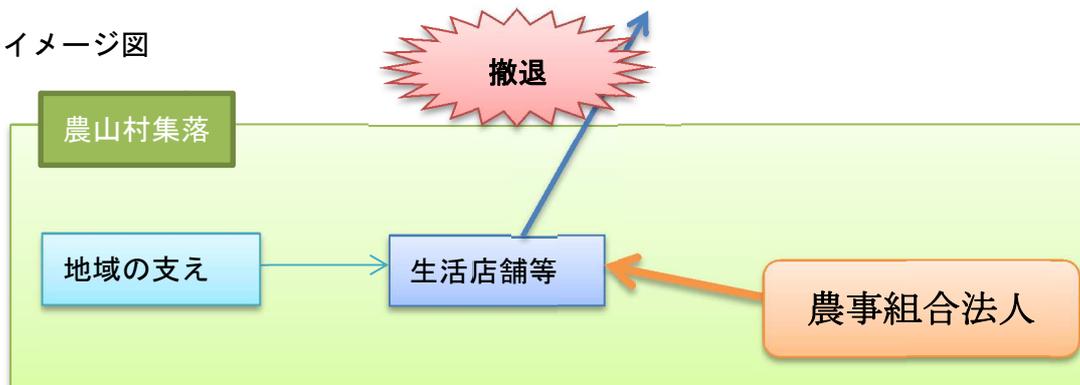


1 農事組合法人が行うことができる事業種類の拡大

1 現状・問題点

- 県内の農山村集落の現状は、急速な高齢化や人材不足、商店の撤退や公共交通機関の廃線や便数激減など、生活面での多くの課題を抱えている。
- 地域住民が安心して暮らせる生活基盤や、移住者を積極的に受け入れる体制を構築していくためには、これらの生活面での課題や不安を早急に解消していく必要がある。
- こうした中で、高齢者等が安心して暮らせる地域づくりを進めるため、農山村集落の担い手農家が構成する「農事組合法人」の生活サービス事業への参入が地域住民の期待を集めており、また、法人においても地域貢献と収益増加のため、こうしたサービス事業に関心を示しているが、当該法人は農協法により農業以外の事業実施が制限されており、生活サービス事業を実施できない状況となっている。
- 農事組合法人は、株式会社に組織変更すれば、農業と生活サービス事業を併せて行うことが可能となるが、構成員が平等に発言権を持てる点や、法人事業に従事した程度に応じて配当が可能な「従事分量配当」を選択できる点など、株式会社にはない農事組合法人ならではのメリットが損なわれることが法人のサービス事業への参入を検討する上での大きな障害となっている。

