

9 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、経済活動のみならず、観光需要への対応など交流人口の拡大にとって極めて重要であることから、船舶が安全で安定的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、離島航路の安定化のため地元自治体との連携の強化を図ること

1 船舶の建造に係る補助制度の創設・拡充について

- (1) ジェットフォイルは、本土と離島間を結ぶ高速交通機関として、高速性等の機能面に優れるとともに、揺れも少なく快適性を有する交通手段であり、また、有人国境離島法の滞在型観光促進事業による島外からのインバウンド需要や、世界遺産、日本遺産への観光需要等への対応をはじめ、交流人口の拡大を目指す本県にとって、ジェットフォイルは必要不可欠な高速海上交通であることから、船舶の建造等が促進されるよう補助制度を創設すること
- (2) 旅客輸送や物資の運送を担うフェリー等は住民生活の維持、経済活動及び交流拡大等に重要な役割を果たすことから、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を拡充すること

2 離島航路の安定化について

離島の住民が日常生活を営むうえで必要不可欠な離島航路において、引き続き航路事業者の経営状況等の情報共有を図るとともに、新規航路事業者から一般旅客定期航路事業の許可申請が行われた場合は、地元自治体と情報共有が図られる体制を構築するなど、離島航路の安定化に向けた取組を推進すること

【本県の現状・課題等】

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地域公共交通であるが、人口の減少が続く中、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る。

また、ジェットフォイルの令和元年度の利用実績は県内約85万人であり本土と五島列島・壱岐・対馬地方を結ぶ航路の旅客利用のうち約43%を占めることから、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も深く浸透している。

本県においては、現在、長崎～五島、博多～壱岐～対馬の2航路において、4隻のジェットフォイルが運航しており、いずれも船齢が30年以上経過していることから、船舶の更新については将来を見据えた取組が必要である。

国の船舶共有建造制度において、平成27年度からジェットフォイルの共有期間を9年から最大15年に拡充され、令和2年度には共有比率が上限45%から70%へ引き上げられたところであるが、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、厳しい経営環境にある各航路事業者では、ジェットフォイルの更新が難しい状況である。

フェリー等の船舶更新にあたっては、事業者の費用負担が大きいため、資金調達が課題となっている。

【本県の取組】

県としては、ジェットフォイルの更新（建造）の取組を進めるため、関係する都県による情報交換会を開催し、関係自治体や船舶建造事業者との意見交換などを行っている。



長崎県内の離島航路を運航しているジェットフォイル
ヴィーナス2:1985年就航



長崎県内の離島航路を運航しているカーフェリー
フェリーちくし:1994年就航

【船舶共有建造制度】現行例

		鉄道運輸機構		事業者
通常	(共有期間)	建造資金の90%貸付 (持分90%) ※有利子		自己負担 10%
	9年			
※ジェットフォイル以外の軽合金製の船舶 (高速船)				
ジェット フォイル	(共有期間)	建造資金の70%貸付 (持分70%) ※有利子	自治体 建造資金の20%貸付 (持分20%) ※無利子	自己負担 10%
	15年			
↓				
(償還期間)		15年払 (事業者(使用料)⇒鉄道運輸機構)	15年据置・15年払 (事業者⇒自治体)	

【提案・要望実現の効果】

(項目1(1))

導入当時に比べ船価が高額となっているジェットフォイルの更新費用を軽減し、海上高速交通の維持を図ることができることから、島外への通院など日常生活での移動に加えて、観光等における交流人口の拡大に寄与することができる。

(項目1(2))

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せ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。

(項目2)

指定区間の設定のある航路については、船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であることから、離島等の住民が日常生活及び社会生活を営むうえで必要不可欠なものである。

そのため、既存航路事業者の経営状況等や新規航路事業の許可申請については、地元自治体と情報共有等を行い、連携した取組を行うことで、離島航路の安定化につなげるものである。

10 長崎空港の国際線新ターミナルビル建設及び24時間化について

【国土交通省、財務省】

【提案・要望】

本県が目指している特定複合観光施設（IR）の誘致を見据えた需要に対応するとともに、国内・国際定期航空路線の拡充やチャーター便の誘致により、長崎空港を活性化し、地域経済及び産業の振興を図っていくため、次の措置を講じること

- 1 IR誘致を見据えて本県が計画している長崎空港の国際線新ターミナルビル建設について、財源の確保を図るとともに必要な支援を講じること
また、CIQ体制の強化を図ること
- 2 長崎空港の24時間化を図ること。それまでの間は、航空管制業務の一部リモートによる運用を活かし、夜間・早朝チャーター便等の対応について柔軟な取扱いを図ること

【本県の現状・課題等】

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チェンジまで10分程度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、夜間・早朝時間帯の活用等により航空路線を拡充することは、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。

一方で、現在の長崎空港国際線ターミナルビルは、保安検査場や待合室等の施設が非常に狭隘であり、大型機や複数便の離発着が困難な状況にある。加えて、今後は感染症等へ十分対応できる空間や設備の確保も必要となる。

このような中、本県においては、IRの区域認定を目指しており、開業時（2020年代後半）の空港利用者については、平成30年度より約150万人増加する475万人（国内430万人／国際45万人）を見込んでいることから、施設拡張のため、国際線新ターミナルビル（新ビル）の建設が急務であり、その実現に向けては、国の財産の移管や施設整備のための財源確保等、国の協力が不可欠である。

また、空港24時間化に向けた運用時間の延長については、現行時間外の需要創出が要件となっており、運用時間延長に向けた取組と需要の創出を同時一体的に進めることが課題であるが、国において令和3年度中に供用開始を予定している航空管制業務のリモート化を契機として運用時間の延長に結びつくよう路線誘致活動を強化している。

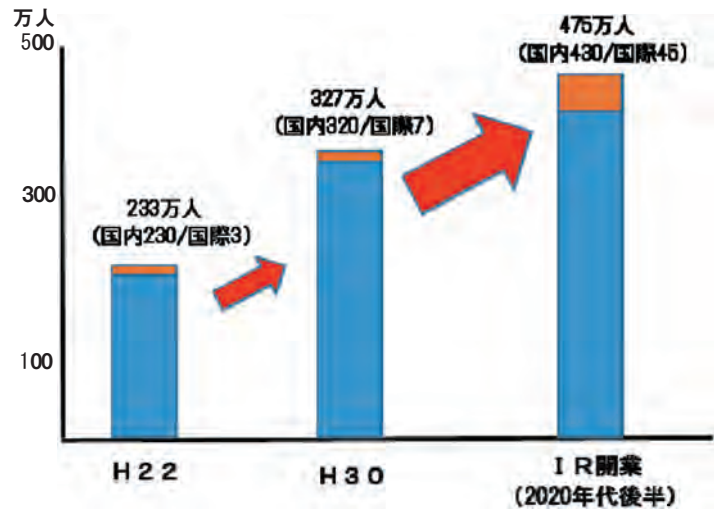
（本県の取組）

新ビルの建設に向け、空ビル会社及び国等との協議を行うとともに、CIQなど国地方機関を交えた関係者による調整会議を設置し、地元として新ビルの施設配置や必要な設備等の詳細な検討を進めている。

