

国家戦略特区ワーキンググループヒアリング資料



平成30年7月
長崎県

1. 長崎県「スーパー林業特区」	1
【本県で活用予定の既存規制改革メニュー】	
2. 農業支援外国人材の受入	10
3. 諫早湾干拓地における近未来技術実証フィールド （農業版レギュラトリー・サンドボックス）の構築	12
4. 過疎地等での自家用自動車の活用拡大	14
5. 道の駅設置者民間拡大事業	15
6. エリアマネジメントの民間開放	16

長崎県「スーパー林業特区」

1.長崎県「スーパー林業特区」

～ 長崎県から創る林業革命

国際的に競争力のある、世界と戦える長崎の林業 ～

川上側での課題

- 森林資源の利用期を迎える一方で、所有者不明や未相続の林地が点在し、森林施業の集約化が限定

規制緩和の提案

- | | |
|---|--|
| 【地方税法】
所有者探索時の固定資産課税台帳の全面的活用 | 【不動産会社等の活用】
民間事業者（不動産会社等の活用）による林地境界の探索・確定の促進 |
| 【森林法】
固定資産税の納税者1人の同意で管理・整備を推進 | 【トラブルへの対応】
後日、所有者からの申立て等があった場合の仲裁組織を設置 |

林地の集約化の促進

- 森林整備を担う民間事業者の参入
- 良質な雇用の場の創出

川下側での課題

- 国内外での木材需要が高まる一方で、小回りのきく物流網が不十分
- 木材の輸送費用や事務負担により、輸出等の企業活動を阻害

規制緩和の提案

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 【関税法】
不開港への直接入港の要件緩和 | 【検疫法】
無線検疫指定港の認定要件緩和 |
| 【貨物自動車運送事業法】
貨物運送事業の許可基準を緩和 | 【道路交通法、道路法】
特殊車両輸送許可手続きを一元化 |

輸送や手続きのコストを大幅削減
(産地に近い小回りのきく物流網の構築)

- 森林資源をトータルで商品化し、木材需要の高まるアジア向けに輸出拡大を図る民間事業者の参入
- 良質な雇用の場の創出

相乗効果

相乗効果

国際的に競争力のある、世界と戦える林業の確立

<経済効果>
県全体を森林整備した場合

年間売上 164億円
新規雇用 900人

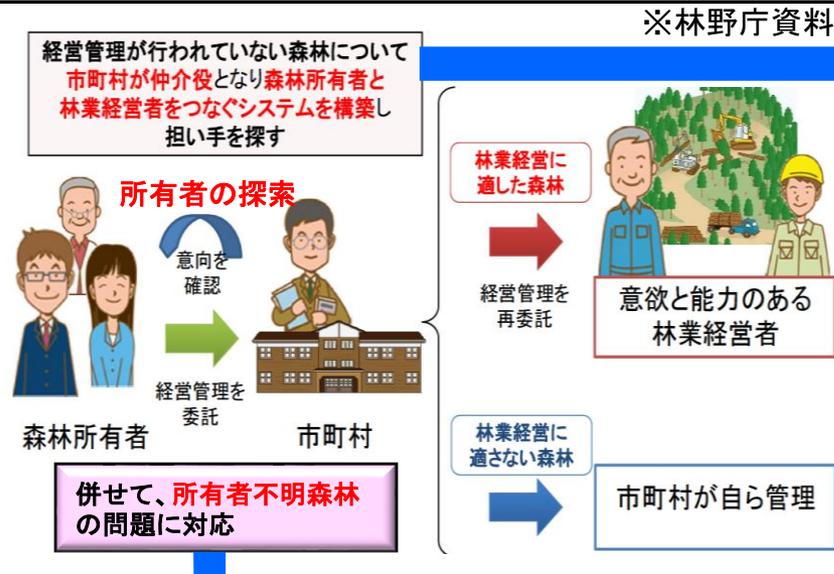
※年間輸出額 21億円
(中国、台湾、韓国、ベトナム向け)

森林経営管理法「新たな森林管理システム」の課題と長崎県の提案 <概要>

森林経営管理法「新たな森林管理システム」概要

<森林経営管理法の趣旨>平成30年5月25日成立

これまで、国及び都道府県が補助を行いつつ所有者による自発的な施業を基本としてきたが、所有者不明や境界不明森林の増加、担い手不足といった根本的な課題があり、森林現場や所有者に近い市町村の役割を明確化。



長崎県における所有者不明森林の現状

- H24年度以降、新たに森林の所有者となった者の届出面積は、民有林全体面積の0.7%(H28末)にすぎない。
- H28年度の地籍調査による登記簿上の筆数では、所有者不明となっている森林は、全体の約39%。
登記簿と固定資産課税台帳等との照合により、最終的に所有者不明となった筆数の森林は、全体の約0.2%。
- H29末の地籍調査済み森林面積は、72%となっている。

課題① 所有者探索・同意取得

- 固定資産課税台帳の情報利用は、H24年度以降に異動があった情報のみに限定され、かつ、市町村内部での利用に限定。
所有者の確知が進まない！
- 所有者探索や同意取得等、市町村職員の膨大な事務量が発生！