○イメージ図



2 今回の提案内容

農事組合法人が行うことができる事業種類に、農閑期等に容易に取り組める範囲で地域に密着した「生活サービス事業」を加える。（株式会社への組織変更不要）

※地域に密着した生活サービスの例

- ①生活用品や食料品の宅配や販売
- ②高齢者の病院等への送迎
- ③子どもの一時的預かり
- ④生活道路や民家等の除雪請負や補修
- ⑤新聞配達 等

3 提案による効果

生活面で多くの課題を抱えている農山村集落において、地域に密着した生活サービスが提供しやすくなる。

(参考) 人口増減状況(対2010年)別の市町村数の推移

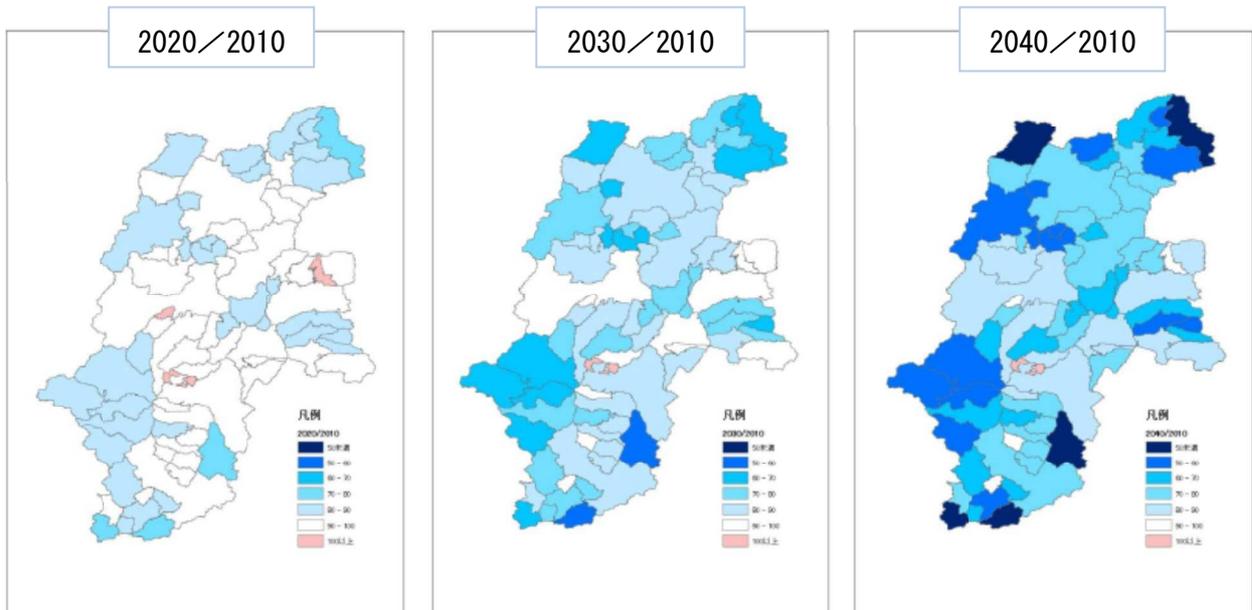
人口増減状況(対2010年)別の市町村数の推移

2010年を100 とした指数	2020年		2030年		2040年	
	市町村数	割合	市町村数	割合	市町村数	割合
100超	3	3.9%	1	1.3%	1	1.3%
90~100	40	51.9%	12	15.6%	4	5.2%
80~90	30	39.0%	28	36.4%	13	16.9%
70~80	4	5.2%	21	27.3%	23	29.9%
60~70	0	0.0%	13	16.9%	16	20.8%
50~60	0	0.0%	2	2.6%	15	19.5%
50以下	0	0.0%	0	0.0%	5	6.5%
計	77	100.0%	77	100.0%	77	100.0%

社人研「日本の地域別将来推計人口(H25)」より長野県企画振興部で作成。

社人研推計において、2010年の人口を100とした場合、2040年には半数近くの市町村において人口が70を下回り、50を下回る村も出てくる見通し。

市町村別人口増減状況(対2010年)



2 介護福祉士国家試験受験資格取得の柔軟化

1 現状・問題点

[介護を支える人材不足]

- ・ 高齢化の進行等により、長野県の要介護・要支援認定者数は平成 15 年の約 7 万人から平成 25 年は約 11 万人と急増し、さらに平成 37 年には 13.7 万人に増加する見込み。これに伴い介護職員は今後 10 年間で新たに 1.2 万人必要となり、政策的な対策をとらない場合、8 千人が不足する見込み。
- ・ 現在でも介護職員は不足しており、(公)介護労働安定センターが実施した平成 26 年度介護労働実態調査(長野県版)によると、半数以上の事業所が介護職員が不足(やや不足)していると回答。また、介護分野の有効求人倍率は、1.80 倍(H26 年度長野県)と全職種平均 1.14 倍を大きく上回る。

[介護福祉士の養成]

福祉系高等学校

平成 19 年の「社会福祉士及び介護福祉士法」改正に伴い、介護福祉士国家試験の受験資格を得られる「福祉系高等学校」として国の指定を受けるためのカリキュラム内容が、指定科目 34 単位から 52 単位と 1.5 倍に増加。

- ・ 1 日の授業時間数の増や長期休暇中における介護実習等の実施→生徒の負担が増加
- ・ 普通科目の履修時間を圧迫→幅広い知識・教養の習得が難しくなる

< 県内の福祉系の学科等がある高等学校 >

- 福祉系の学科のある私立高校(2校):受験資格を取得可能
- 福祉系の学科のある公立高校(1校):受験資格の取得不可(40人/年度)
- 福祉系のコース(系列)をもつ公立高校(13校):受験資格の取得不可(246人/年度)

② 介護福祉士養成施設

短期大学 4 校、専門学校等 7 校

- 今回の提案が実現した場合、半数程度の養成施設で対応が可能(ヒアリング済)