空港24時間化にかかる諸課題への対応については、官民で構成する「長崎空港24時間化推進委員会」に、新たに4つのプロジェクトチーム（2次交通対策PT、空港ビル内受入対策PT、利用促進対策PT、大村市内滞在対策PT）を設置し検討を深め、その実現を推進していく。

長崎空港旅客数

IR開業時
(2020年代後半)には
過去最高(H30)の
327万人から
約150万人増加し、
475万人を見込む

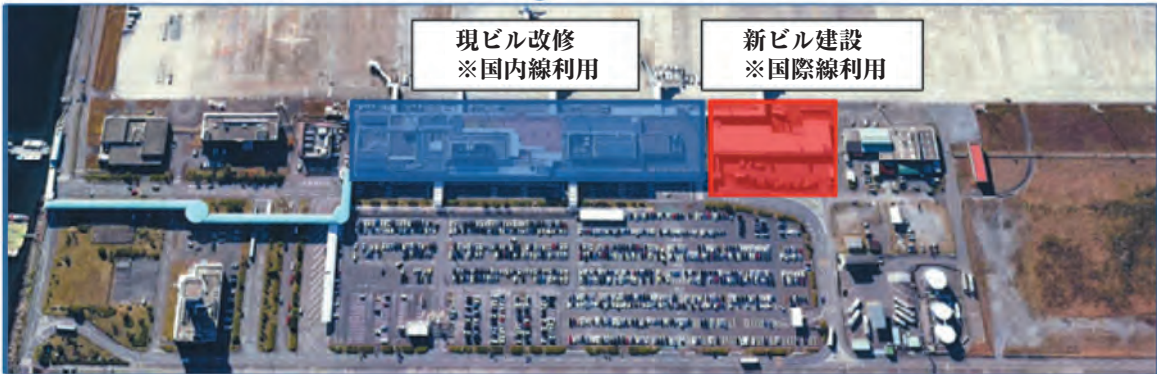


ターミナルビル整備イメージ

《現行》



《整備後》



【提案・要望実現の効果】

(項目1)

国際線新ビルの建設により、大型機材や複数便の就航が可能となり、長崎空港におけるIR開業時の受け入れが円滑となるとともに、利便性の向上に伴い、国際航空路線やIR利用者のさらなる誘致・誘客に繋がることが期待される。

(項目2)

アジア地域等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時間化により、国際チャーター便や定期便の誘致が促進され、訪日外国人を含めた交流人口の増加が見込まれる。

いずれも本県がアジア地域の成長力を引き込むための日本のゲートウェイとしての役割を担い、本県の活性化のみならず、国で進められている日本の観光立国推進に大いに貢献することができる。

11 Society5.0実現に向けたデジタル関連施策の充実・強化について

【総務省】

【提案・要望】

人口減少・少子高齢化の進行や2040年問題に対応するためのSociety5.0実現に向けた取組において必要不可欠となる、以下の事項について、充実・強化を図ること

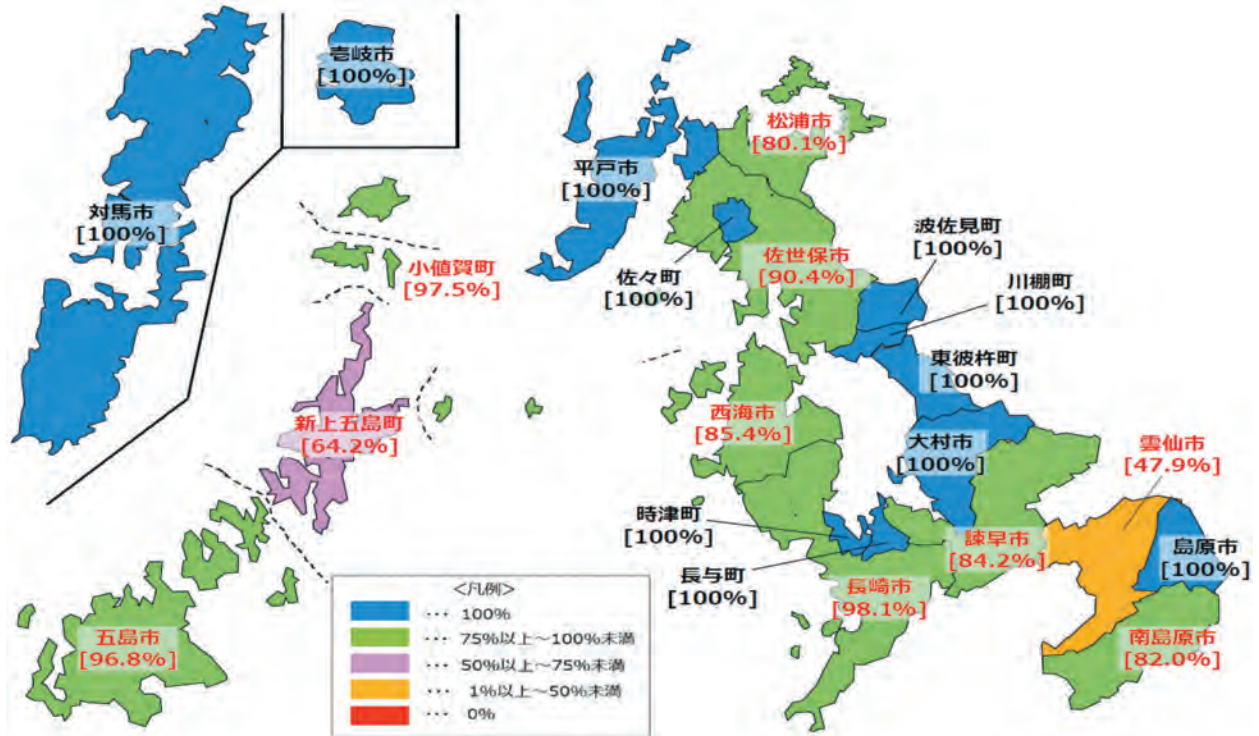
- 1 自治体DX推進計画の推進について
自治体DX推進計画において示された標準化等の進め方について、具体的内容を速やかに提示するとともに、標準化・共通化が必要なものについては統一的に進め、必要な財政支援を講じること
- 2 デジタル社会の進展に対応できる光ファイバの整備等について
 - (1) 光ファイバ整備に係る支援制度を継続すること
 - (2) 光ファイバ網の性能の高度化（芯線増強、機器更新など）に係る支援制度を拡充すること
 - (3) 光ファイバ等の超高速ブロードバンドを、速やかにユニバーサルサービスに位置付けるとともに、離島・半島地域などの条件不利地域へ十分配慮した配分方法とすること
 - (4) 公設の光ファイバ網の民間事業者への譲渡に係る支援制度の拡充を図ること
- 3 5G基地局の整備について
民間通信事業者による5G基地局の整備に係る支援制度を拡充するなど、確実に地方での整備が進むよう、通信事業者へ働きかけを行うこと
- 4 地上デジタル放送の安定的な受信環境確保について
 - (1) 地上デジタル放送の受信に係る共聴施設の維持管理に係る支援制度を創設すること
 - (2) デジタル混信対策に係る支援制度を継続すること