長崎県の提案

★所有者探索時の固定資産課税台帳の全面的活用！

★民間事業者(不動産会社等の活用)による林地境界の探索・確定を促進！

- 守秘義務を課して事業者との情報共有を行うことにより民間活力で所有者を特定して同意取得を進める一方、調査範囲を限定することで所有者不明森林の活用を促進

課題② 所有者不明森林等の対応

- 登記簿上の本人又は法定相続人が特定できない場合、
固定資産税の納税者のみの同意では市町へ委託できない！

長崎県の提案

★法定相続人でない固定資産税の納税者等を「事実上の管理者」に！

- 固定資産税の納税者1人の同意で森林管理・整備を推進
国の手続きより円滑に同意取得が可能となり林地集約と活用を促進

課題③

同意みなし森林権利者からの訴訟等のリスク担保

- 所有者不明とみなした森林において間伐等の森林整備を行った後、当該森林所有者が現れて訴訟を起こすリスクあり！

長崎県の提案

★仲裁機関でトラブル回避！

- 県において弁護士等の専門家で構成する仲裁組織を設置
民間事業者が安心して新規参入し易くなり林地集約と活用を促進

森林経営管理法「新たな森林管理システム」の課題と長崎県の提案

森林経営管理法

趣旨

・これまで、国及び都道府県が補助を行いつつ所有者による自発的な施業を基本としてきたが、所有者不明や境界不明森林の増加、担い手不足といった根本的な課題があり、森林現場や所有者に近い市町村の役割を明確化。

概要

・所有者自らが管理できなくなった森林を市町村が集約し、意欲ある経営者に貸し出して管理させ、経済的に成り立たない森林は、市町村自らが管理する。

制度設計

・森林所有者の森林管理の責務を明確化し、市町村が経営管理の意向を調査(※意向確認のための**森林所有者の探索は市町村が行う。**)
 ・森林所有者から市町村へ経営管理を委託する希望があった場合、経営管理権等を設定
 ・林業経営に適した森林は、意欲と能力のある林業経営者に再委託し、林業経営に適さない森林は、市町村自らが管理

●所有者が不明等の場合については、次の特例がある。
 (収益等は供託)
 ①共有者の一部が不明な場合
 ※市町村による探索→公告(6ヶ月)を経て経営管理権を設定。
 ②確知されている所有者が不同意の場合
 ※市町村勧告→裁定申請→意見書→知事裁定手続により経営管理権を設定。
 ③所有者が不明の場合
 ※市町村による探索→公告→知事裁定手続により経営管理権を設定。

課題

①今回の森林経営管理法は、H23年度創設の「要間伐森林制度」を取り込んだものであるが、同制度は**H23年度以降、全国で活用した事例無し!**
 ②所有者や相続人特定のための参考となる固定資産課税台帳の情報利用は、**H24年度以降に異動があった情報だけに限定され、かつ、市町村内部での利用に限定されているため、所有者の確知が進まない!**
 ③市町村職員が所有者の同意を取り付け、事業者へ提供することとなっているが、**膨大な事務量が発生する!**
 ④登記簿上で所在不明となっている森林は、**約4割であり(長崎県の場合)確知が進まない!**
 ⑤所有者不明とみなした森林において間伐等の森林整備を行なった後、**当該森林所有者が現れて訴訟を起こすリスクがある!**

長崎県の提案

提案Ⅰ

【提案内容】

・H23年度以前を含む**全ての森林所有者に係る固定資産課税台帳**の情報を、各市町村の林務部局へ提供可能にし、民間事業者(不動産会社等)が**所有者の掘り起こしに活用できるように情報提供。**
 (民間事業者には協定を結んで守秘義務を課す。)

【効果】

・**事業者との情報共有により民間活力で所有者を特定して同意取得を進める**一方で、調査範囲を限定することで所有者不明森林の活用を促進。

提案Ⅱ

【提案内容】

・登記簿及び固定資産課税台帳で法定相続人が特定出来ない場合、「**事実上の管理者**」として固定資産税の納税者等の同意で市町村等への森林の経営・管理の委託を可能にする。

【効果】

・国の手続きより円滑に同意取得が可能となり、林地集約と活用が進む。

提案Ⅲ

【提案内容】

・法定相続人でない**固定資産税の納税者等を「事実上の管理者」とし、同意を得て市町村等への森林経営・管理の委託を簡易な手続きにより可能にする。**
 それでも不明な森林は、主体的に市町村が国の制度を活用。
 ・森林所有者からの**訴訟リスクについて、事前相談**や**権利者からの申立て等**に対応するため、県に弁護士等の専門家て構成する**仲裁組織を設置。**

【効果】

・訴訟リスク等の回避により、民間事業者が安心して新規参入し易くなることから、林地集約と活用が進む。

1.長崎県「スーパー林業特区」

～ 外国貿易船の不開港への直接入港を可能とすることによる原木、製材品等の輸出拡大 ～

背景

- ・国際的に競争力のある、世界と戦える長崎県の林業を確立するためには、原木や製材品等の輸出、製材工場、チップ工場、バイオマス発電など川下側での規制緩和等により、輸送や手続きのコストを大幅に削減し、民間事業者の参入を促していく必要がある。
- ・しかしながら、原木や製材品等の輸出において、海外から入港する外国貿易船は、関税法で定められた「開港」（輸出入される貨物の価額や外国貿易船の入出港隻数が比較的多い中核港）以外の「不開港」へ直接入港することができない。
- ・産地により近い小規模の港は「不開港」であることから、いったん「開港」を経由する必要があるため、その分、輸送にかかる時間が長くなるため、船のチャーター代金など輸送コストの負担が大きくなっている。

