流人口増加を図るうえで、今後ますます重要となる交通基盤であることから、支援の強化が必要である。

（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。令和4年度からの機材更新に対する支援も行うこととしている。

本土と離島を結ぶ離島航空路（ORC運航路線）

※コロナ前後（R1年度・R3年度）の旅客数比較



DHC-8-200<ORC現行機材>



ATR42-600<後継機材>



【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。

34 地域公共交通（航路・乗合バス）の維持・充実について

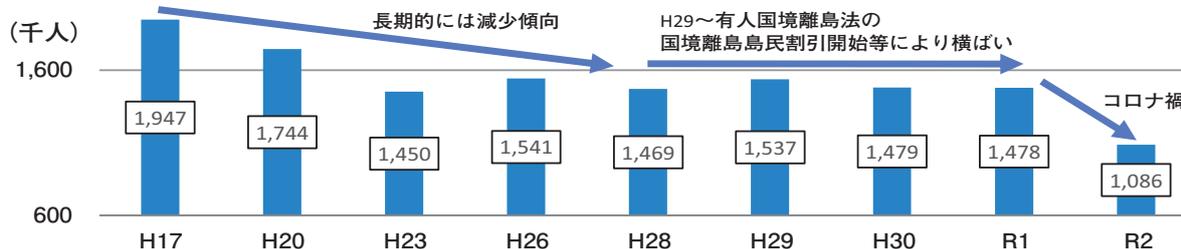
【国土交通省】

【提案・要望】

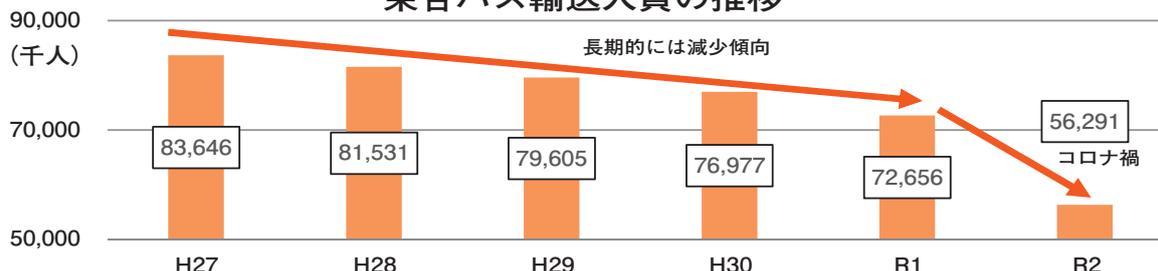
生活交通（航路・乗合バス）の確保・維持・改善のため、以下のとおり制度の拡充等を図ること

- 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よう制度を見直すこと
 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十分な財源を確保すること
- 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は、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拡充すること
- 4 離島旅客航路及び離島貨物航路における休廃止の事前届出の実効性を確保するとともに、休廃止時には、緊急的に代替航路が確保できるように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 離島貨物航路及び半島旅客航路について、航路維持を図るために必要な措置を講じること
- 6 乗合バスの地域間幹線系統補助にかかる採択要件の緩和や十分な財源を確実に確保すること
- 7 県内市町の地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の策定経費に係る補助について、十分な財源を確保すること

補助航路輸送人員の推移



乗合バス輸送人員の推移



【本県の現状・課題等】

〈航路について〉

- 離島航路においては、輸送人員の減少等により、地元負担が大幅に増加する恐れがあり、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制度の見直しが必要である。
また、離島住民運賃割引補助は、寄港地の陸上交通運賃の最も水準の高い運賃までを割引限度としているが、より一層の負担軽減を図るため、算定基礎の弾力化が必要である。
- 離島航路が突然、運航休廃止した場合、代替航路を確保、調整する時間がなく、住民生活に支障を及ぼす事態が生じる。
- 貨物航路と半島航路についても、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の対策を講じていく必要がある。

〈乗合バスについて〉

- 乗合バスの輸送人員は年々減少しているため、バス事業者の経営は非常に厳しい状況である。本県及び各市町において支援を行っているが、財政負担は年々大きくなっている。
また、現補助制度では平均乗車密度が規定値に達しない場合は減額されるため、事業者や市町の更なる負担となっている。

〈地域公共交通計画等について〉

- 法改正により、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、地域の実情を反映した計画を策定する必要がある。
県内市町においては、令和3年度までに単独で9市町が計画を策定済。令和5年度までに、7市町が新たに策定予定である。
県としても、令和4年度に、県全体の地域間幹線公共交通ネットワーク構築の指針となる計画を策定予定である。

【提案・要望実現の効果】

〈航路について〉

- 離島旅客航路に係る地元負担を軽減させることにより、恒久的な航路の維持・確保が図られる。
- 航路の代替手段確保の措置や維持のための対策を実施することで、離島航路及び半島航路の安定的な運航につながる。

〈乗合バスについて〉

- 路線バスの運行に地理的な限界等がある離島・半島地域において、地域ごとの補助要件を設定することで、補助対象路線の拡大に繋がり更なる生活交通の維持・確保が図られる。

〈地域公共交通計画等について〉

- 県内市町は、計画を策定することで、乗合バス等の運行費補助を継続して受けることができるほか、コミュニティバスやデマンドタクシーなど持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することができる。



離島航路のカーフェリー



路線バス



コミュニティ交通

35 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、地域住民生活の移動手段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、令和5年度まで10年間の施設整備計画に基づき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 鉄道事業者に対する運営費補助制度の創設、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等

【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が減少しており、加えて新型コロナウイルス感染症の影響もあ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踏まえて施設整備計画を策定し、その中には車両検査に対する国庫補助も見込んでいる。

しかしながら、車両検査を含めて、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、事業者の負担が無いよう自治体の負担額が増加しており、事業が確実に遂行されないことが懸念される。

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。

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おり、本年秋には西九州新幹線が開業予定であり、その開業効果を県内各地に波及させるための取組みをしている。



(単位:千人)

会社名	年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
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	2,350
	定期	1,859	1,839	1,839	1,856	1,791	1,812	1,752	1,754	1,744	1,686	1,450	1,526
	定期外	1,038	1,061	1,072	1,072	1,073	1,093	1,071	1,083	1,097	1,087	803	824
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	1,031
	定期	839	874	935	1,010	949	954	888	821	765	751	632	622
	定期外	558	571	579	573	560	567	537	531	536	546	370	409

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。また、地域鉄道の維持により、沿線の道路交通渋滞の緩和、交通事故の減少、観光面におけるイメージアップなどが期待される。

36 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、高規格道路「西九州自動車道」の早期完成や同じく高規格道路である「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、古くから漁業や農業が基幹産業として発展し、現在も多くの地域が全国トップレベルの水産物・農産物の産地である。また、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役割を果たしている。

一方で、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。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である。

その状況を改善すべく、これまで交通通信体系のインフラ整備、産業振興や交流人口の拡大等を推進し、さらに近年では国と連携しながら半島地域の食の情報発信にも取り組んできたが、今後も半島地域の一層の魅力発信に努める必要がある。