【本県の現状・課題等】

- 1 国が示した自治体DX推進計画においては、自治体の対応に係る詳細が提示されていないため、自治体の対応が遅れることが懸念される。
- 2 本県は、離島や過疎地域といった条件不利地域が多く、光ファイバについては、市町が公設により整備を進めてきたところであるが、設備更新や維持管理に要する費用の財政負担が大きな課題となっている。
また、現在のユニバーサルサービス制度において、超高速ブロードバンドや携帯電話事業は交付対象となっていない。
- 3 5G基地局整備に係る民間事業者への補助制度において、条件不利地であることや、3Gまたは4Gの既存エリアであること、エリア内の世帯数に制限があることなど、条件が設定されており、本土部や市街地での活用が困難。
- 4 過疎化等の進行で、共聴施設組合の構成員数減少による住民負担の増加が懸念され、共聴施設の維持管理に支障が生じることが考えられる。
併せて、本県の地勢の特性から、国内外の電波の影響による地上デジタル放送の受信障害が発生している。

■ 長崎県内市町における光ファイバ利用可能世帯率（令和2年3月末現在 総務省調査）

	全国	長崎県
光ファイバ 利用可能世帯率	99.1%	92.8% (全国47位)



【提案・要望実現の効果】

- 1 Society5.0実現に必要な情報通信基盤の整備を促進することにより、幅広い分野におけるAI、IoT、ビッグデータの活用が進み、地域課題の解決や地域活性化、新産業・新サービスが創出され、県内産業が活性化する。
- 2 5G通信を活用することで、離島・半島や中山間地域といった条件不利を感じることなく、遠隔医療や遠隔教育などのサービスを受けることが可能となり、質の高い県民生活が実現される。
- 3 地上デジタル放送における難視聴地域解消や、離島や沿岸部を中心とした海外波等による受信障害の解消により、安定的かつ継続的なテレビ視聴が可能となる。

12 農林水産物の国際貿易交渉への適切な対応と体質強化対策について

【農林水産省】

【提案・要望】

- 1 TPP11協定等の発効後の影響分析と、「総合的なTPP等関連政策大綱」に基づく農林水産物の体質強化対策の効果検証を行った上で、生産者が将来にわたり意欲をもって経営を続けられるよう、国の責任において必要な施策を着実に講じるとともに十分な予算確保を図ること
- 2 新たな国際貿易交渉や、既に発効している協定に基づく再協議が生じた際の国際的ルールづくりに当たっては、国民へ十分な情報開示や丁寧な説明を行い、国民の理解を得ながら交渉を進めるとともに、我が国の農林水産物及び食と地域産業を守るために最大限の努力を払っていくこと

【本県の現状・課題等】

本県では、平成27年度からの補正予算において計上されている産地生産基盤パワーアップ事業、畜産クラスター事業などのTPP等関連対策を積極的に活用し、市町、関係団体と一体となって施設園芸ハウスの整備や肉用牛増頭のための牛舎整備、持続可能な収益性の高い操業体制への転換など、農林水産業者の体質強化等を推進しており、その結果、本県の農業産出額・漁業産出額ともに増加傾向にあるなど一定の成果が見えているところである。

しかしながら、今後、輸入農林水産物の関税削減等の影響により、国産農林水産物との競争の拡大が懸念されることから、中山間や離島・半島地域が多く、他県に比べて経営規模が小さい本県においては、引き続き体質強化や経営安定などに取り組む必要がある。

1 農林水産物の体質強化対策

TPP11協定等の発効後の影響については、分析が明らかにされておらず、品目によっては長期的に影響を見極める必要があるなど、各協定において十分な国境措置が確保されているのか、国内対策が十分なのか確認できていない。

また、これまでに国から示された影響試算については、前提条件によって試算結果が大きく変動することが予想され、提示された生産減少額、国内生産量の影響の範囲にとどまるのか、長期的な国内対策の実施や全体予算規模が将来にわたり確実に確保されるかなど不透明である。

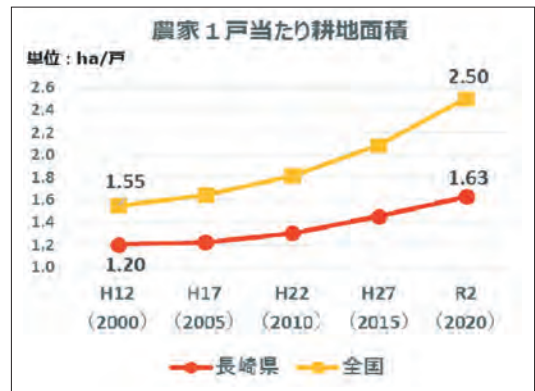
2 新たな国際貿易交渉への対応

今後、新たな国際貿易のルールづくりに当たっては、過去の経済連携協定で約束した市場アクセスの譲許内容が最大限であることを堅持するなど、我が国の農林水産物をしっかりと守るために必要な国境措置を確保することが重要である。

●長崎県の農業の現状

- 農業従事者が減少し、高齢化も進行
基幹的農業従事者は、R2年までの10年間で35%減少
H22年：38,655人→R2年：25,107人
- 1戸あたりの耕地面積が小さい
全国平均2.50haに対し、長崎県は1.63ha（全国平均の65%）

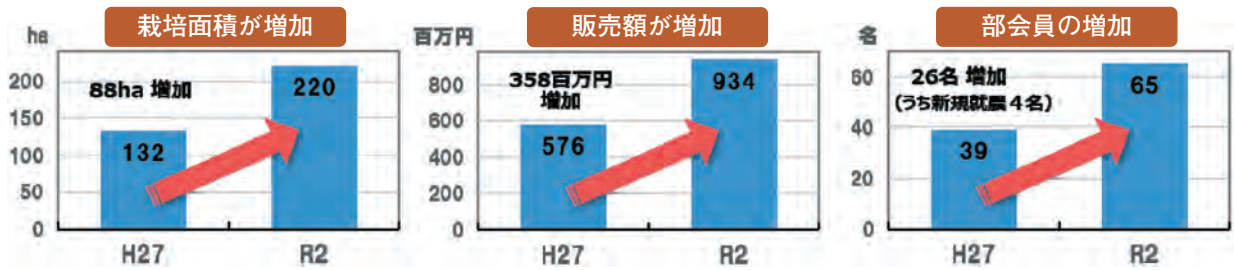
厳しい農業の現状に加え、輸入農林水産物との競争拡大
⇒ 加速的かつ継続的な体質強化対策が必要