【参考】介護福祉士国家資格(国家試験受験資格)を取得するために必要な履修時間

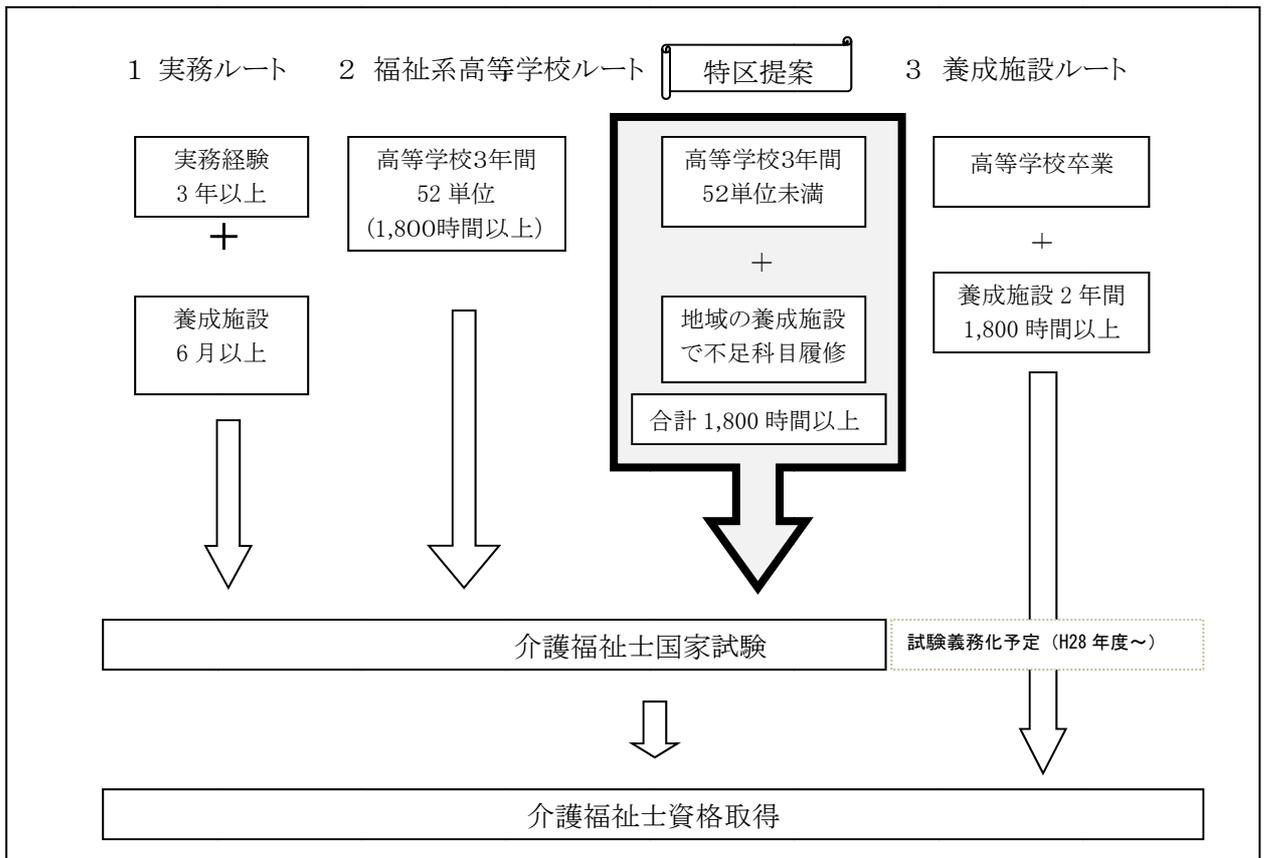
- ①福祉系高等学校 履修期間3年以上 指定科目 52 単位(約 1,800 時間)+国家試験
- ②養成施設 履修期間2年以上 指定科目 1,800 時間

※現在は、福祉系高等学校又は養成施設のいずれかのルートで資格取得要件を満たすことが必要

2 今回の提案内容

- 福祉の学科・コースのある高等学校と地域の養成施設が連携を図り、受験資格に必要な指定科目を通算して履修することで、介護福祉士国家試験受験資格を取得できるよう措置し、介護福祉士資格取得の道を広げる。

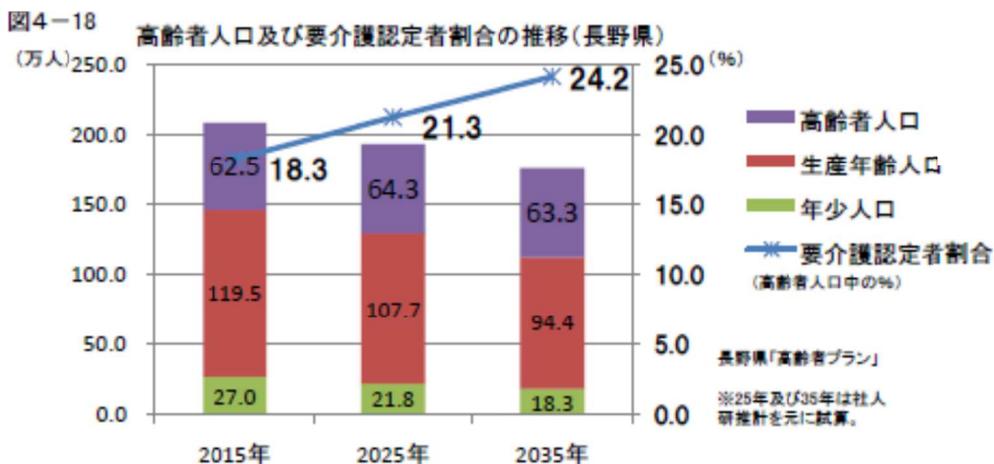
【介護福祉士養成ルート】



3 提案による効果

- 地域に必要な介護人材を、地域で育成・養成する体制ができる。
- 高等学校において生徒が十分な基礎知識・教養を習得した上で、将来の国家資格取得につながるキャリア形成を行うことができ、もって介護分野への参入が促進される。

(参考) 高齢者人口及び要介護認定者割合の推移 (長野県)



3 地方空港における運用時間の延長に関する手続きの簡素化

1 現状・問題点

- 信州まつもと空港の現行の運用時間は、8:30 から 17:00 であるが、運用時間の延長には、国土交通省通知（平成 20 年 1 月 22 日付東空保第 16 号）により、運用時間延長の前々年度において、「延長時間帯での定期便運航計画」が必要とされている。
- 現在信州まつもと空港を運航する定期便の更なる利用拡大に向けて、多くの需要が見込まれる 17～18 時台の運航を実現させる必要がある。
- 航空会社に対して、新規就航、増便、利便性の高いダイヤ編成等を働きかけるあたり、「2 年先における具体的な運航計画」の提示を航空会社に求めることは、現実的に不可能であり、このことが空港の路線拡充への大きな障害となっている。