また、半島地域において、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ためには、特に道路整備等の交通利便性の向上することが引き続き重要な課題となっている。

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。

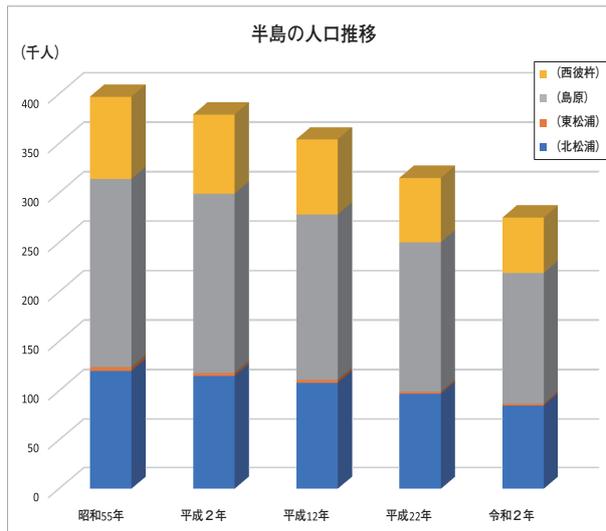
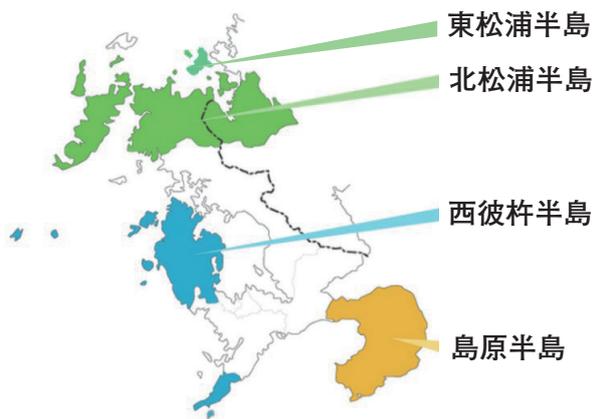
(半島振興道路整備事業債)

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。

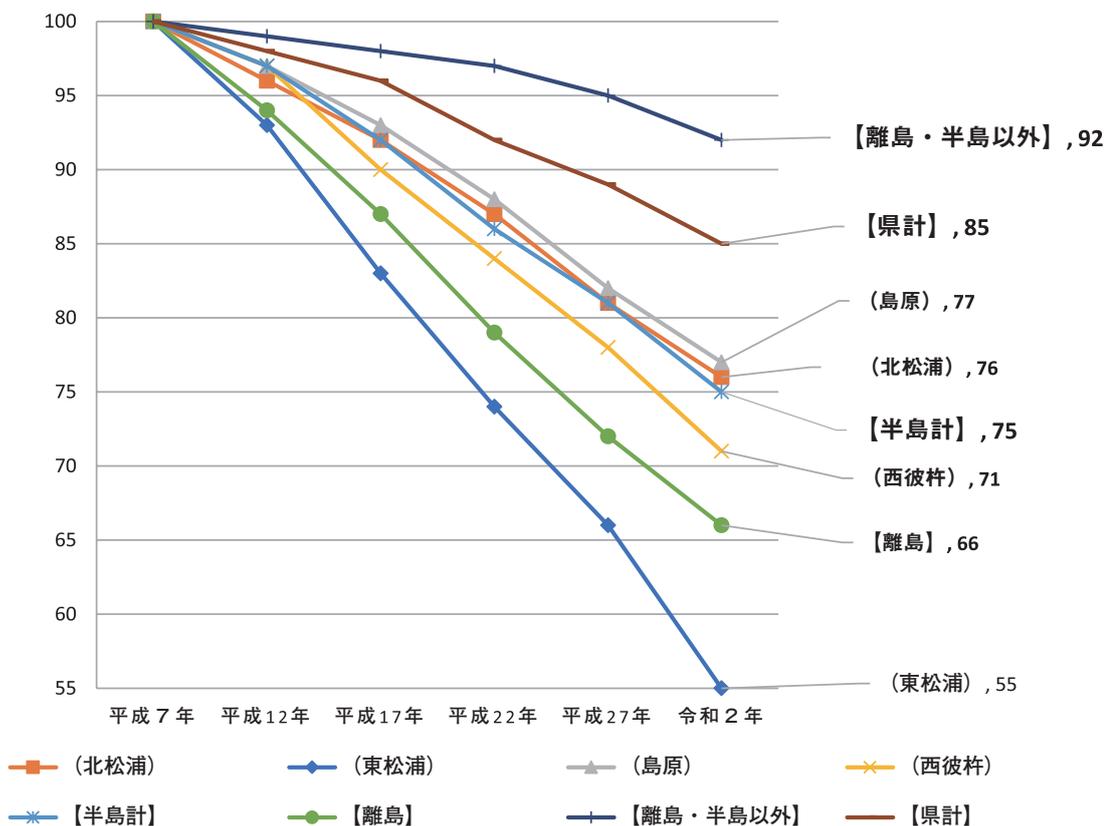
(半島振興広域連携促進事業 国の令和4年度予算額66百万円)

○本県における主な活用実績

- ・半島地域魅力発信委員会：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



長崎県の人口推移（平成7年 = 100）



【提案・要望実現の効果】

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、各半島地域が有する地域資源や農・水産物等の食料供給拠点としての機能を最大限に引き出すことが期待され、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。

37 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・港湾のC I Q体制について、感染防止対策も含めて強化を図ること

【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。

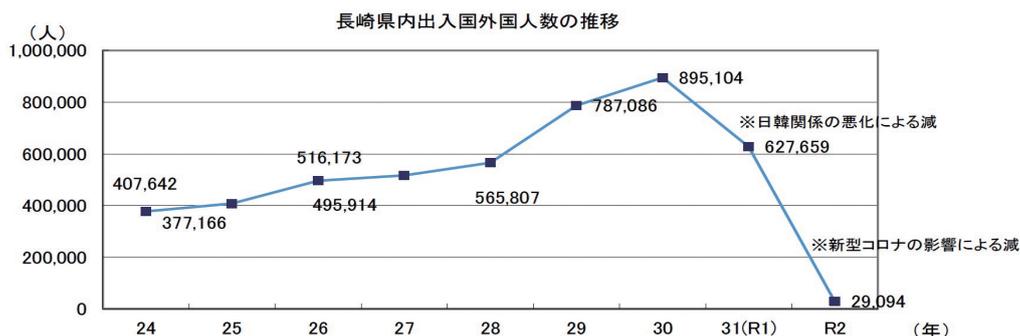
また、対馬（厳原港、比田勝港）と韓国を結ぶ国際定期船についても、現在運休しているものの、コロナ後は一定の需要が見込まれることから入国審査の対応を強化することが必要である。