●TPP関連対策を活用した本県の取組と効果

産地生産基盤パワーアップ事業

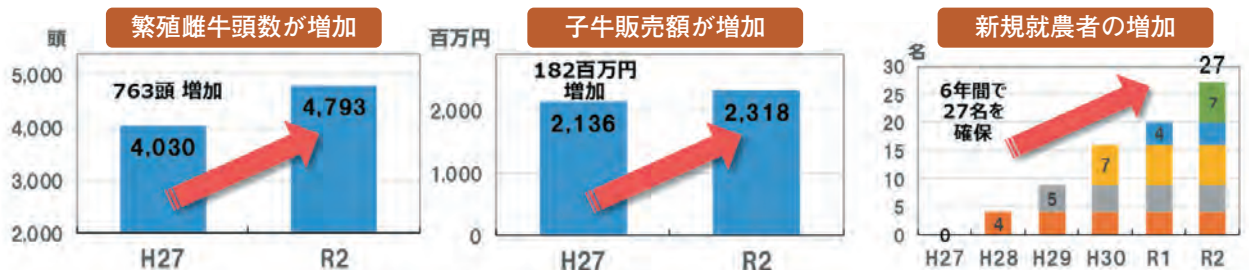
- JA島原雲仙 雲仙ブロッコリー部会 <取組事例>
 - ・ 育苗ハウス、べたがけ資材の導入により、良質な苗で厳寒期にも安定生産
 - ・ 省力化機械（移植機など）の導入により、規模拡大
 - ・ 製氷装置を活用した集出荷体制の確立により、品質が安定
- ⇒ 栽培面積、販売額、部会員が増加



畜産クラスター事業

- 五島地域畜産クラスター協議会 <取組事例>
 - ・ 肉用牛繁殖牛舎整備：44棟（繁殖雌牛1,603頭増頭規模）
 - ・ キャトルセンターの増設：400頭規模 → 700頭規模へ
 - ・ 「肉用牛大学」の開催により、分娩間隔短縮や出荷率の向上など生産性向上対策を地域ぐるみで推進
- ⇒ 繁殖雌牛の増頭、子牛販売額の増加 → 新規就農者が27名増加

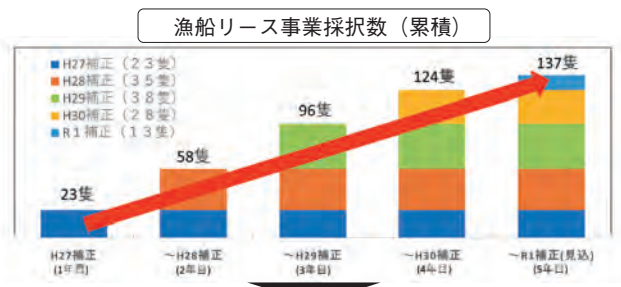
子牛の共同育成による
労力軽減



浜の担い手漁船リース事業

<取組事例>

- ・ 大型化した漁船に循環型活魚水槽等を整備
→ 操業日数の増加や漁獲物の単価向上
 - ・ 独立のために漁船を導入し延縄漁業等に着業
→ 漁業就業者の独立支援や経営安定
- ⇒ 5年以内に漁業所得等10%以上向上を計画
持続可能な収益性の高い操業体制への転換を推進



中核的漁業者の育成に貢献

13 水産基盤整備等の促進について

【農林水産省、国土交通省】

【提案・要望】

水産政策の改革に即して水産基盤整備等を着実に推進するため、必要な予算を確保・充実すること

- 1 本県水産物の国内消費及び輸出拡大に向けた生産・流通機能の強化と関連施設の整備、老朽化対策の支援制度の充実
- 2 大規模自然災害や国土保全、施設の長寿命化への適切な対応と防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の推進
- 3 近年の海水温上昇により減少が進む藻場の回復等、漁場再生に向けた沿岸から沖合までのソフトとハードによる総合的な漁場整備の推進
- 4 就労環境の改善や安全性の向上等、漁港機能を増進する取組の推進

【本県の現状・課題等】

- 1 流通基盤の整備・養殖生産能力の向上
水産物輸出促進を図っている中、流通の拠点となる漁港の高度衛生管理体制が未だ不十分な状況である。あわせて、養殖生産が拡大する中、静穏な養殖適地や陸揚の拡大に対応した岸壁が未だ不十分な状況である。
また、種苗などの生産や仲卸などの流通関連施設も老朽化しており、他の漁港施設との一体的な機能の維持と強化が必要である。
- 2 異常に発達する台風等への対応
近年、異常に発達する台風等により波高が増大し、拠点漁港では主要施設のうち約7割が倒壊する可能性があり、また、潮位の上昇などによる浸水被害の拡大も懸念されることから、今後も気象変動に対応した漁港施設の強化が不可欠である。
さらに、長崎漁港の臨港道路など県内190を超える施設で老朽化が顕著であり、既存施設の長寿命化対策を計画的に実施していくことが必要である。
加えて、海岸高潮事業は完成時期の遅れが懸念されており、着実な事業推進が必要である。
- 3 漁場再生に向けた対応
沿岸部では、近年の海水温上昇に伴い藻場が減少・消滅するなどし、県内のアワビは537トン（H1）から40トン（H30）に激減するなど、磯根資源の生産に大きく影響しており、特に県内閉鎖性海域等では漁場環境が悪化し、漁獲量が低迷している。
また、沖合では本県の主要魚種であるサバやイワシなどについても、その資源水準は未だ低迷しており、沿岸から沖合までの一体的な水産環境整備が必要である。
- 4 就労環境の改善
漁業者の高齢化（H30時点の65歳以上高齢化率は全国平均を上回る39.9%）が進行している中、干満差に左右されない陸揚作業などが可能な浮棧橋の整備率は11.7%と不十分な状況であり、安全・安心な就労環境の確保のためには、漁港機能増進事業の継続と、浜の活力再生・成長促進交付金の安定的な予算確保が不可欠である。

【提案・要望実現の効果】

水産業の競争力強化や水産資源の回復等による漁業所得の向上及び就業者の確保

- 1 陸揚から流通まで一貫した高度衛生管理対策の推進により、付加価値の向上と魚価の安定が実現し、水産業の競争力強化や輸出促進が図られる。
- 2 大規模自然災害に備えた防災・減災対策及び老朽化した漁港施設等の維持・保全の計画的な実施により、漁業地域の強靱化が図られる。
- 3 産卵や幼稚魚の育成の場の再生及び沖合の基礎生産力の増大により、水産資源の回復が図られる。
- 4 高齢者や女性、新規就業者等にも安全・安心な漁業就労環境が構築される。