2 今回の提案内容

- 信州まつもと松本空港のような地方空港が、路線の充実（新規路線開設・増便・利便性の高いダイヤ編成等）による活性化を目指すには、運航が期待される時間帯については、可能な範囲で運用時間を確保しておくことが必要である。
- ついては、空港の運用時間延長に係る地元同意がある場合には、航空保安業務に従事する国土交通省航空局職員の増員を要しない等の範囲内であれば、空港運用時間の延長を可能とする。

3 提案による効果

- 空港において、運用時間延長手続きの時間を短縮できることにより、航空会社等が、利便性の高いダイヤ編成、増便、新規就航等をスムーズに計画することができることによって、路線の充実を実現し、利用者の増加や交流人口の増加につながる。

(参考)「信州まつもと空港」FDA 就航後における路線の沿革及び就航便の推移

就航年月日 就航路線	22.6.1～	22.10.31～	23.3.26～	26.8.1～	26.9.1～	27.3.29～	27.8.1～	27.9.1～	就航便数 (H22.6.1～ H27.10.31)
福岡線	1日1往復					1日2往復			4,277
札幌線	1日1往復								3,864
静岡線		1日1往復							290
大阪線 ※(JAL)				1日1往復			1日1往復		122
路線数	2路線	3路線	2路線	3路線	2路線		3路線	2路線	8,553

(参考) 国際チャーター便就航の状況

- ・ H22 6便 (上海便4、グアム便2)
- ・ H23 8便 (香港便2、ハバロフスク便2、台湾便4)
- ・ H24 2便 (台湾便2)
- ・ H25 8便 (ハバロフスク便6、シムリアップ便2)
- ・ H26 6便 (ウツバートル便2、シムリアップ便4)

4 地方空港における検疫の特例

1 現状・問題点

- 検疫法第4条では、非検疫空港である信州まつもと空港へ海外からのプライベートジェット機などが着陸する場合は、一旦検疫空港（羽田空港、中部国際空港等）に着陸し、検疫を受けたうえで着陸するか、直接着陸する場合は、一定期間前に検疫所長の許可を受ける必要がある。
- 信州まつもと空港への直接就航する場合は、その都度、東京検疫所職員の派遣により検疫業務を実施している。
- しかしながら、海外からのプライベートジェット機などは、運航日直前の連絡が多くなることが想定され、柔軟に検疫体制をとることが難しい。

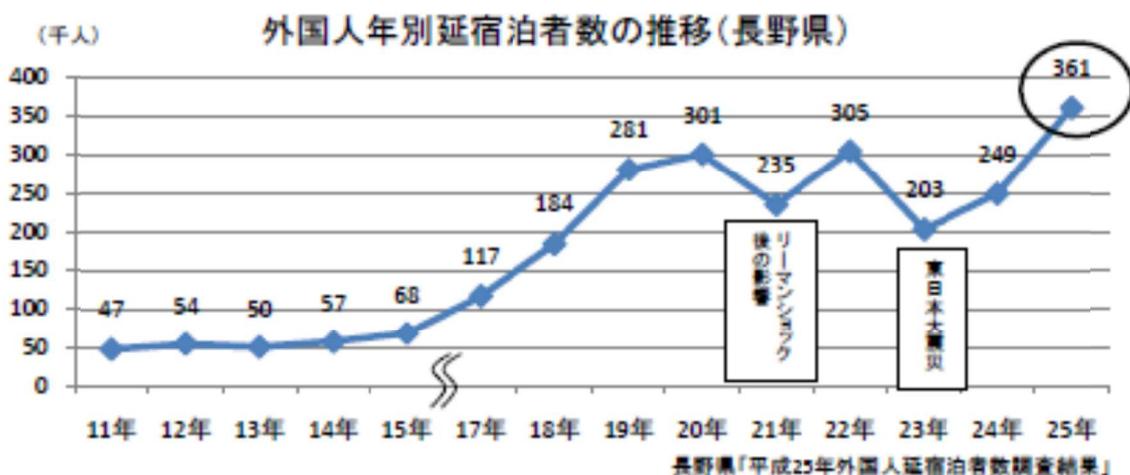
2 今回の提案内容

- 非検疫空港である信州まつもと空港において行われる検疫業務を、現在の検疫所常勤職員の派遣ではなく、検疫所が非常勤職員等に任命した空港近隣の医師が検疫業務を行うことも可能とする。

3 提案による効果

- 海外からのビジネスジェット機やプライベートジェット機などが信州まつもと空港へ直接就航が可能となり、スキーや山岳観光などを楽しむ外国人富裕層をはじめとした海外からの観光誘客が促進され、地域経済の活性化に資する。

(参考) 外国人年別延宿泊者数の推移（長野県）



5 インバウンド推進のための外国人スキーインストラクターの確保

1 課題

県内スキー場では、近年の外国人スキー客の急速な増加に伴い、外国語対応可能なスキーのインストラクターが不足しており、外国人インストラクターの人材確保が課題となっている。