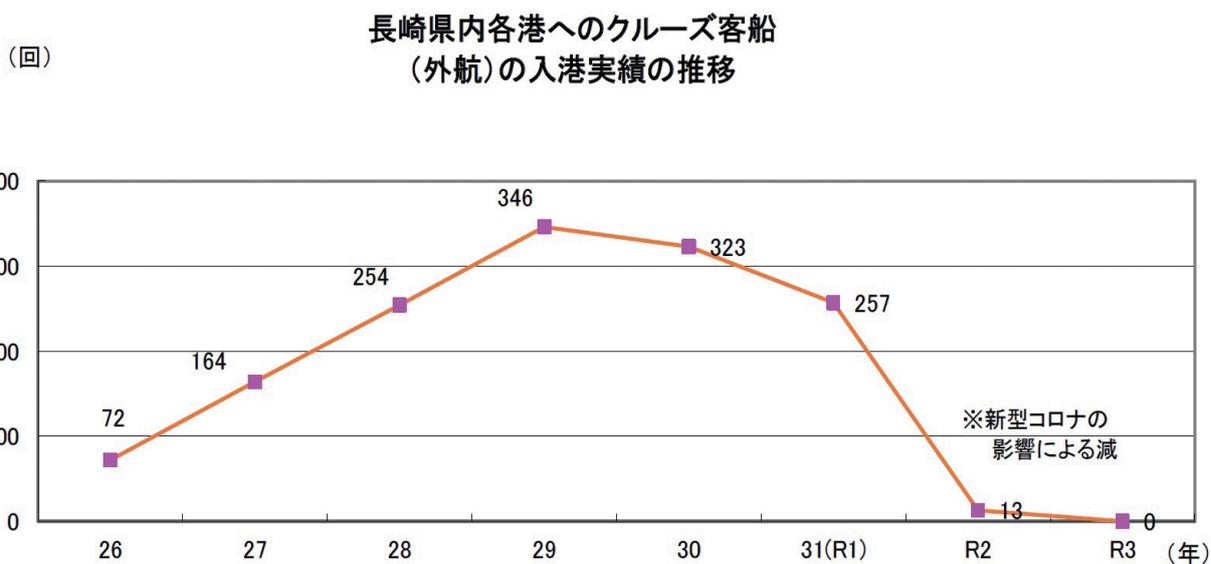
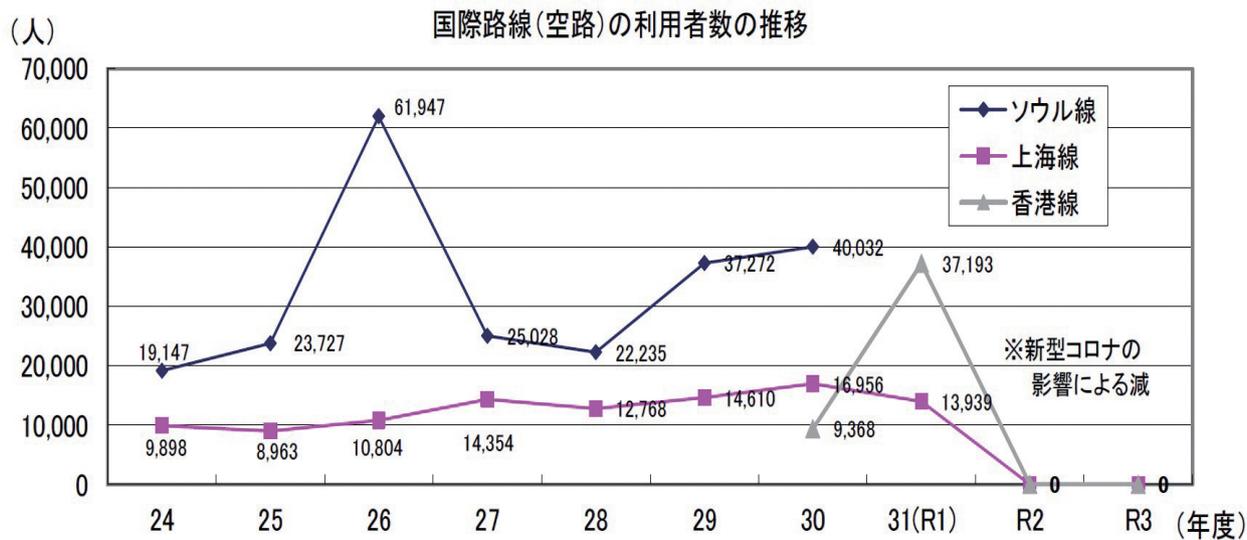
本県では長崎空港の24時間化や特定複合観光施設（IR）の区域認定を目指しており、実現した後は、訪日客の急激な増加が見込まれる。本県が新時代の「出島」として、日本のゲートウェイとしての役割を担い、その役割を果たすためには、C I Q機関の増員及び常駐化等の体制強化とともに、感染防止対策の強化も早急に対応すべき課題であり、今後その必要性はますます高まってくる。

（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、航空管制業務が一部リモート化され、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。





【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。

さらに、本県においては、IRの誘致を目指し、現在国際航空路線等の拡大に向けた取組を進めており、インバウンドの円滑な受け入れのために、C I Q体制の強化が必要不可欠である。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うことにより、国で進められている日本の観光立国推進にも大いに貢献することができる。

38 核兵器廃絶の実現について

【外務省】

【提案・要望】

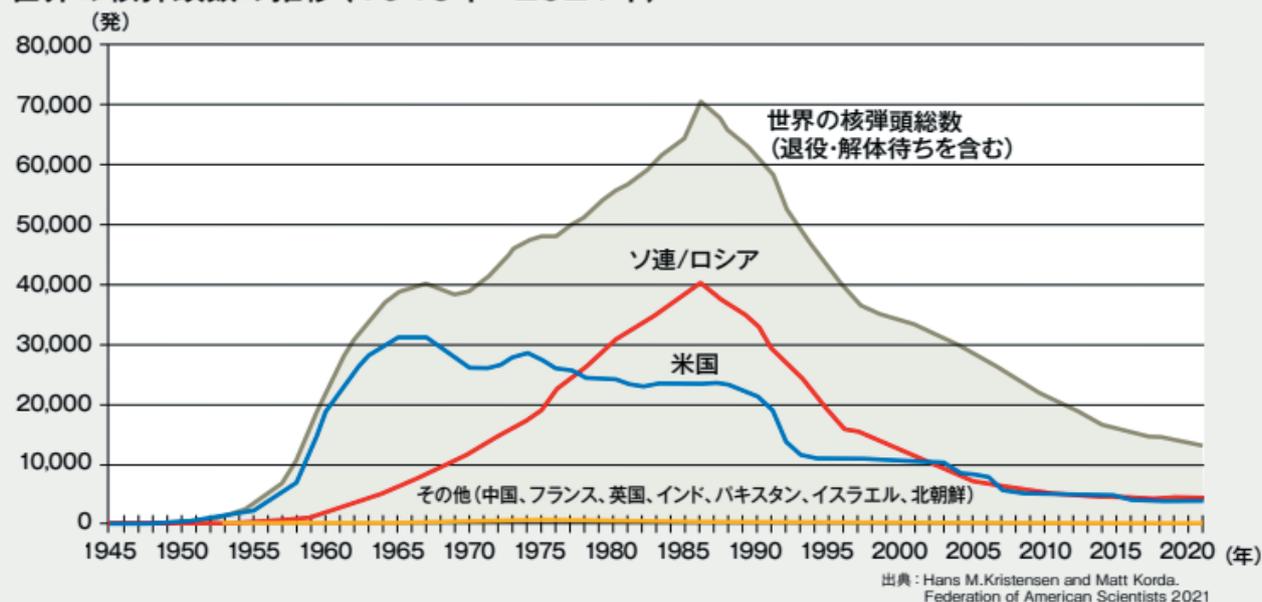
被爆の惨禍を経験した唯一の戦争被爆国として、核兵器のない世界の実現のために次の取組を行うこと