現状（規制の内容）

- 貨物の輸出入についての税関手続きの適正な処理を図るため、海外から入港する外国貿易船が直接入港できる「開港」を、貨物の輸出入と外国貿易船の入出港隻数の状況等を勘案して政令で定めており、「開港」以外の港（不開港）には直接入港できない。（関税法第2条、第15条、第20条）
- 「開港」の要件
 - ・1年間の輸出入貨物の価額の合計が5千万円超、かつ、外国貿易船の入出港隻数が11隻超（関税法施行令第1条）

産地により近い小規模の港は「不開港」となり、海外からの外国貿易船が直接入港できない。

船のチャーター代金など輸送コストの負担が拡大

税関
手
続
き
の
緩
和

規制緩和の提案

○外国貿易船の海外からの入港にかかる関税法の規制緩和

外国貿易船が海外から入港して原木や製材品等を積載し輸出する際の「開港」の要件を緩和し、「開港」を経由せず、現行の「不開港」への直接入港を可能とする。 ※ただし、「開港」と同様の税関手続きは、当然に必要。

効果

○輸送にかかる時間短縮に伴い、船のチャーター料等輸送コストの大幅削減が可能となり、木材のアジア向け輸出が拡大

<具体例> 対馬市・峰港（不開港）から韓国・釜山港へ輸出

○時間短縮効果

- ・開港である対馬市・厳原港を経由する必要がなくなるため、所要時間が1日減少（現状3日⇒緩和後2日）

○輸送コスト削減効果

- ・所要時間短縮により、約7,089千円/年のコストが削減

1.長崎県「スーパー林業特区」

～ 検疫官の臨船が不要な無線検疫を拡大することによる原木、製材品等の輸出拡大 ～

背景

- ・国際的に競争力のある、世界と戦える長崎県の林業を確立するためには、原木や製材品等の輸出、製材工場、チップ工場、バイオマス発電など川下側での規制緩和等により、輸送や手続きのコストを大幅に削減し、民間事業者の参入を促していく必要がある。
- ・しかしながら、原木や製材品等の輸出において、海外から入港する外国貿易船は、検疫法で定められた「検疫港」や「無線検疫指定港」において検疫を受けた後でなければ、国内の港に入港できない。
- ・産地により近い小規模の木材積出港は、「検疫港」や「無線検疫指定港」ではないことから、海外からの外国貿易船が直接入港できず、その分、輸送にかかる時間が長くなるなど、輸送コストの負担が大きくなっている。

現状（規制の内容）

- 国内に常在しない感染症の病原体が船舶等を介して国内に侵入することを防止するため、海外から入港する外国貿易船は「検疫港」や「無線検疫指定港」で検疫を受けた後でなければ、国内の港に入港できない。
（検疫法第3条、第4条、第8条）
- 「検疫港」の指定基準（厚生労働省の局長通知による）
 - ①検疫対象船舶の入港隻数が指定後の3年間にわたり、各年とも年間100隻以上見込まれる
 - ②検疫区域の設定が可能
 - ③船舶において検疫伝染の患者が発見された場合、病院への委託等により患者の隔離収容が可能
 - ④関税法による通関手続きと出入国及び難民認定法に基づく入国管理手続きが当該港で実施※「無線検疫指定港」は、①、③、④を満たす場合

産地により近い小規模の港は「検疫港」や「無線検疫指定港」ではないため、海外からの外国貿易船が直接入港できない。

船のチャーター代金など輸送コストや事務負担が拡大

検疫手続きの緩和

規制緩和の提案

○検疫法における「無線検疫指定港」の認定基準の緩和

検疫未指定港である産地により近い小規模の木材積出港に、外国貿易船が海外から直接入港できるように無線検疫指定港の認定要件（検疫対象船舶の年間入港見込みが100隻以上等）を緩和し、検疫官の臨船検疫が不要な無線検疫を可能とする。

効果

○検疫手続きにかかる時間短縮など、輸送費用や事務負担が低減し、木材のアジア向け輸出が拡大

【参考】

- ・本県の検疫港：長崎港、佐世保港、厳原港、比田勝港
- ・本県の無線検疫指定港：長崎三重式見港、松島港
- ※無線検疫とは、船舶から通報された検疫情報を審査することにより、検疫官が乗船せずに検疫を実施するものであり、無線検疫指定港は、無線検疫だけに対応する港。

1.長崎県「スーパー林業特区」

～ 農業法人等が共同出資するグループ^①運送会社の新設による農林水産物の安定出荷体制の整備 ～

背景

- ・農業法人等が自ら生産した農林水産物・農林水産加工品を出荷する場合、自前の車両で運ぶか運送会社に委託して出荷しているが、一部地域では運送会社が少なく、旬の農林水産物等を出荷するのに大変苦心している。また、運送業は将来的に、深刻な労働力不足になることが指摘されている。
- ・そこで、同様の悩みを抱える農業法人等数社で共同出資し、グループ会社となる運送会社を設立し、自らの農林水産物等を安定的に出荷する体制を整備したいという要望がある。
- ・しかしながら、新たに一般貨物自動車運送事業の許可を得る際の、最低導入台数や運行管理体制等の制限が厳しく、実現に至っていない。