今後、一層の増加が見込まれる中国、台湾、東南アジア諸国を始めとするスキー客を国内に誘客し、満足度の高いサービスを提供することで、スキー産業の振興と地域の活性化を図る必要がある。

2 原因

外国人スポーツ指導者の査証（ビザ）発給については「3年の実務経験」が必要（出入国管理及び難民認定法第6条、第7条関係、以下「入管法」という。）であるが、スキーインストラクターの場合は、通年型のスポーツではないことから、1年のうち実質3ヵ月程度の実務経験しか認定されないため、外国人スポーツ指導者の査証発給の要件を満たすには実質12年以上の実務経験が必要となり、精力的に活躍できる20～30歳代の人材確保が極めて困難となっている。

【在留資格認定証明書不交付の事例】

申請日：2011年11月30日 国籍：オーストラリア 実質：15月（3シーズン）

就業国	実務期間
ニュージーランド	2008. 6. 15～2008. 9. 14 【2008 シーズン】 (3月)
アメリカ	2008. 12. 10～2009. 4. 15 【2008～2009 シーズン】 (4月)
ニュージーランド	2009. 6. 2～2009. 10. 4 【2009 シーズン】 (4月)
日本	2010. 12. 10～2011. 3. 31 【2010～2011 シーズン】 (4月)

【長野県内のスキースクールの外国人利用状況】

Aスキースクールの利用状況（2014～2015シーズン）

全体数7600人うち外国人利用者数625人（豪州5割、香港1割、その他4割）

3 今回の提案内容

外国人スポーツ指導者（スキーのインストラクター）として3シーズン以上の実務経験を備える外国人については、査証（ビザ）発給要件のうち、実務経験を緩和する。

4 提案による効果

外国人スキー客の満足度向上によるスキー場利用者の増加や新たな雇用創出を通じて、観光産業の活性化等地方創生に寄与する。

また、長野県は外国人宿泊者数を現在の66万人から2019年までに倍増(132万人)することを目標としており、これを加速させることにより、国全体の2020年訪日外国人旅行者数2000万人超(新たな目標を検討中)の目標達成に貢献できる。

さらに、冬季オリンピック開催県「NAGANO」の発信により、平昌、東京、北京と東アジアで続くオリンピックの開催効果を地方へ誘導できる。

6 道の駅内の道路区域における道路占用許可の緩和

1 現状・問題点

- 道の駅は、レストランや直売所などからなる地域振興施設において、各道の駅が独自に地方の特色や個性を表現し、文化などの情報発信や様々なイベントを開催することで利用者が楽しめるサービスを提供している。
- 道の駅は、「駐車場」、「休憩所」、「地域振興施設」等から構成され、市町村等がこれら全てを整備する「単独型」と、「駐車場」や「休憩所」などを道路管理者（国、県等）が整備し、地域振興施設等（直売所、レストラン等）を市町村等が整備する「一体型」がある。
- 「単独型」は道路区域が存在していないため、管理者による自由な使用が可能であるが、「一体型」については、道路区域が存在し、その区域内では、道路法が適用されるため、道の駅の設置形態により、敷地の利用に制限がかかる状況となっている。
- 道路占用が可能な工作物等は、道路法において限定列挙されており、これに該当しないものや、道路の敷地外に余地がある場合には原則として許可が認められない。