1 流通拠点機能の強化：長崎漁港

岸壁と閉鎖型荷捌所の一体的な整備

-4m岸壁(A)(耐震) 200m
 -6m岸壁(C)(耐震) 290m
 荷捌所(改良) 2棟
 浮棧橋(改良) 3基
 -6m岸壁(B)(耐震) 490m
 荷捌所(閉鎖型)完成イメージ図

周囲に壁がなく開放的な構造

1 生産拠点機能の強化：尾崎漁港

大規模養殖の展開に必要な静穏水域の確保

道路
 防波堤、護岸
 3m岸壁、用地
 浮棧橋
 防波堤(改良)
 沖防波堤A 515m

波立つ養殖水域での給餌作業

尾崎漁港における養殖マダロ産量

年度	産量 (トン)
H24	243
H25	820
H26	759
H27	653
H28	745
H29	742
H30	785
R1	850
R6	1,130

2 防災・減災、国土強靱化の推進

- R2.9.2台風9号の来襲により防波堤や浮棧橋等が被災。(平漁港)

- 近年の水位上昇により岸壁が浸水し、網取りに不要な時間を要する。(度島漁港)

- 岸壁(栈橋式)建設後55年が経過し、上部コンクリートの欠損や腐食鉄筋の露出など老朽化が顕著。(長崎漁港)

- 台風による越波で家屋被害を受けており、早急な海岸保全施設整備が必要。(千千石漁港海岸)

3 水産資源回復の推進

アラム・カジメ類の推移

藻場面積(千ha)

H元(1989) 13千ha
H25(2013) 8千ha

5千haも減少

アラム・カジメ類の食害

磯根資源漁獲量の減少

調製材料 (t)

約1割に減少

アオブヒ類

令和7年度までに2千haの藻場回復を目標

藻場面積 (ha)

13,355ha (平成1年)

8,394ha (平成10年)

5,200ha (令和2年)

13,400ha (将来目標)

5,200ha 回復

R2 1,000ha 回復
R7 2,000ha 回復

・海水上昇に対応した増殖場整備
・南方系藻類の利用 等

4 漁港機能増進の推進

浮体式係岸の設置により、陸揚げ作業の軽労化を図る。

安定的な予算確保が必要

14 農業生産基盤整備の促進について

【農林水産省】

【提案・要望】

離島・半島地域が多く営農条件が厳しい本県において、担い手を確保し、農業所得の向上を図るために、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、農道整備事業を計画的に推進するために必要な農業農村整備（補助、農山漁村地域整備交付金含む）関係予算を十分な当初予算として確保・充実すること
- 2 地域の農業の収益性向上や生産基盤の強化を図るために必要な生産施設や機械整備に対する生産基盤施設整備関連事業の予算を確保すること

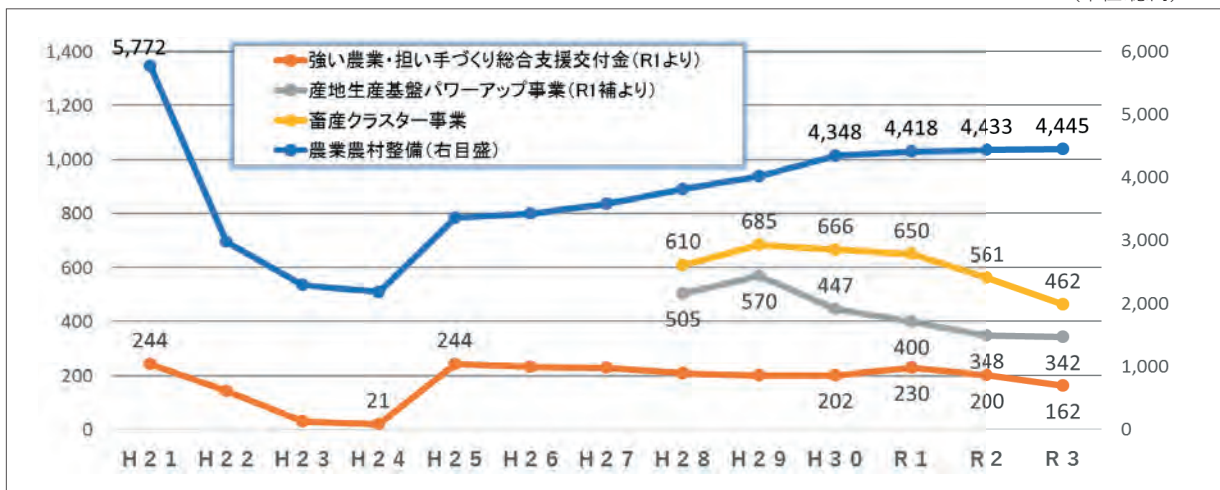
【本県の現状・課題等】

本県の農業産出額は1,513億円と10年前（H21）と比べて10%増加しているが、主要品目の生産量、栽培戸数の減少傾向や他県と比べて農業所得が低いことなどが課題であり、生産基盤のさらなる整備促進による農業経営の体質強化を最重要課題として取り組んでいる。

- 1 農業農村整備事業
意欲ある担い手は、基盤整備の完了を見据えて各種設備投資を準備していることから、営農規模拡大の早期実現に向け、十分な当初予算の確保が必要である。
令和3年度の農業農村整備事業関係当初予算は令和2年度の当初予算と比べて増額されているが、大幅削減前の平成21年度予算と比べ8割にも満たない水準であり、計画的な事業推進に支障がある。
- 2 生産基盤施設整備
（強い農業・担い手づくり総合支援交付金、産地生産基盤パワーアップ事業、畜産クラスター事業）
農業所得向上のために、生産（規模拡大、多収化等）、担い手、農地集積、販売に関する取組目標等を記載した産地計画を園芸で251計画、畜産で27計画策定し、その達成に向けて取り組んでおり、今後も継続的な支援が必要である。