現状

○貨物自動車運送事業法

貨物自動車運送事業法第6条及び第35条に規定する許可基準を表した各地方運輸局長が公示する「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可事案の処理方針」

- ・最低車両台数： 5 両以上
- ・運行管理体制： 専任の整備管理者の確保

※上記は九州運輸局長が定めたもの

※一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可は各地方運輸局長が行う

トラックドライバーの需給の将来予測

出典) 鉄道貨物協会

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	993,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	▲29,118人	▲106,211人	▲85,946人

農林水産物安定出荷体制の確立

規制緩和の提案

○貨物自動車運送事業法の規制緩和

農業法人等が共同出資して設立するグループ会社が一般貨物自動車運送事業を実施する場合には、許可基準を下記に緩和する。

- ・最低車両台数： 1 両以上
- ・運行管理体制： 整備責任者の外部委託可

※ただし、安全性を考慮して、過疎地域における一つの市町の範囲内で運送事業を行う場合に限る。

効果

○安定的な出荷体制の確立による販売額の増加

- 農業法人等による旬な農林水産物等の安定出荷が可能となり、農林水産物販売額の増加につながる。
- 将来的に上昇が見込まれる運送費の低減を実現し、コストの削減につながる。

1.長崎県「スーパー林業特区」

～ 特殊車両輸送の許可手続き一元化による大型CLTパネルの需要拡大 ～

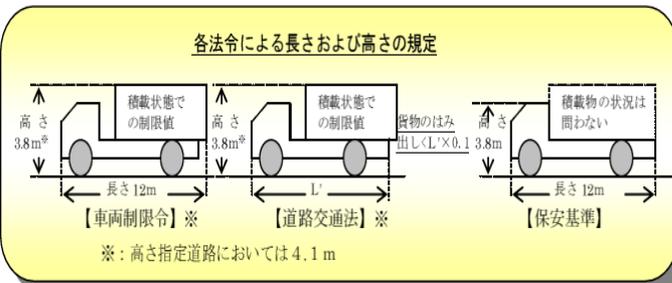
背景

- ・森林の有する多様な機能の十分な発揮に向けて森林整備をさらに進め、バランスの取れた森林を維持していくため、搬出間伐に加え、主伐・再造林に取組み、木材生産を拡大しながら森林の更新を図っていく必要がある。
- ・木材生産を拡大するためには、CLT等建築物の新たな木材需要の創出が必要であり、県内での木造施設需要を伸ばしていく必要がある。
- ・CLTはパネル自体が柱・梁となり、従来の木造と比べて施工がシンプルであり、工期の短縮が図られる。また、断熱性に優れ、製材用には不向きである曲がり材を有効に活用できることから、木材需要の飛躍的な拡大が期待される。
- ・しかし、長崎県内にはCLT等二次加工製材品の加工工場がなく、県外（鹿児島県や岡山県等）のCLT工場から、トラックで陸送する必要がある。
- ・公道でのトラック輸送は、**貨物積載状態で長さ12m以上、高さ3.8m以上等の輸送を行う場合、「道路法（車両制限令）」、「道路交通法」及び「道路運送車両法」に基づく許可を車両ごとに各所管先で得なければならない、それぞれの許可にかかる個別の申請書の作成を要するなど手続きが煩雑である**ことから、大型CLTパネルの利用が進まず、小幅パネルの施工となり、施工の効率化が図られていない。

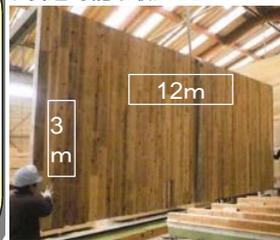


現状（規制の内容）

- 【道路法に基づく車両制限令】 所管:国土交通省(道路局)
貨物積載状態で長さ12m、高さ3.8m等の制限値を超えて輸送する場合に許可が必要。
- 【道路交通法】 所管:各道府県警察
貨物積載状態で高さ3.8m等の積載の制限を超えて輸送する場合に許可が必要。
- 【道路運送車両法】 所管:国土交通省(自動車局)
全長12m以上、車高3.8m以上等の車両を運行する場合に許可が必要。



○製造可能な最大CLTパネル



規制緩和の提案

長崎県佐世保市
ハウステンボスCLTホテル

- 特殊車両輸送許可申請手続きの一元化**
・各申請書類を共通化し、申請先を一元化することにより、手続きの簡素化を図り、申請者の事務負担を軽減。

効果

- ◆手続きが簡素化され、大型CLTパネルの輸送が増加。
- ◆CLTパネルの大型化により、組立て部材が減少し、施工の簡略化、工期短縮により、建設コストが削減。
- ◆CLT建築物の増加により木材需要が拡大。
- ◆木材需要の拡大による雇用確保。
- ◆林業・木材産業従事者の所得向上。