- 1 核兵器保有国が参加する核兵器不拡散条約の枠組みの中で、引き続き、国際的議論を主導すること
- 2 核兵器禁止条約締約国会議にオブザーバーとして参加し、立場の異なる国々の橋渡しとしての役割を果たすこと
- 3 各国要人等が被爆の実相を正しく理解する機会とするため、被爆地長崎での核兵器禁止条約締約国会議の開催に取り組むこと

【本県の現状・課題等】

- 1 核兵器不拡散条約（NPT）は核保有国5カ国のすべてが核軍縮促進の義務を受諾した唯一の国際条約であり、その目的の実現等のため5年毎に運用検討会議を開催している。
2015年に開催された会議は核保有国と非保有国の核軍縮をめぐる対立等のため、合意文書の採択に至らず、その後の5年間における指針を失う結果となった。
日本政府においては、核兵器のない世界に向けた国際賢人会議の提言や核兵器廃絶決議の国連総会への提出などの現実的な取組を通じて、引き続き、国際的議論を主導していただく必要がある。
- 2 核兵器禁止条約については、現在60の国・地域が批准をしているものの、核保有国は含まれていない。日本政府は、同条約は核兵器のない世界を目指すに当たっての出口に当たる重要な条約との認識であり、また、核保有国を同条約にいかにつなげていくかが現実を動かす最大のポイントとの見解を示されている。このため、日本政府が同条約締約国会議にオブザーバー参加し、立場の異なる国々の橋渡しに努めることは意義がある。
- 3 核兵器廃絶の実現には、核保有国をはじめとする関係国が互いに対話を重ね、共に行動していく必要があるが、現状では核保有国と非保有国との間のみならず、非保有国の中でも立場の違いが見られる。世界中の全ての国・地域が、核兵器は決して使用されてはならない兵器であるという思いを共有する必要があるとあり、各国要人等が被爆の実相に触れ、核兵器の非人道性を正しく理解することは極めて重要である。

世界の核弾頭数の推移(1945年~2021年)



核兵器不拡散条約批准国数 (2022年4月現在)	191カ国・地域 ※核保有国である米、口、英、仏、中が批准
-----------------------------	----------------------------------

国連総会本会議での核兵器廃絶決議採択結果 (2021年12月)	賛成158 ※核保有国である米、英、仏が賛成
------------------------------------	---------------------------

核兵器禁止条約批准国数 (2022年4月現在)	60カ国・地域 ※核保有国の批准なし
----------------------------	-----------------------

核兵器禁止条約第1回締約国会議 オブザーバー参加予定国 (2022年4月現在)	ブラジル、フィンランド、スイス、モーリタニア、 コンゴ、スウェーデン、インドネシア、 中央アフリカ、東ティモール
---	--

本県における近年の平和関係国際会議の 開催状況	<ul style="list-style-type: none"> ・H28年12月「第26回 国連軍縮会議」 各国政府関係者等60名参加 ・H30年11月「核軍縮の実質的な進展のための 賢人会議」 各国有識者17名参加
----------------------------	---

【提案・要望実現の効果】

日本が核兵器禁止条約締約国会議にオブザーバー参加し、立場の異なる国々の橋渡しに努めることは、核軍縮に向けた国際的議論の前進に寄与するものである。

また、同会議の被爆地長崎での開催は、各国要人等が被爆の実相に触れ、核兵器の非人道性を正しく理解することで、核廃絶の実現に向けた協調した取組や世界に向けた平和の発信につながることを期待できる。

39 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、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年以降は新型コロナウイルスの影響により激減しており、令和3年は対令和元年比99%減の24万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。