＜農業生産基盤整備関連事業の政府予算推移＞

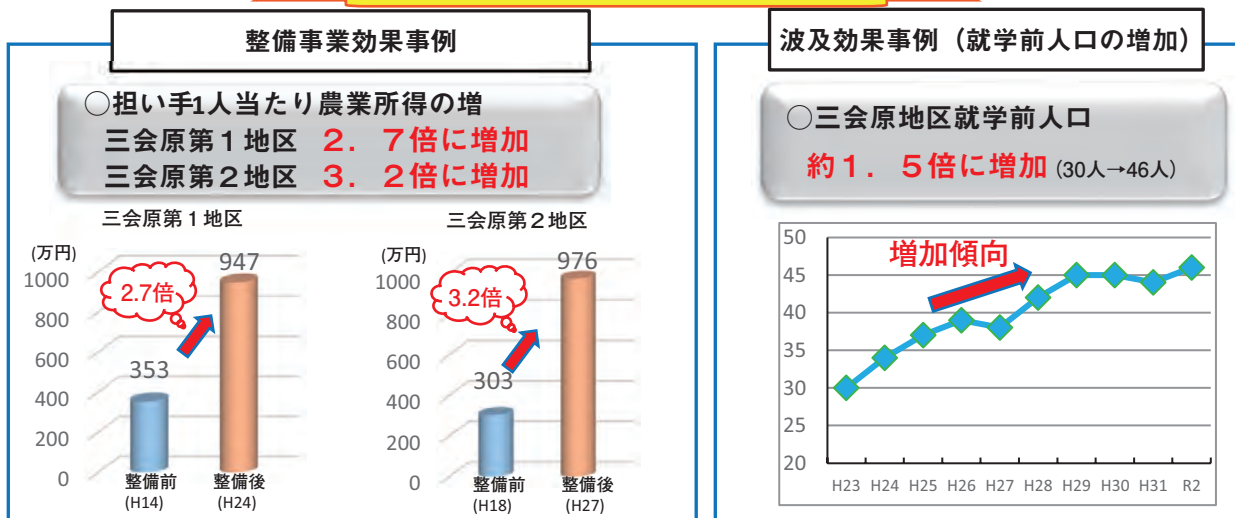
(単位:億円)



<農業農村整備事業の効果事例>



令和元年度農業農村整備優良地区コンクール
農業振興部門 農村振興局長賞
三会原第1・第2地区



<生産基盤施設整備の効果事例>

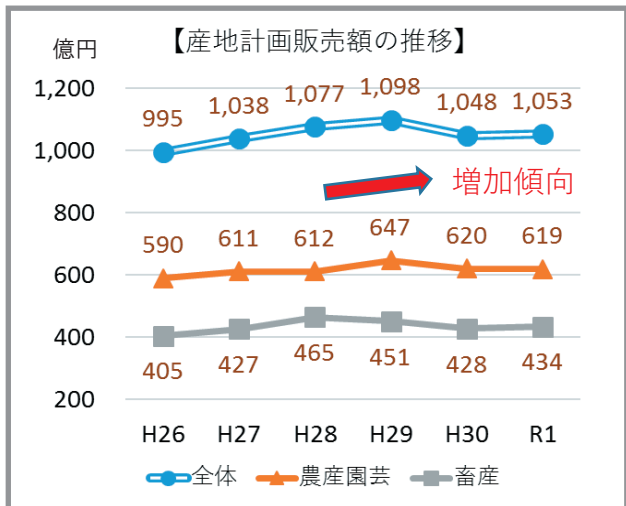
- レタス真空予冷施設の導入 (雲仙市)



- 畜産クラスターの取組 (平戸市)



- 産地計画の販売額の伸び率
- 106%に増**
- (H26:995億円→ R1:1,053億円)



15 強靱な県土づくりについて

【国土交通省、農林水産省】

【提案・要望】

頻発・激甚化する自然災害から県民の生命・財産を守り、災害に強く安全・安心で強靱な県土づくりを重点的・集中的に講じるために必要な予算を、当初予算において確保するとともに施策拡大を図ること

- 1 道路ネットワークの機能強化対策
 - ・高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化
 - ・高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化
- 2 防災・減災のために重要なインフラの整備促進及び予算の確保
 - ・無電柱化推進計画事業補助、土砂災害対策道路事業補助
 - ・道路災害防除事業
 - ・港湾改修事業、海岸事業
 - ・河川改修事業、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、堰堤改良事業、ダム事業
 - ・住宅市街地総合整備事業、住宅・建築物安全ストック形成事業（耐震）
 - ・公営住宅整備事業、公営住宅等ストック総合改善事業
- 3 防災・減災のための新たな補助制度の創設
 - ・高潮浸水想定調査費補助制度
 - ・高波浪による第1線防波堤の耐波性検討のための調査費補助制度
- 4 災害に強い農山漁村づくりのための漁港、漁港海岸施設、農地海岸施設、治山施設、地すべり対策、ため池等の整備促進及び予算の確保
 - ・農山漁村地域整備交付金
 - ・民有林治山事業
 - ・農村地域防災減災事業
 - ・水産基盤整備事業

【本県の現状・課題等】

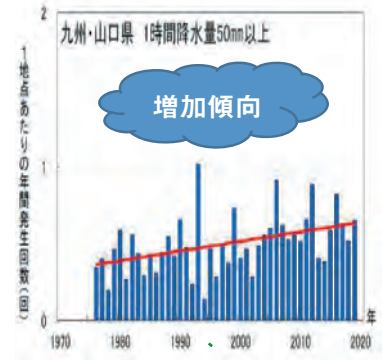
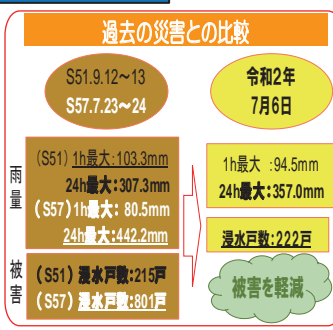
急峻な山地や崖地が多い地形条件に加え、前線に伴う集中豪雨、また、台風の常襲地帯に位置している本県においては、頻繁に洪水・浸水被害や土砂災害が生じており、県民生活に多大な影響を与えている。このような中、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により災害に強く安全・安心で強靱な県土づくりのための対策を進め、その効果が一部現れているものの、対策はまだ不足しており、3か年緊急対策後も、中長期的な対策のもと、対象事業の拡大と別枠による必要な予算の確保が課題となっている。今後も気象変動等の影響により頻発・激甚化する自然災害に備え、県民の生命や財産を守るため、防災・減災対策による強靱な県土づくりを着実に推進する必要がある。

（本県の取組）

本県では、「長崎県国土強靱化地域計画」を令和2年度に改定し、平成30年12月に改定された国土強靱化基本計画のリスクシナリオを地域計画に反映させる等、更なる内容の充実を図っている。

この地域計画に基づいた強靱な県土づくりの実現に向け、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策予算を積極的に活用しながら各事業の整備を確実に進めているところである。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の効果



防災・減災対策の重要性①



防災・減災対策の重要性②



<防災・減災、国土強靱化の局所対策として、概ね10年間に必要な予算(県事業)>

	箇所数	工事費(百万円)
道路改築	全体	41.2 (km) 32,457
	対策済	16.4 (km) 7,801 (24%)
	要対策	24.8 (km) 24,656 (76%)
道路防災	全体	613 25,139
	対策済	50 3,539 (14%)
	要対策	563 21,600 (86%)
河川	全体	1.76 (%) 32,015
	対策済	0.32 (%) 1,594 (5%)
	要対策	1.44 (%) 30,421 (95%)
砂防	全体	143 28,978
	対策済	24 5,878 (20%)
	要対策	119 23,100 (80%)
治山	全体	176 8,284
	対策済	26 1,215 (15%)
	要対策	150 7,069 (85%)
ため池	全体	87 7,310
	対策済	18 1,771 (24%)
	要対策	69 5,539 (76%)
漁港	全体	36 40,000
	対策済	0 3,057 (8%)
	要対策	36 36,943 (92%)