本県で活用予定の既存規制改革メニュー

2.農業支援外国人材の受入れ①

現状

○農業については、離島や中山間地域を多く抱える長崎県にとって、食品、流通等の関連産業も含めた**就業の場や所得機会を創出している地域の基幹産業**。

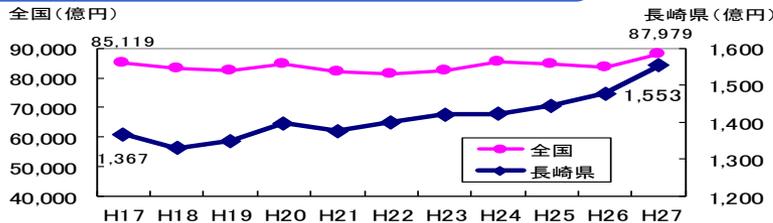
○県では、品質向上、多収化、コスト縮減等を通じて生産拡大と所得向上を図るなど、攻めの農業を展開することで、**農業産出額（平成28年：1,582億円）は7年連続で増加し、過去10年の伸び率は全国2位**となるなど、順調に推移。

農業産出額の推移

(単位:億円)

	H22	H25	H26	H27	H28
実績	1,367	1,444	1,477	1,553	1,582

農業産出額の過去10年間の伸び率の全国比較



【課題】

○しかしながら、農業者の更なる所得向上や農業の成長産業化を図るためには、**経営規模の拡大に必要な労働力の不足が大きな阻害要因**となっており、その解決策として、生産現場からは、**県全体で年間300人程度の外国人材の活用の要望**が寄せられているところ。

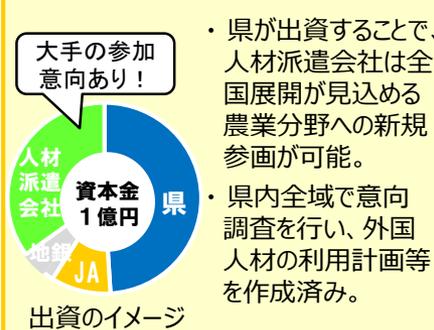
○また、本県農業では、**中・小規模の農家が多く、品目によっては農繁期・農閑期の作業量に差**があるといった特徴があるほか、**出荷・調整、加工、販売等の作業への対応**も必要なことから、外国人材の労力確保に際しては、こうしたニーズにも**きめ細やかに対応できるスキーム**が不可欠。

特区メニューの活用

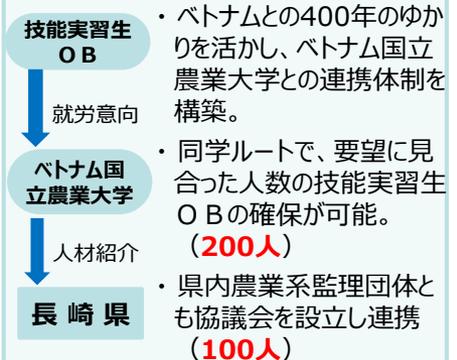
○「**国家戦略特別区域農業支援外国人受入事業**」を活用し、県、JAグループ、地銀、人材派遣会社の出資により新たに設立する「**農業サービス事業体**」が**特定機関**となり、農業支援活動を行う外国人を雇用契約により受け入れ、労働者派遣法に基づき、**JA出資法人、農業法人等に派遣するスキーム**を構築。

長崎県の取組のポイント

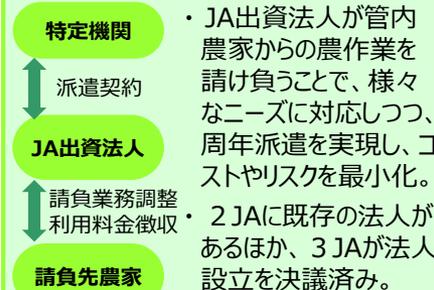
特定機関には県が出資



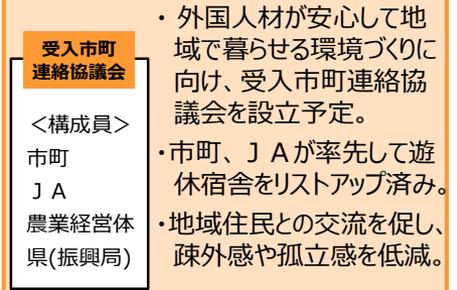
ベトナム国立農業大学との連携



JA出資法人が農作業を請負



地域と連携した受入態勢



2.農業支援外国人材の受入れ②

事業スキーム

【農業版・平成の「出島」】

農業分野における外国人材受入のためのスキーム構築

適正受入管理協議会

内閣府地方創生推進事務局、福岡入国管理局、
長崎労働局、九州農政局

連携

長崎県

・苦情
相談

・定期報告
・重大案件報告(即時)

・特定機関の基準適合性確認
・巡回指導
・監査等

・現地調査
・勉強会

農業サービス事業体(特定機関)

(労働者派遣法の許可を受けた事業者)

派遣契約

農業経営体
(JA出資法人等)

連携

苦情
相談

苦情
相談

雇用
契約

・派遣労働者としてフルタイム雇用
・日本人と同等以上の報酬額
・保証金徴収禁止
・必要な研修の実施等

作業指示

労力提供

国内
人材

外国人農業
支援人材

受入市町連絡協議会を設立
(住宅確保や地域住民との交流促進)