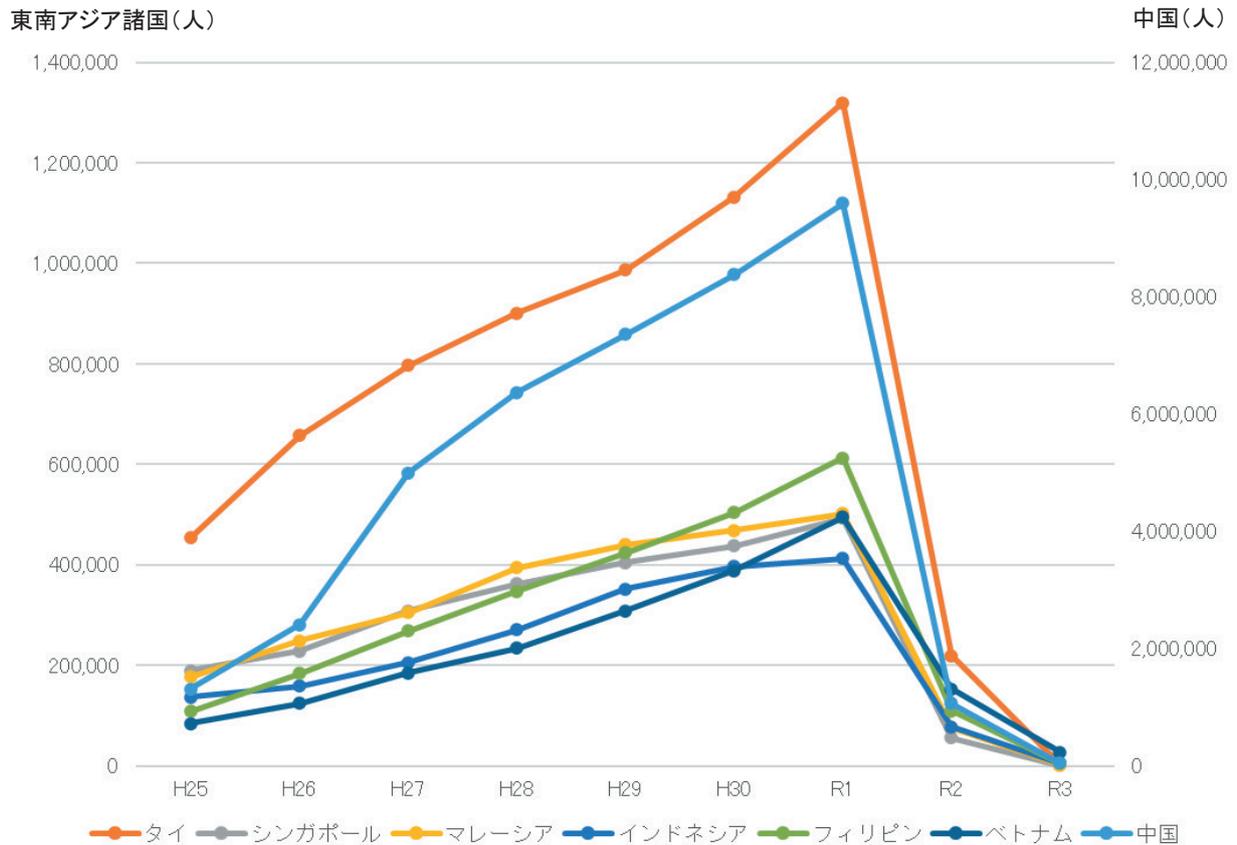
（本県の取組）

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、Web、SNSによる情報発信のほか、上海、ソウルの海外事務所に加え、香港、台湾においては、現地事業者へ情報発信業務を委託し活動を強化するとともに、国際定期航空路線や国際クルーズ船の運航再開に向け、航空会社や旅行会社等と連携したプロモーションに取り組んでいる。また、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
相当な高所得者層	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）	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	個人観光数次ビザ 《3年間何回でも入国可》 <small>※ただし過去3年に2回以上の訪日歴を有する者</small>		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
	個人観光一次ビザ 《訪日1回限り》		シンガポール マレーシア タイ ブルネイ	ビザ免除	—	90日以内 15日以内 14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。

40 離島地域に係る燃油価格の格差是正について

【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嵩み、本土地域よりも割高となることから、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の減免等の措置を講じること

また、揮発油税の減免措置等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】

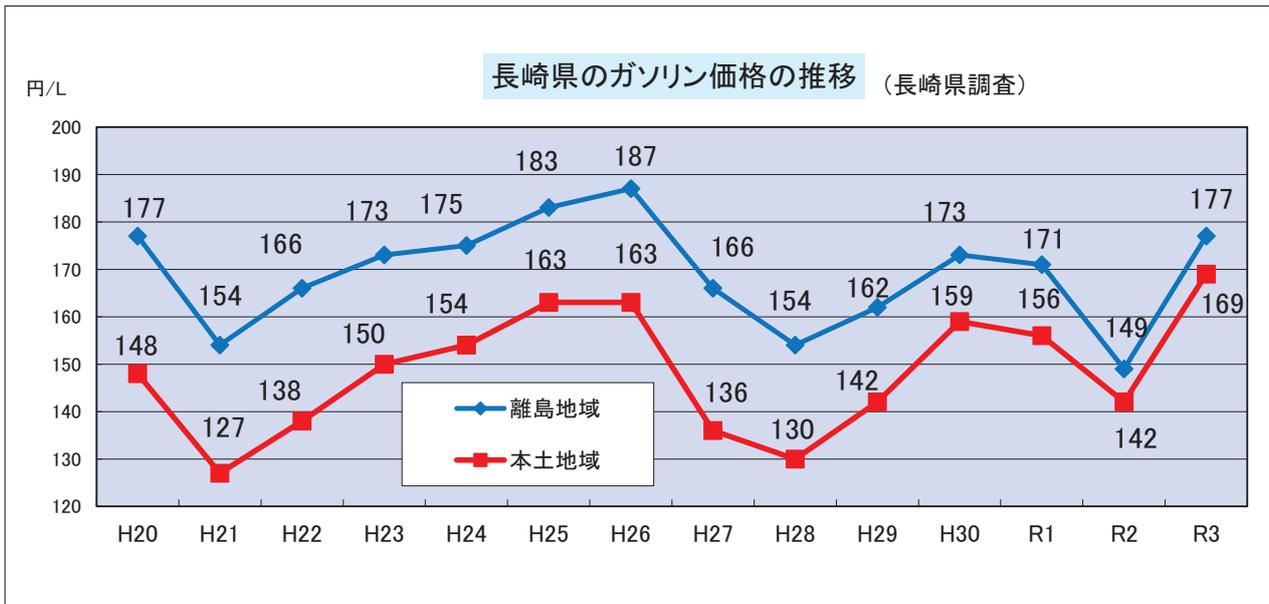
離島地域においては、路線バスなどの公共交通機関の路線や便数が十分ではないため、通勤・通学をはじめとした移動を伴う活動において、自家用車に頼らざるを得ない現状にある。

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嵩み、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が、依然として本土地域よりも割高となっており、島民にとっては価格差縮減の実感を持ち得ない状況にある。

今年1月から実施されたガソリン等燃油価格の急騰を抑制するための激変緩和措置も離島と本土の格差を是正するものではなく、離島住民の負担軽減にはなっていない。

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よりも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。



【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により、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、本減免措置等による価格差是正は、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。

41 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53年が経過し、被害者が訴える症状等の多くは事件当時、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る。そのため診断においては、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。

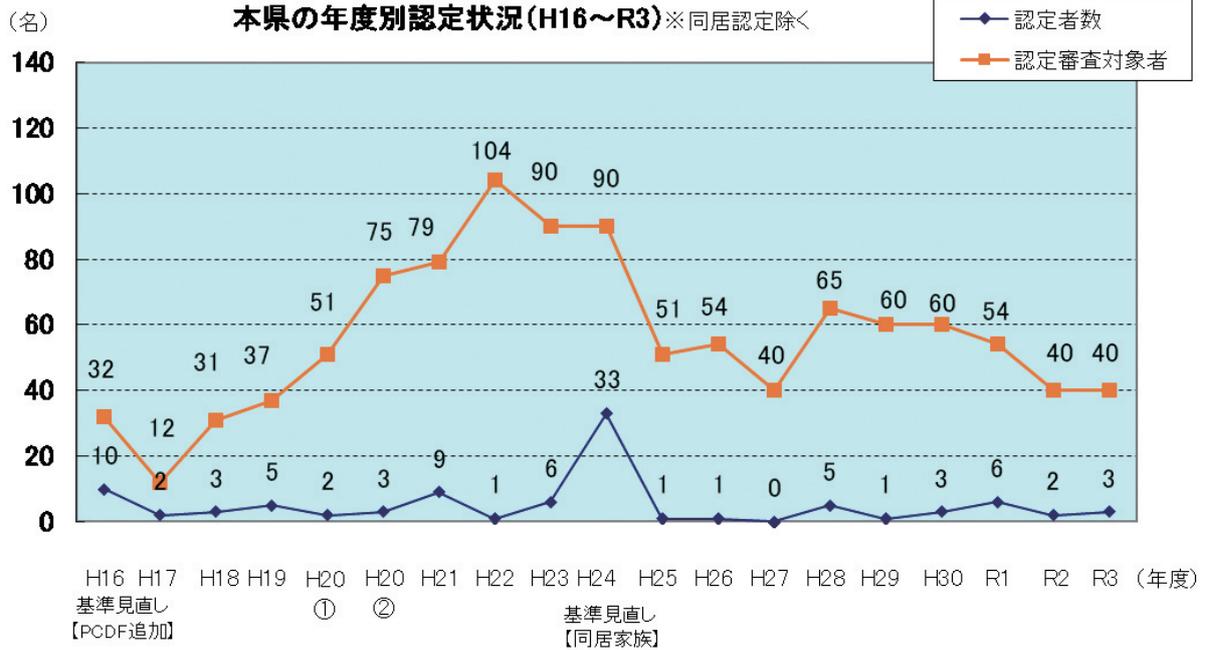
そのような中、カネミ油を摂取した当時の年齢やダイオキシン類の経年的な濃度の減少等を具体的に考慮して認定して欲しいという被害者からの要望もある。