	合計(百万円)
要対策	149,328

令和4年度以降も引き続き必要な予算の確保が必要

【提案・要望実現の効果】

(項目1・2)

防災・減災対策の充実により、県民の生命・財産を守り、安全で安心できる生活環境を確保するとともに、道路の防災対策や橋梁・岸壁などの耐震化により災害に強い緊急物資輸送のネットワークが構築できる。

(項目3)

新たな補助制度の創設により、ハザードマップの基礎資料となる浸水想定区域の指定に向けた検討が早期に着手可能となり、事前防災による被害が軽減できる。また第1線防波堤の耐波性検討による計画的な施設改良により、背後地の防災・減災対策が促進される。

(項目4)

防災・減災対策を行うことで、農山漁村の安全が確保され、生産者が安心して経営を続けることができるとともに将来にわたり集落を維持保全することができる。

16 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】

西九州自動車道に関して、以下により整備促進を図ること

- 1 松浦佐々道路、伊万里松浦道路及び伊万里道路の整備予算の確保と早期完成を図ること
- 2 佐々IC～佐世保大塔IC間の4車線化の整備促進を図ること
また、佐世保大塔IC～武雄南IC間の4車線化の早期着手を図ること

【本県の現状・課題等】

本土最西端であり、九州の主要都市や本州からのアクセス性に劣り、また災害時の代替路がない当該地域においては、所要時間の短縮、定時性の確保が急務となっている。現在、西九州自動車道の整備・延伸が、沿線地域への企業誘致を強く後押しし、地域活性化の効果が確実に現れている。

また、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言下においても物流を下支えする幹線道路の重要性が再確認されたところである。

しかしながら、依然として、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る。加えて、近年激甚化する自然災害に対して、県土の強靱化という観点からもダブルネットワークの早期構築が必要である。

さらに、佐々IC～武雄南IC間は暫定2車線で供用されているが、佐々IC～佐世保大塔IC間では1日当たり約2～3万台が通行し非常に混雑しており、事故も多発していることから、安全性の確保が急務となっている。

(本県の取組)

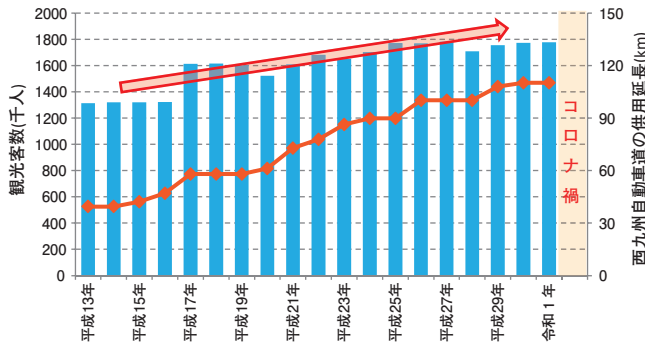
本県では、松浦佐々道路の一日も早い完成を目指し、関係市町と協力して、平成28年から、用地の早期取得を支援するための西九州道推進室を設置するなど、国への協力を積極的に行っており、加えて一昨年より福岡県・佐賀県並びに3県沿線市町合同で、東京での西九州自動車道建設促進大会を開催し、地元の熱意を関係各所へ伝えているところである。

また沿線地域には、世界遺産登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成遺産が位置しており、構成資産の保全を図るとともに、有効な観光資源として活用するために、県では関係機関と連携を進めている。

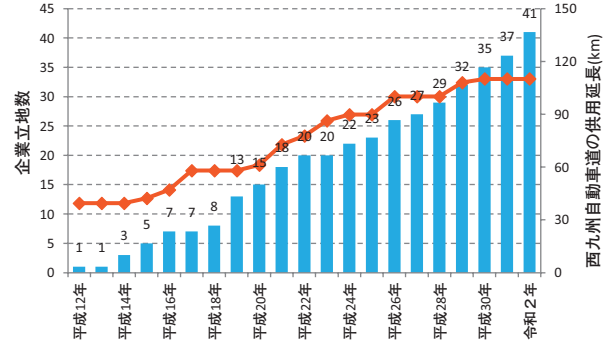
さらに、県の産業振興計画を定めた「ながさき産業振興プラン2025」に基づき、良質な雇用の場の創出、成長分野における県内サプライチェーンの形成等、地域経済の更なる発展につながるよう戦略的な企業誘致を推進している。

暫定2車線の4車線化については、佐々IC～佐世保大塔IC間の4車線化工事が進められており、円滑な事業推進に向けた地元調整を行っているところである。残る暫定2車線区間である佐世保大塔IC～武雄南IC間についても早期の4車線化事業着手に向けた要望を行っている。

【平戸市の観光客数（日帰り、宿泊計）】



【沿線地域の企業立地数（累計）】



西九州自動車道建設促進大会（東京大会）（R2. 11. 20）



R2年度補正予算18.6億円 R3年度当初予算95.6億円

【提案・要望実現の効果】

西九州自動車道の整備・延伸に伴い、福岡県をはじめとする九州の主要都市や本州との時間短縮及び定時性の確保により、九州西北部の地域間の連携強化や交流促進が図られ、観光の振興や企業立地の促進、物流の効率化が促される。併せて、救急医療体制の強化や緊急時の迅速な避難・救急活動が可能となる。

また、佐世保市など県北地域では整備された企業団地への企業立地や工場の拡張整備などが活発化しており、これは地域間の時間短縮や定時性の確保が理由の一因だと考えられる。今後も西九州自動車道の整備が、将来の産業振興や地域活性化に大きく寄与することが期待される。

17 地方創生を支える幹線道路（高規格道路・国道・県道・街路）の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望】

- 1 高規格道路の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - (1) 島原道路
 - ・森山拡幅の早期完成
 - ・出平有明バイパス、有明瑞穂バイパス、瑞穂吾妻バイパスの整備促進
 - (2) 西彼杵道路
 - ・時津工区の整備促進
 - ・大串～白似田間の新規事業化
 - (3) 東彼杵道路の早期事業化
 - (4) 長崎南北幹線道路（茂里町～時津）の新規事業化
 - (5) 有明海沿岸道路（鹿島～諫早）の計画の明確化
 - (6) 島原天草長島連絡道路の実現に向けた調査・検討の再開
- 2 国道の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - ・一般国道34号大村拡幅、大村諫早拡幅、一般国道205号針尾バイパス等の整備促進
 - ・一般国道57号富津地区防災対策の早期事業化
- 3 街路の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - ・事業中箇所整備促進
- 4 長崎市中心部における交通結節の検討・整備に対し、支援を行うこと
- 5 交通安全施設等整備予算や自転車通行空間整備予算を含む国県道整備予算を確保し、その促進を図ること