送出先紹介(長崎県)

ベトナム国立
農業大学

区域指定を受けた場合のスケジュール(イメージ)

事前対応	1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目
農業サービス事業体設立 (H30.8設立予定)					
		受入市町連絡協議会設立	労働者派遣法の許可	適正受入管理協議会設立	特定機関基準適合性確認
		技能実習生OBの受入協議	現地面接、人材決定		
					外国人就労開始

効果

農業所得の向上
農業産出額の拡大

儲かる経営体の姿

県外・農外から人を
呼びこむ好循環づくり

地域がにぎわう
社会の実現

3.諫早湾干拓地における近未来技術実証フィールド (農業版レギュラトリー・サンドボックス)の構築 ①

現状 (スマート農業推進の取組)

- 高齢化に伴う担い手の減少や深刻な労働力不足により、今後、産地の縮小が危惧されるなかで、産地の維持強化が大きな課題
⇒ **ロボット技術やICTを活用しながら、スマート農業実現に向けた取組を積極的に推進する必要**
- その取組として、諫早湾干拓地では、**大規模圃場の特徴を活かし、省力化や低コスト化により高収益を確保する先進的農業モデル**の実現を目指し、大手農機製造メーカーと連携した自動走行トラクターの現地実証に取り組んでいる。



【課題】

- しかし、現地実証をさらに進めるためには、「農業機械の自動走行に関する安全性確保ガイドライン」や「道路交通法」などの規制を超える実証試験が必要であるものの、その実施には制限がある。
(例) 夜間の完全無人自動走行、圃場間の完全無人自動走行 など



・写真は、衛星測位技術を用いて自動走行するトラクター
・使用者は農機に搭乗して、前方の無人機を監視しながら作業

特区メニューの活用策

- 諫早湾干拓地の大規模圃場の実証区域を設定し、**近未来技術実証ワンストップ**を活用した**実証フィールドを構築**。
 - ・民家や集落から隔地にある広大な干拓地を実証区域として利用し、現地実証時には人の立入り等を制限することができるため、万一の場合も人的な事故等が起きない状況を容易に整えることが可能
⇒安全性の面から規制が強い内容の実証(完全無人自動走行、夜間のドローン飛行等)についても可能とする。
 - ・実証区域となる範囲の指定や、干拓地で営農する農業者との調整を行うワンストップセンターを設置。規制を行う機関(国土交通省・警察庁・農林水産省など)にも参画してもらうことで、関係法令の規定に基づく手続きを一元化
 - ・大手農機製造メーカーに限らず、県内企業が農業分野における先進的な実証を行うにあたり、実証フィールドとしての利用が可能
 - ・実際の圃場を使った実証により、農業分野での実用化に直結
- 農業版レギュラトリー・サンドボックス**の実現に向けた体制も併せて構築し、将来、諫早湾干拓地を規制のフリーゾーンとなる**農業分野の先端技術実証フィールド**へ発展。



「道路交通法」

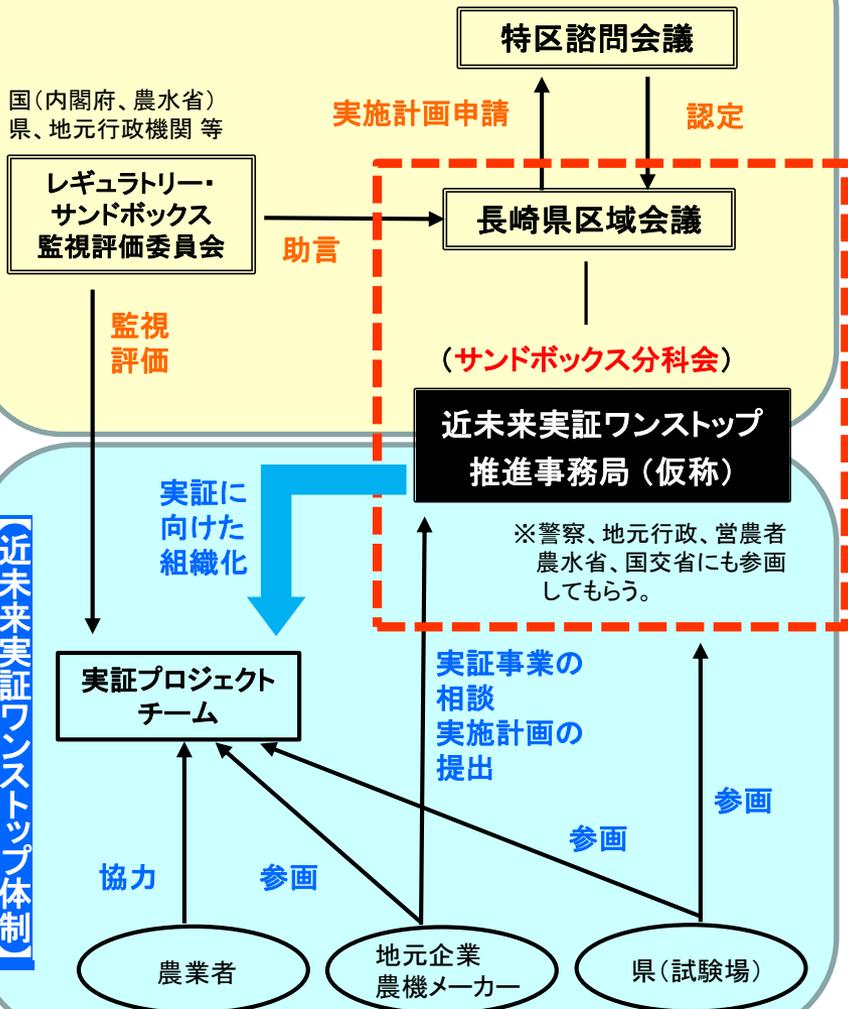


「航空法」

3. 諫早湾干拓地における近未来技術実証フィールド (農業版レギュラトリー・サンドボックス) の構築 ②

事業スキーム (案)