（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た。令和3年度は福江地区検診を休日に行い、平日に受診が難しい方への対応を行っている。

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年度及び令和3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3年度検診受診者 41名）



◎全国及び長崎県のカネミ油症認定状況(令和4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	2,355名	1,344名
長崎県	約 1,400名 (全国比約 10%)	989名 (全国比約 42%)	438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 194名認定 うち同居認定 164名	46～49歳 5名 50～59歳 83名 60～69歳 165名 70～79歳 89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3年12月末現在

※全国の生存認定患者数は、令和3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。

42 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】

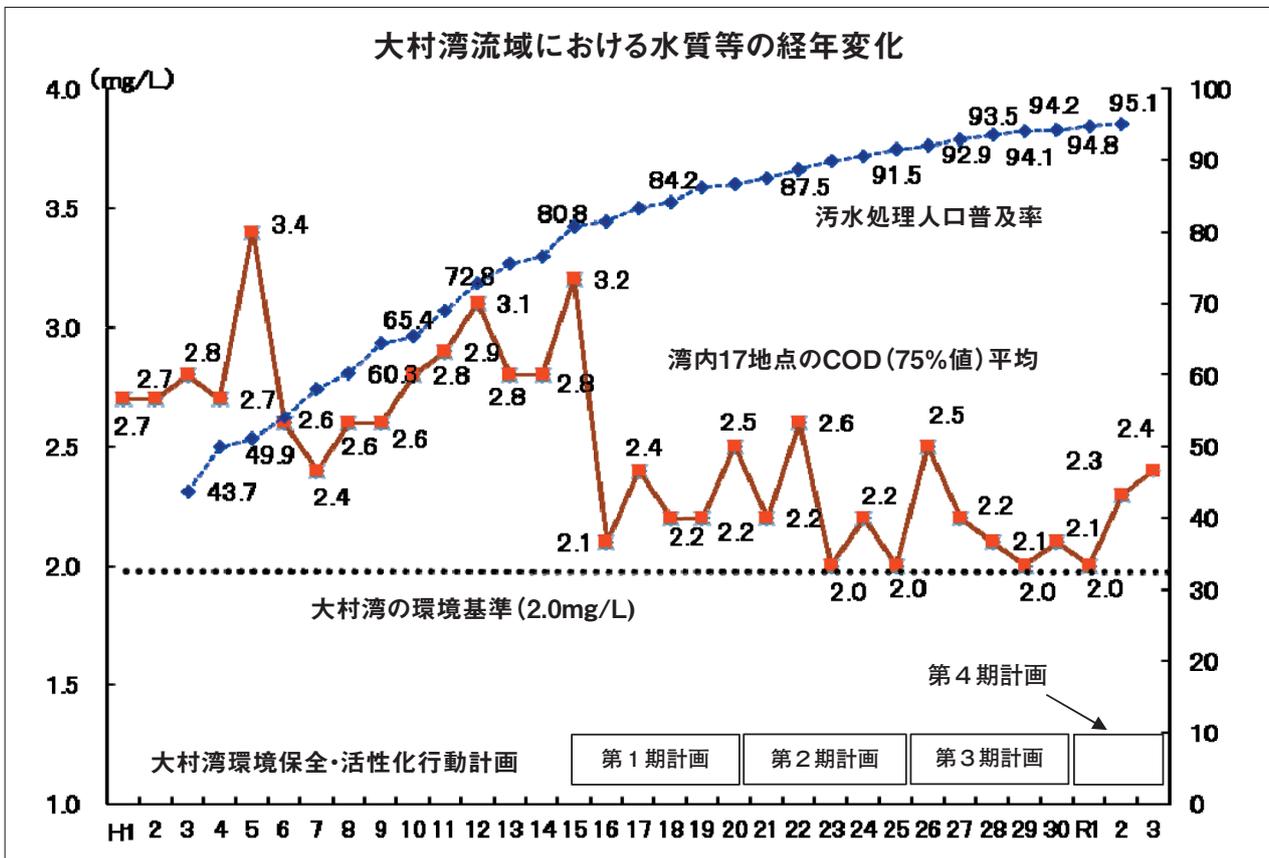
大村湾は単一の県に面した全国的に稀な二重の閉鎖性を有する海域であることに鑑み、次の措置を講じること

- 1 令和5年度以降も、大村湾の環境保全や水質改善につながる取組に積極的に関与し、国・県・市町及び住民等が連携した事業構築を行うこと
- 2 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調査等業務」の結果を踏まえ、浅場や藻場の造成に対する支援制度を設けること

【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3年度は湾内17地点中15地点で環境基準（CODで2.0mg/L以下）を超過している。

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調査等業務」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。



43 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

【本県の現状・課題等】

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、給水人口一人当たりの管路延長なども考慮した、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。

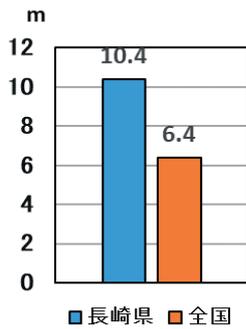
水道施設の耐震化事業にかかる補助率

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	R3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	5件	1/3,4/10
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	7件	1/4,(1/3)※
水道管路耐震化等推進事業	管路	1/4、1/3	5件	1/3
水道水源自動監視施設等整備事業	遠隔監視システム	1/4	1件	1/4

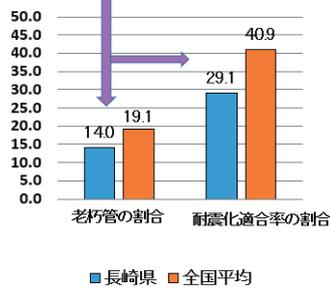
※ ()はH27からの継続分

給水人口一人当たり管
路延長 (R1)

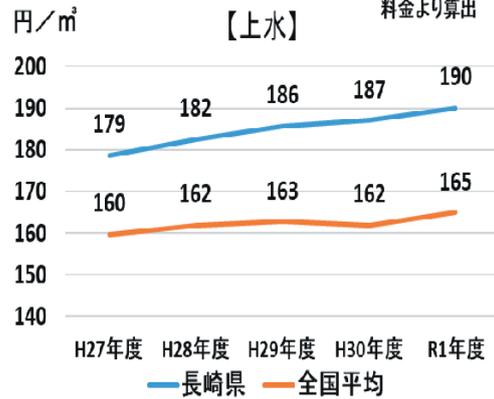


基幹管路の耐震化適合率と
老朽管の割合 (R1)