2 今回の提案内容

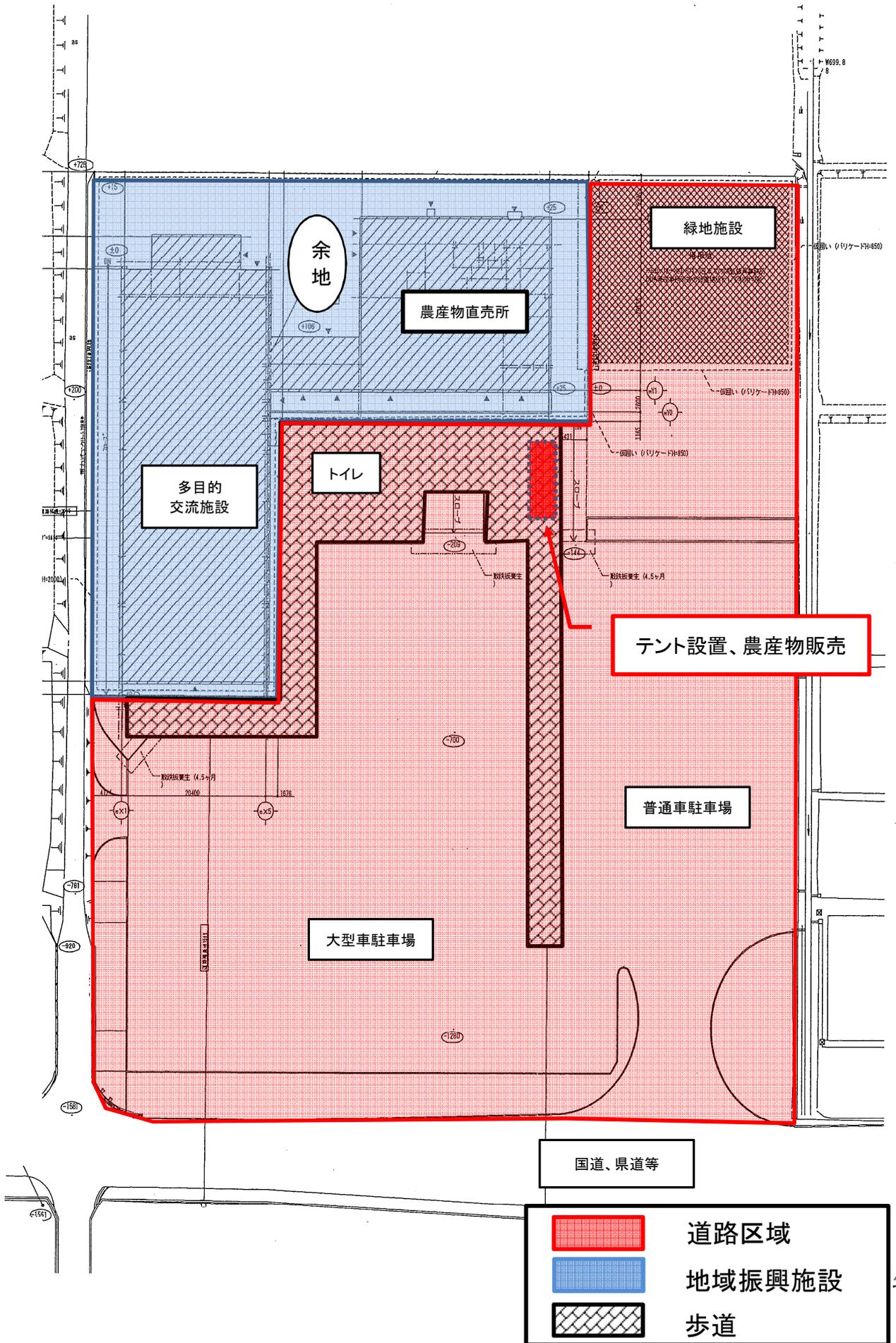
- 道の駅管理者（市町村等）が、道の駅内の道路区域内において、賑わいの創出など地域の活性化に寄与する目的で公共性の高い工作物等を設置する場合には、道路管理者の裁量で占用を許可できるよう規制の緩和を求める。
- 国土交通省では、道の駅の機能強化を図り、道の駅による地方創生拠点の形成に取り組んでおり、この取り組みに資する規制の緩和であると考えられる。

3 提案による効果

- 現在、道の駅は、それ自体が目的地となっていており、地域の特産物や観光資源を活かして人を呼び、地域に雇用を創出している。
- 道の駅内の道路区域について、工作物等の設置について柔軟に対応することにより、道の駅の有効活用が図られるため、更に道の駅ごとに独自性を出したサービス提供が可能となる。
- 道路利用者の利便性の向上や観光・産業の活性化、地域の雇用の創出に繋がる。
- 県内の道の駅から、地域振興施設以外で道路区域内の駐車場に併設されている歩道において、農産物を販売したいため、常設の販売所設置の要望がある。

(参考)

道の駅 概要図



(参考)

「道の駅」設置状況一覧表

1 一体型(県管理)

19箇所(その他 事業中1箇所)

H27.5.15現在

No	路線名	市町村名	駅名	事業種別	供用	備考
1	(国)117号	栄村	信越さかえ	国補	H6.1.7	
2	(主)大町明科線	池田町	池田	県単	H7.4.1	
3	(主)長野大町線	長野市	中条	県単	H7.5.1	
4	(主)諏訪白樺湖小諸線	東御市	みまき	県単	H7.5.1	
5	(国)151号	下條村	信濃路下條	県単	H8.4.22	
6	(国)148号	白馬村	白馬	国補	H8.8.9	
7	(国)152号	長和町	マルメの駅ながと	国補	H10.3.26	
8	(国)117号	中野市	ふるさと豊田	県単	H9.10.4	
9	(一)有明大町線	松川村	安曇野松川	県単	H9.11.9	
10	(国)292号	山ノ内町	北信州やまのうち	県単	H9.10.22	
11	(国)142号	佐久市	ほっとぽ〜く・浅科	国補	H10.9.28	
12	(国)148号	小谷村	小谷	直轄代行	H11.11.15	
13	(主)開田三岳福島線	木曾町	三岳	県単	H12.4.23	
14	(国)403号	筑北村	さかきた	国補	H13.6.8	
15	(国)151号	阿南町	信州新野千石平	県単	H13.4.20	
16	(主)飯島飯田線	飯島町	花の里いいじま	県単	H14.8.2	
17	(主)上田小諸線	東御市	雷電くるみの里	国補	H15.9.28	
18	(国)143号	青木村	あおき	国補	H18.4.27	
19	(一)土合松本線	松本市	今井 恵みの里	国補	H21.8.2	
(20)	(国)153号	飯島町	(仮称)田切の里	交付金	H28供用予定	(事業中)