【農業版レギュラトリー・サンドボックス活用体制】



効果

県もWIN!

- **先進的技術を取り込んだスマート農業の実現**
 - ・現地実証により得られた先進的技術をいち早く取り込むことで、省力化・低コスト化に繋がるスマート農業の実現を加速する。
- **地元企業の新たな分野への参入を促進**
 - ・農業分野において中小企業が技術参入する機会を促進することで、中小企業の活性化による地方創生に繋がる。
- **諫早湾干拓地での営農における課題を解決**
 - ・完全無人自動走行技術 ⇒ 大規模圃場での省力化、適期作業
 - ・夜間のドローン飛行技術 ⇒ 干拓地でのカモによる農作物被害の軽減

企業もWIN!

農家もWIN!

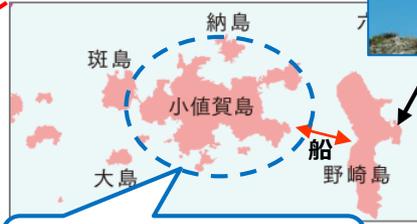
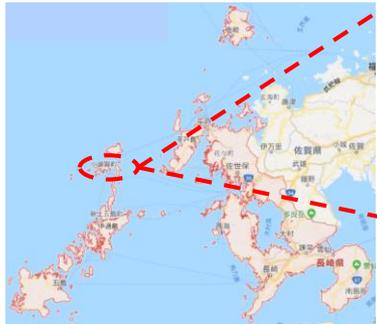


4.過疎地等での自家用自動車の活用拡大

現状と課題

【現状】

◆小値賀町：人口 2,477名(平成30年4月30日現在)



旧野首教会 (世界遺産)



タクシーなし
バスは1時間に1本(日曜運休)
⇒自家用自動車の活用拡大

- 町内にタクシー事業者は無し。
- 公共交通機関はバスのみ
→便数：1時間に1本程度(日曜日運休)
- ・平成30年7月に野崎島の集落跡を構成資産とする「長崎と天草の潜伏キリシタン関連遺産」が世界文化遺産に登録された。
- ・これを契機に、野崎島への町営船の増便や、同じく世界遺産の構成資産を有する新上五島町との新たな周遊ルートの構築、観光客向けゲストハウスの開設、カフェのオープンなどを通じ、更なる観光客の誘客による地域経済活性化に取り組んでいる。
- ※平成32年観光客延べ数の目標値は78,000人
(小値賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略)
- 平成29年の小値賀町の観光客延べ数は、46,966人

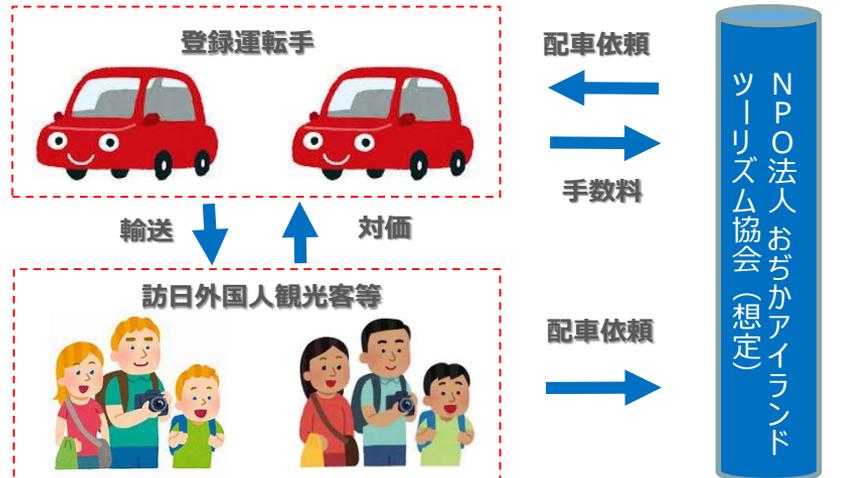
【課題】

- 増加が見込まれる訪日外国人観光客のため、島内移動手段の確保が不可欠であるが、運転士の確保が困難であることなどから公共バスやタクシーの新規開業は難しい状況

活用による効果

- **新たな交通手段の確保による観光客の利便性向上**
 - ・自家用自動車の活用拡大により、訪日外国人観光客等の利便性が向上し、周遊を促進
- **観光客の周遊・滞在による町民の所得向上**
 - ・新しい事業形態を確立することで外需を取り込み、町民の所得が向上
- **町民による観光ガイド機能**
 - ・町民による観光客の単なる輸送にとどまらず、地元の歴史や、文化のガイド機能の役割が期待できる
 - ・ガイドを行うことで小値賀町の魅力を再認識し、町民のシビックプライドが醸成される ⇒ 町外への転出抑制も期待