【本県の現状・課題等】

島原・西彼杵半島などの半島地域は、高速交通体系から取り残され、救急医療体制の強化や災害時の代替路の確保が必要であり、島原半島の国道57号では現道に防災上の課題が山積している箇所が存在し、安全・安心の確保が急務となっている。また、都市間を結ぶ国道206号などの幹線道路等においては慢性的な渋滞に悩まされており、佐世保市と東彼杵町を結ぶ国道205号においても朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生し、早急な対応が求められている。加えて、長崎市中心部では、新幹線開業時の長崎駅周辺や大型クルーズ船が着岸する松が枝周辺において、交通結節の面で高度な知見を有する国の支援を必要としている。本県は離島・半島地域を多く抱え、道路の整備が全般的に立ち遅れている。このため、都市内幹線道路、離島・半島道路等について、交通渋滞の解消・緩和や走行性の向上を図る必要がある。

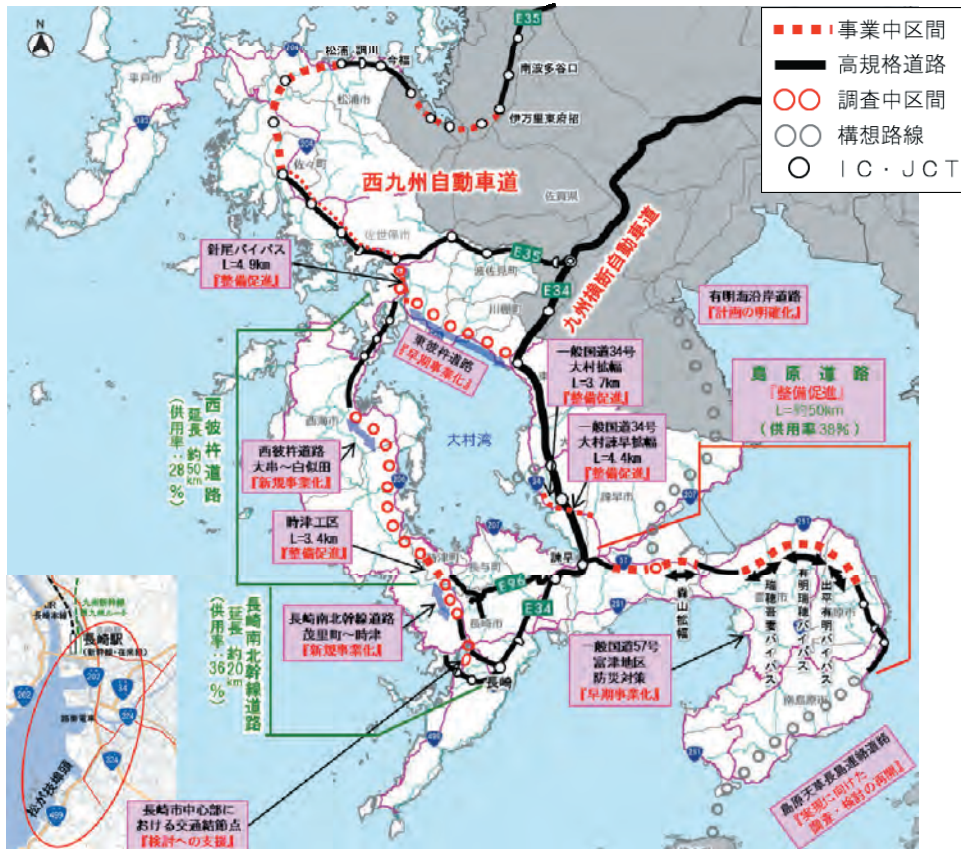
（本県の取組）

国と長崎県では、高規格道路3路線（7工区）の整備を促進している。このうち昨年3月には、県が整備を進めてきた「島原道路」諫早インター工区が全線開通し、時間短縮や定時性の向上などの効果により、島原半島の地域活性化や利便性向上に寄与している。また、時津工区の整備を進めている西彼杵道路においては、ミッシングリンクとなっている大串～日並間の早期事業化に向け、有識者委員会や地元住民から広く意見を聞くなどの取組みを行っている。

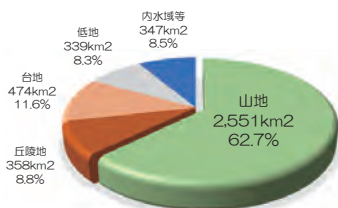
さらに本県が目指しているIRの誘致にあたり、その候補地であるハウステンボスと長崎

空港間のアクセス強化が課題であることから、東彼杵道路の早期事業化に向け、国や市町と協力して、整備の必要性や効果に関して検討を進めている。加えて長崎南北幹線道路は、これまでに外部のルート選定委員会や地域住民の意見を聞きながらルート帯の決定を行い、今後都市計画決定に向けての手続きを進めていくこととしている。

さらにサイクルツーリズムについては、県・市・地元団体等が一体となった協議会において具体的施策を検討し、積極的に推進していくこととしている。

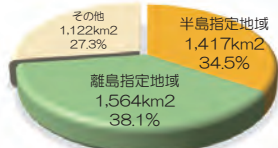


【長崎県の地形別面積】



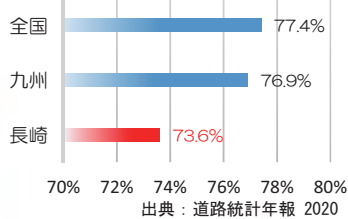
出典：総務省統計局

【長崎県の地域別面積】



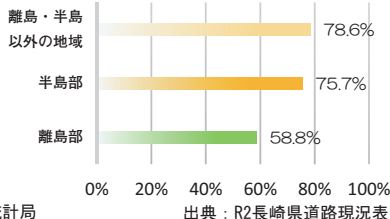
出典：総務省統計局

【全国・九州・長崎県の改良率】



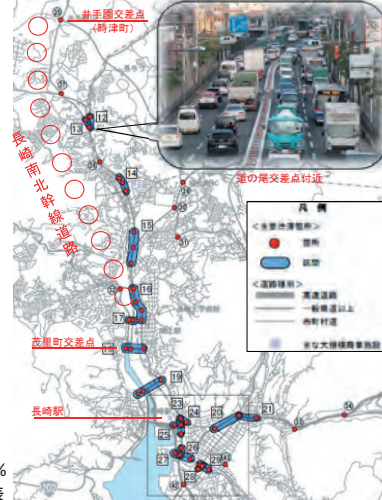
出典：道路統計年報 2020

【長崎県の地域別改良率】



出典：R2長崎県道路現況表

【長崎市内の主要渋滞箇所】



【提案・要望実現の効果】

幹線道路の整備促進により、交流人口の拡大、社会経済活動の活性化、救急医療体制の強化などが図られ、活力にあふれた、安心して快適な地域づくりの実現に寄与する。