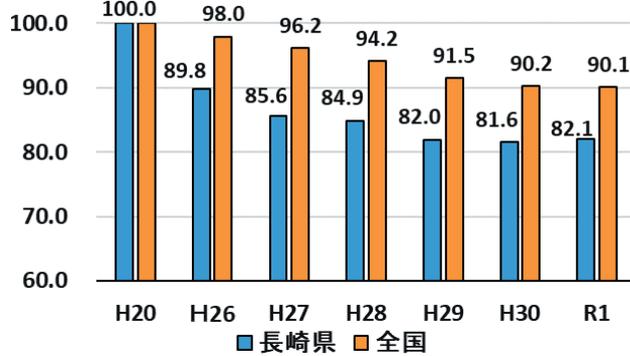
全国に比して老朽管(40年以上)の割合が低いため、耐震化適合率も低くなっている。
(更新時に耐震管を使用)



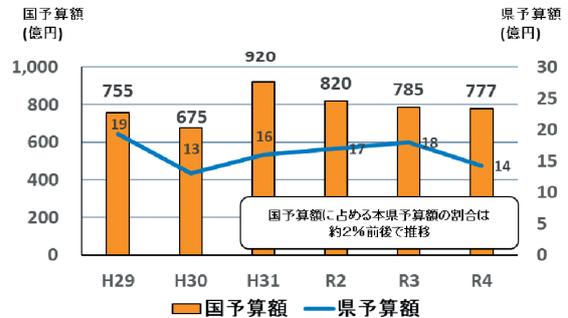
水道料金の推移 ※20㎡当たりの
料金より算出



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予算額



【提案・要望実現の効果】

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。

44 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 下水道使用料と浄化槽維持管理費に係る、個人の費用負担平準化を図ること

【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2年度末で82.5%と全国平均92.1%より低く、下水道による普及率も63.7%（全国平均80.1%）に留まっており、計画的な未普及地域解消のためには、下水道の安定的な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施設は耐震性を確保する補強が必要で、重要な幹線管渠約233km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的な財源確保が必要である。
- 2 補助基準額の見直し

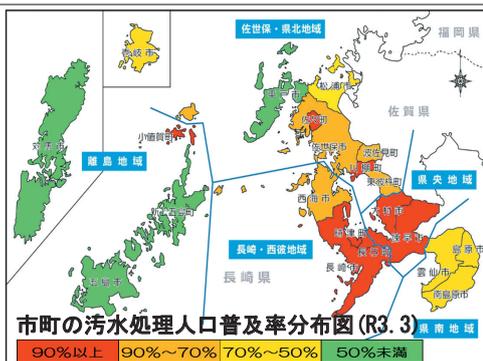
本県の浄化槽普及率は、令和2年度末で14.8%となっているが、人口減少による下水道区域の見直しに伴う浄化槽区域の拡大もあり、汚水処理人口普及率を伸ばすためには、浄化槽の設置をさらに促進させる必要がある。

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 下水道使用料と浄化槽維持管理費に係る、個人の費用負担平準化

人家がまばらで集合処理に適さない地域が多い本県において汚水処理施設の整備促進を図るためには、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使用料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、下水道使用料と浄化槽維持管理費に係る、個人の費用負担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に対して、施設の維持に直接関係ない法的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。

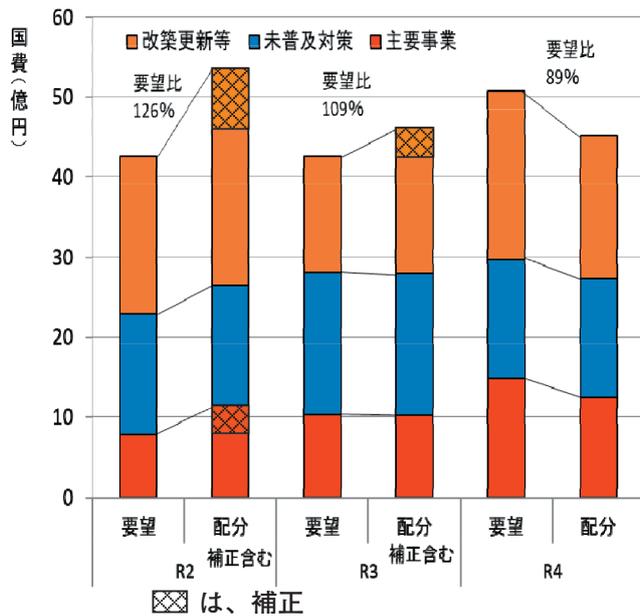


下水道施設の耐震化の状況

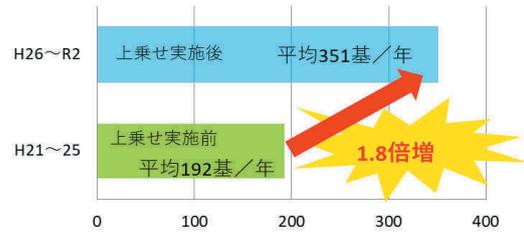
	重要な幹線 延長 km	処理場 施設
県全体	450	40
耐震化が必要な施設	233	15
実施済み	10	0
未実施	223	15(4) (実施中)



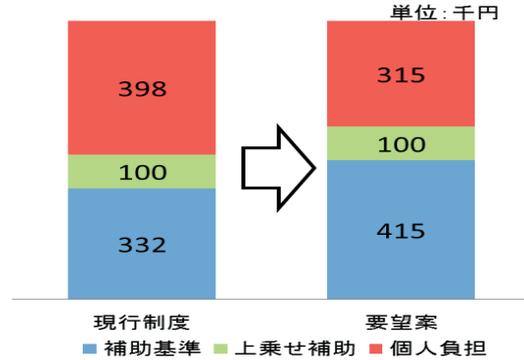
下水道の国要望額と配分額における事業別の比較



五島市における上乘せ補助の効果



浄化槽設置（5人槽）における補助基準額の現行制度と要望案の比較



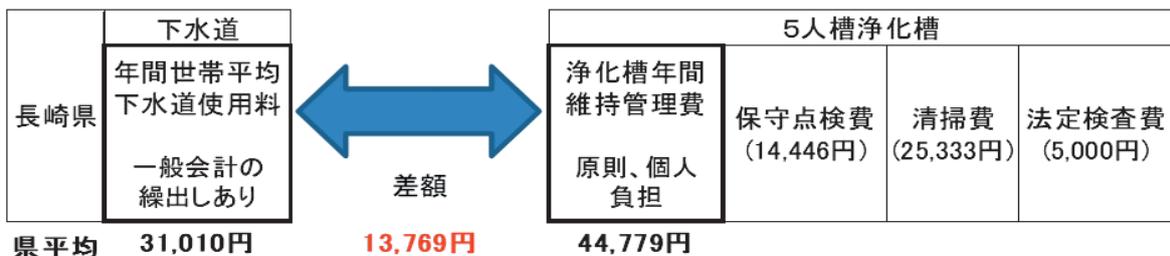
【主要事業】

- ・ 浸水対策
- ・ 処理場の施設統合
- ・ 大村湾水質改善のための高度処理整備

【要望案】

市町上乘せ額が浄化槽設置経費の1割以上2割未満であれば、補助基準4割を5割に引き上げ。2割以上であれば6割に引き上げ。

下水道使用料と浄化槽維持管理費の比較



(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)