事業案



※小値賀町以外でも本県には離島・過疎地が多く、観光客の利便性向上対策が必要であり、他エリアでも検討を行っていく

5.道の駅設置者民間拡大事業

現状と課題

【現状】

- 道の駅の設置者は市町村又は、それに代わり得る公的な団体と定められている（運営は指定管理者制度を利用し、民間等に業務委託）
- 長崎県の道の駅は11箇所と、平均（全国：24箇所、九州：17箇所）と比較しても設置数が少ない
- 平成30年7月、世界文化遺産に「長崎と天草の潜伏キリタン関連遺産」が登録され、交流人口の増加が見込まれる

■長崎県内の道の駅と潜伏キリタン関連遺産の分布



【課題】

- 世界文化遺産に登録された構成資産は、県南から県北へと幅広く点在しており、観光バスやタクシー、レンタカー等を活用した周遊拡大が予想されることから、各地域がその経済効果を得るための道の駅の整備は必要不可欠
- その際、指定管理者制度では、委託期間がネックとなり、思い切った設備投資等の計画が立て難い

活用による効果

○ 民間の資金を活用した運営・投資

- ・ 民間の資金を活用した運営・設備投資により、民間事業者の豊かな発想に基づく「道の駅」の設置が可能
- ・ 既存の道の駅についても、民間の創意工夫により、魅力アップが図られ、更なる交流人口の拡大が期待される。

○ 長期的な運営による積極的な投資

- ・ 現行制度では、限られた期間の運営のためできなかった積極的な投資を期待

○ 地域経済の活性化

- ・ 民間ノウハウを活かした魅力ある多様な道の駅が整備され、地元製品の売上が増大することにより地域経済の活性化へ貢献

事業案

○ 県内における道の駅の設置検討状況

<諫早市の事例>

- ・ 諫早市：県の中心部で交通の要所
- ・ 特産品販売や観光情報の発信拠点として設置を検討
- ・ 設置候補地を調査
- ⇒ 5箇所の候補地



⇒民間の経営ノウハウ、資金を活用した手法の「道の駅」の設置も検討

6. エリアマネジメントの民間開放（道路の占用基準の緩和）

現状と課題

【現状】

- 現行法では道路の敷地外に余地がないため、やむを得ない場合(余地要件)にのみ道路の占用を許可となっている
- 長崎市、佐世保市においてクルーズ船の寄港数が増加しており、外国人観光客が増加傾向(長崎港は寄港数全国2位)

■長崎県内及び全国、九州のクルーズ船寄港数推移

単位：隻

クルーズ船寄港数推移	H26 ①	H27	H28	H29②	②-①
全国	1,204	1,454	2,017	2,764	1,560
九州	315	576	814	1,070	755
長崎県	92	180	273	365	273
うち長崎市	75	131	197	267	192
うち佐世保市	10	36	77	84	74

※佐世保市は平成30年3月にアメリカのカーニバルコーポレーション&PLC社と佐世保港クルーズ拠点形成協定を締結

⇒佐世保市はカーニバル社に対し、平成30年7月より20年間、浦頭岸壁で年間最大250日、三浦岸壁で年間最大50日の優先利用を認め、カーニバル社は浦頭地区に旅客ターミナルを整備するとしており、更なるクルーズ船寄港促進が期待される

- 団体旅行中心の中国人観光客は大型バスで市内外の免税店や、無料の有名観光スポットなどを回るスタイルが大半
- クルーズ船旅行の一部では、観光先や、飲食店を自由に決められる旅行商品の取扱いが開始

【課題】

- 中国人観光客の観光コースには、免税店等での買い物が組み込まれており、既存の商店街等にお金が落ちていない
- 外国人観光客が訪問先を自由にできる旅行商品の普及に併せて、案内の整備や新たなイベント等による情報発信力の強化、周遊促進が必要

活用による効果

○ 案内の整備による効果

- ・ 外国人観光客に対し、中心市街地への案内等を設置することで、新しい人の流れの創出につながる

○ 新しいイベント等の創出

- ・ クルーズ船寄港地周辺における佐世保よさこい体験などの体験型観光の充実や、露店の出店などによる消費の拡大

○ 地域経済の活性化

- ・ 新しい人の流れを作ることによって、中心市街地への集客が促進され、地域経済の活性化へ貢献

事業案

商店街の活性化

看板設置・イベント実施

人の流れの創出

＜佐世保三ヶ町・四ヶ町商店街＞

＜佐世保港＞

＜佐世保港クルーズ船ウエルカム協議会＞

行政や経済、警察、大学などで構成し、クルーズ船寄港を観光や経済振興につなげること等について連携

＜主なプレイヤー＞

- ・ 佐世保三ヶ町商店街振興組合
- ・ 四ヶ町商店街協同組合など
- ・ 地域の商店街を想定

平成30年5月31日設立

「佐世保港クルーズ船ウエルカム協議会」

行政や経済、警察、大学などで構成し、クルーズ船寄港を観光や経済振興につなげること等について連携