2 一体型(国土交通省管理)

8箇所

	路線名	市町村名	駅名	事業種別	供用	備考
1	(国)19号	塩尻市	奈良井木曾の大橋	直轄	H4.3.21	
2	(国)19号	木曾町	日義木曾駒高原	直轄	H5.4.1	
3	(国)19号	大桑村	大桑	直轄	H6.10.13	
4	(国)153号	平谷村	信州平谷	直轄	H7.8.1	
5	(国)20号	富士見町	信州蔦木宿	直轄	H11.4.1	
6	(国)18号、(一)杉野沢黒姫(停)線	信濃町	しなの	直轄、県	H11.4.21	
7	(国)19号	塩尻市	木曾ならかわ	直轄	H14.2.20	
8	(国)18号	上田市	上田 道と川の駅	直轄	H22.4.1	

3 単独型(市町村等管理)

15箇所

	路線名	市町村名	駅名	事業種別	供用	備考
1	(国)19号	長野市	信州新町	町	S63.4.30	
2	(国)19号	長野市	長野市大岡特産センター	村	H2.4.11	
3	(国)20号	塩尻市	小坂田公園	市	H7.7.1	
4	(国)152号	伊那市	南アルプスむら長谷	市	H5.4.12	
5	(主)安曇野インター堀金線	安曇野市	アルプス安曇野ほりがねの里	市	H8.5.19	
6	(国)158号	松本市	風穴の里	市	H5.6.29	
7	(主)長野大町線	大町市	ほかほかランド美麻	市	H12.12.2	
8	(一)村山小布施(停)線	小布施町	オアシスおぶせ	町	H12.4.1	
9	(国)117号	飯山市	花の駅 千曲川	市	H14.4.19	
10	(国)152号	飯田市	遠山郷	市	H16.4.1	
11	(主)長野大町線	小川村	おがわ	村	H8.5.11	H19登録
12	(国)19号	木曾町	木曾福島	町	H22.11.1	
13	(国)19号	木祖村	木曾川源流の里 きそむら	村	H22.11.5	
14	(一)美ヶ原公園西内線	上田市	美ヶ原高原美術館	財 ※	S54.9.1	H19登録
15	(国)403号	木島平村	FARMUS 木島平	村	H27.5.1	

※(財)彫刻の森美術館

合計 42箇所 (その他 事業中1箇所)

7 下水道施設によるし尿等の処理について

1 現状・問題点

(現状)

人口減少下において地域社会の生活環境を維持していくに当たっては、以下の理由から、既存の下水道施設を有効利用し、下水道施設でし尿や浄化槽汚泥を受け入れ処理することが合理的である。県内市町村からも強い要望を受けている。

- 下水道の普及と人口減少の進行により、し尿等の発生量が減少している状況下においては、老朽化し改築時期を迎えた、し尿処理施設の改築経費よりも安価に設置でき、住民負担の軽減が図られる。

(問題点)

現行制度では、下水道施設でし尿等を処理しようとする投入施設は下水道施設に含まれないことから、容易に設置することができない。

2 長野県内の取組

県内の3団体では、独自財源によりし尿処理施設を改造するなどして下水管へし尿等を投入し、下水道終末処理場でし尿等の処理を行っている。

【下水道管へのし尿等投入改造事例】

改造費：約2億円（し尿処理施設を全面改修した場合…約15億円）

- ・ 県内のし尿処理施設(23施設)のうち9施設において、下水道施設によるし尿等の処理を検討。

3 今回の提案内容

下水道施設でし尿等を受け入れ処理することが、し尿処理施設で処理するよりも総合的に判断して有利な場合、し尿等の受入施設を下水道施設として位置付け、当該施設の設置を容易なものとする。