【提案・要望実現の効果】

(項目1)

国の財政支援により、未普及対策が促進され、快適な住環境の形成や公共用水域の水質保全が図られるとともに、観光客に対しても快適な環境が提供できる。

また、下水道施設の耐震化や老朽化施設の計画的な更新が可能となり、持続的な下水道サービスが可能となる。

(項目2、項目3)

浄化槽設置整備事業の補助基準額上限の引き上げや浄化槽維持管理費への市町の補助により個人負担が軽減され、浄化槽の設置が促進される。

45 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・漂着するため、景観、自然環境、水産資源、観光等に影響を及ぼし、深刻な問題となっている。

平成22年度～令和3年度（12か年）の海岸漂着物等の回収量は約19.3万㎡で、回収・処理費用は約59億円となっている。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」を実施するほか、対馬市では韓国の大学生と市内高校生等の交流事業が行われ、発生抑制対策の重要性について理解を深めている。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及び含有・吸着する化学物質は、生態系に取り込まれた際の影響調査などを行われているが、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



1) 平成22年度～令和3年度（12か年）における海岸漂着物の回収・処理費用

県管理海岸	14,062 ^{m³}	504,224千円
市町管理海岸	179,158 ^{m³}	5,405,388千円
合計	193,220 ^{m³}	5,909,612千円
(うち、令和3年度 14,998 ^{m³} 481,479千円)		

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（対馬市調査）

- ・H26 対馬市 外国製69%（韓国50%、中国18%、その他1%）、日本製12%、不明19%
- ・R1 対馬市 外国製59%（韓国35%、中国23%、その他1%）、日本製12%、不明29%
- ・R2 対馬市 外国製58%（韓国27%、中国29%、その他2%）、日本製6%、不明36%

3) 廃ポリタンクの漂着

単位：個数

	全国	長 崎 県				全国順位
		日本語表記	外国語表記	言語不明	合計	
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
R2	9,824	0	2,514	342	2,856	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、全国的な外国由来の漂着ごみの削減に繋がる。

(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。

46 国立・国定公園における国内外の誘客対策等の推進について

【環境省】

【提案・要望】

自然公園法の改正を契機として、国立公園満喫プロジェクトで得られた成果等を踏まえ、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はじめ、国立・国定公園における「保護と利用の好循環」の実現に向けた施策を推進すること

- 1 地方公共団体及び民間団体等による受入れ環境整備等を推進するため、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、地域の実情に応じた柔軟な支援を実施すること
- 2 令和3年夏に被災した雲仙天草国立公園八万地獄の創造的復興に向け、必要な予算を確保するとともに、魅力的な利用拠点整備等を推進すること
- 3 国立公園における直轄事業（利用施設整備、適正利用促進、情報発信等）を推進すること

【本県の現状・課題等】

（地域の現状及び受け入れ環境の整備）

本県では、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、多言語解説標識の整備やトイレの洋式化、自然体験型アクティビティと連携した歩道の再整備等の受入れ環境整備を進めており、市や地元関係団体も関連予算を活用し、景観改善や滞在型ツアー造成、ワーケーション推進等に取り組んでいる。

また、壱岐対馬国定公園では市が自然環境整備交付金を活用した園地の再整備等を進めているほか、西海国立公園でも地元関係団体が関連予算を活用した滞在型ツアー造成等に取り組んでいる。

しかしながら、いずれの国立・国定公園においても、新型コロナウイルスの影響により利用者数は減少しており、国内観光客の早期回復及びインバウンドの段階的回復に向け、各地域の実情に応じた受入れ環境整備等の一層の推進が必要である。

（八万地獄の創造的復興）

令和3年8月の記録的な大雨により、雲仙温泉八万地獄の上部斜面が崩壊し、遊歩道やトイレ、泉源等が被災した。現在、八万地獄の創造的復興に向けたランドデザインに基づき、国・県・市・地元関係者が連携して取組を進めており、本県では自然環境整備交付金を活用した斜面对策工事の設計等を実施している。

国においては、創造的復興に必要な予算を確保するとともに、八万地獄をより魅力的な利用拠点とするための施設整備等の推進が必要である。

（国立公園における直轄事業の推進）

雲仙天草国立公園（雲仙地域）では災害復興と並行して官民連携による上質化事業等が進められており、西海国立公園では五島列島（下五島エリア）が新たに日本ジオパークに認定されるなど、本県の国立公園をめぐる状況に変化が見られる。

自然公園法の改正を契機として、満喫プロジェクトで得られた成果等を踏まえ、各地域の実情に応じた直轄事業の推進が必要である。

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！



温泉ガストロミーウォーキング

八万地獄の創造的復興

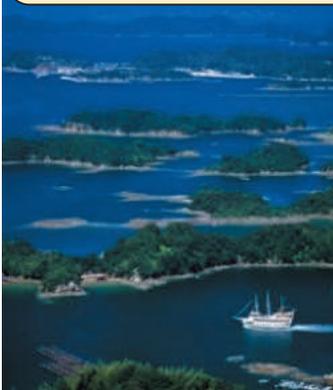
国・県・地元市・民間が連携し創造的復興に取り組んでいます！



被災した雲仙温泉八万地獄

西海国立公園（九十九島地域）

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！



九十九島と遊覧船

西海国立公園（五島列島）

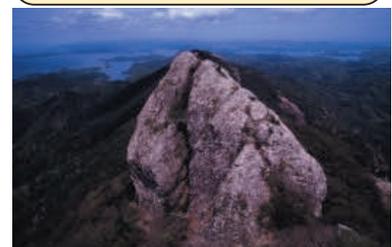
国立公園であるとともにR4**五島列島（下五島エリア）**ジオパークとして日本ジオパークに新規認定！



大瀬崎（灯台と断崖の景勝地）

杵岐対馬国定公園

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、3）

自然公園法の改正及び国立公園満喫プロジェクトで得られた成果等を踏まえ、国・県・市・関係団体が連携して国立・国定公園における受入れ環境整備等を推進することによって、国内観光客の早期回復及びインバウンドの段階的回復、滞在時間の延長、自然を存分に満喫できる上質なツーリズムの提供等を実現する。

（項目2）

八万地獄における泉源や温泉施設の一元化による景観改善、上質な利用体験ができる施設整備等を通じて、これまで以上に魅力ある観光地として創造的復興を実現する。



国が目指す国立・国定公園を軸とした地方創生に貢献！