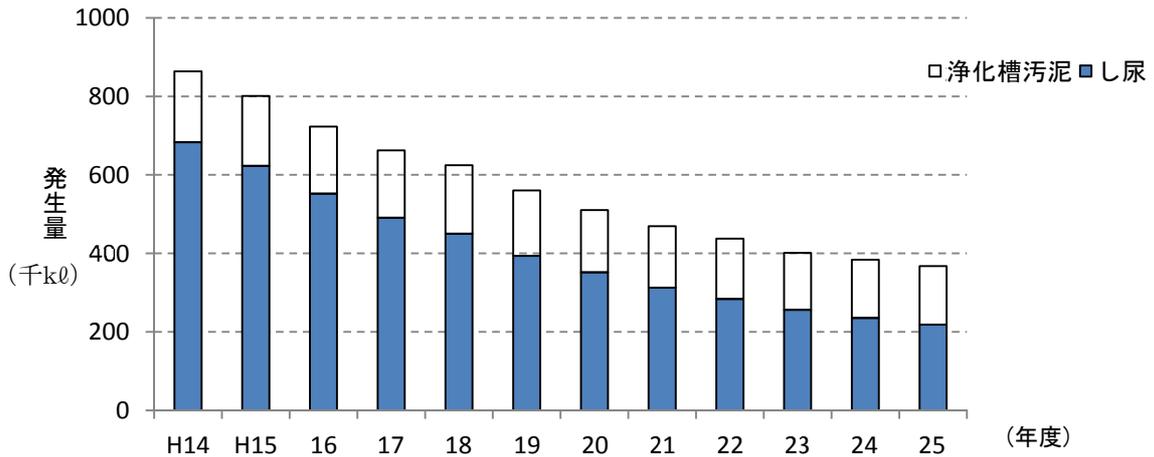
4 提案の効果

下水道処理場を活用して、し尿等を一体的に処理することにより、

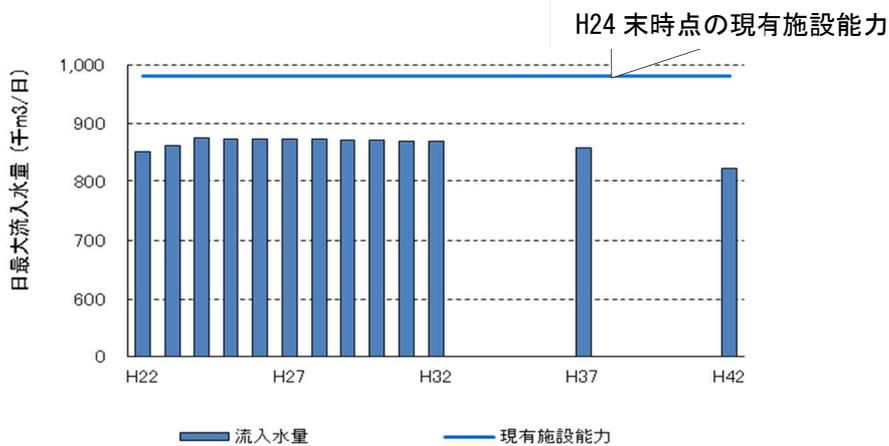
- ①し尿処理施設更新経費の削減
- ②生活排水処理を一元化することによる処理コストの縮減
- ③下水道使用料増収による下水道事業の経営安定化が図られる

など、汚水処理施設の効率的な整備・運営につながる。

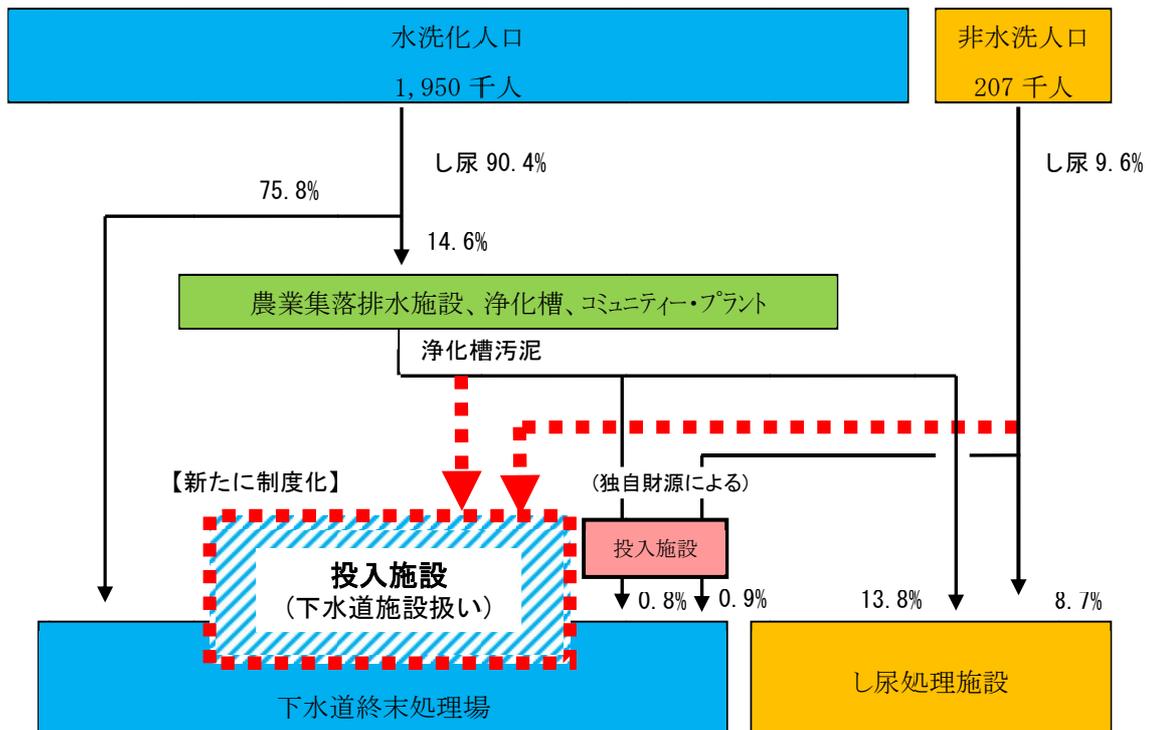
(参考) 長野県内のし尿・浄化槽汚泥の発生量の推移



(参考) 下水道流入量の推移予測



(参考) 提案の全体イメージ



(数値は平成 25 年度長野県のし尿の排出及び処理の状況)