

# 国家戦略特区にかかる長崎県の提案 ～「林業の成長産業化」のための改革拠点～

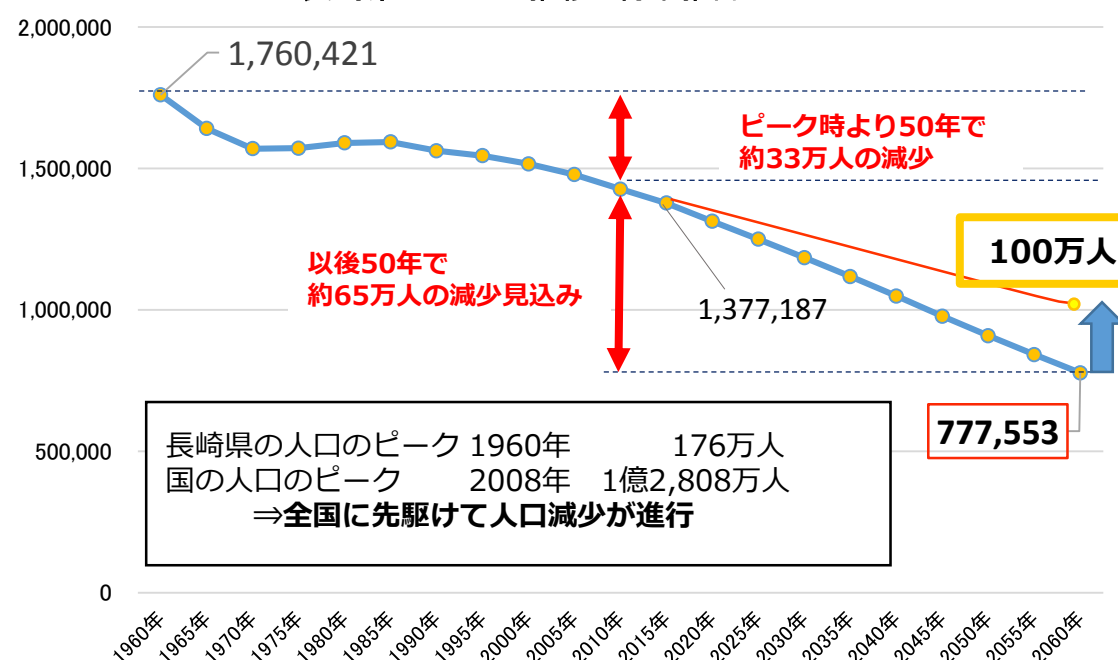
## 提案の背景

- 長崎県の人口は、1960年の176万人をピークに、2015年には138万人まで減少。  
このままでは、2060年には78万人に減少する見込み。  
・本土の最西端に位置し、県土の約7割が離島・半島地域で構成されるという地理的、地形的な特性を持つ長崎県は、人口減少や県民所得の低迷、地域活力の低下といった構造的な課題に直面。
- 特に、離島地域では、人口減少が激しい。  
本県の有人離島数：72島（全国1位）  
本県離島の人口 1960年：32.8万人 → 2015年：12.4万人（▲62%）
- ◆ 離島・半島地域をはじめとする本県の活性化のためには、基幹産業である農林業や観光業の更なる振興が不可欠。

国家戦略特区指定

★長崎がモデルとなって全国展開 = 規制改革のトップランナー

長崎県の人口の推移と将来推計



### 新たな提案

## 長崎県スーパー林業特区 ～川上から川下までの一体的な提案～

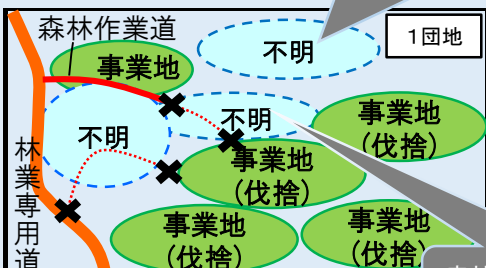
### 【川上側（素材生産）】

- 所有者不明・未相続の林地那点在し、林地集約化が制限される  
・県内の所有者不明森林 **約4割**  
・固定資産課税情報活用に限界（県内では、H24年度以降の情報は**0.7%程度**に止まる）
- 森林経営管理法による「新たな森林経営管理システム」でも、林地集約化の効果は限定的  
・市町村職員の**マンパワー不足**

- 所有者探索時の**固定資産課税台帳の全面活用**
- 民間事業者を活用した所有者探索等の促進** など

- 林地の集約化が進むことで、森林整備を担う民間事業者の参入を促進**
- 雇用の場の創出**

集約化が限定され、間伐や木材搬出が出来ない



森林整備が進まないことで、水源かん養能力等が低下

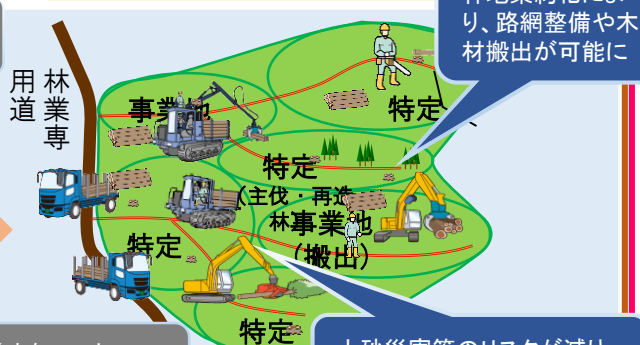
### 【川下側（流通・輸出）】

- 国内外での木材需要が高まる中で、産地に近い小回りのきく物流網が不十分
- 木材輸送に係るコストや事務負担により、国際競争力を阻害

- 輸出にあたり、**不開港への直接入港**を可能とする
- 無線検疫指定港**の要件緩和 など

- 輸送や手続きに必要な日数・コストを削減（県試算）対馬から韓国への輸出日数を**3日→2日へ短縮**が可能
- 国際競争力を高め、木材需要の高まる**アジア向け輸出の拡大**を図り、成長産業としての林業を目指す

林地集約化により、路網整備や木材搬出が可能に



土砂災害等のリスクが減り、住民の安全安心に繋がる

+ 既存メニューを積極的に活用  
(市町や民間と連携して実施！)

農林業の成長産業化

農業支援外国人材の受け入れ

近未来技術実証フィールドの構築

さらなる観光の振興  
(世界遺産登録を契機に)

自家用自動車の活用拡大

道の駅設置者民間拡大

エリアマネジメントの民間開放

## 効果

- 特区の活用により、民間力の活用、一次産業の振興による良質な雇用の場の確保、観光客の利便性向上、新しい人の流れの創出等により、地域経済を活性化
- ⇒**離島・過疎地域の全国モデルへ！**

●**儲かる経営体の育成**  
⇒県外・農外から人(担い手)を呼び込む好循環づくり

●**スマート農業の実現**  
⇒省力化や低コスト化による高収益確保、地元企業の技術参入による活性化

●**観光客の利便性向上**  
⇒バスしかない小値賀町（離島）において自家用自動車を活用し、観光客の周遊を促進することにより、外需を取り込み町民所得が向上。

●**民間資金を活用した運営・投資**  
⇒民間の思い切った投資による道の駅の新たな設置や魅力向上が図られ、世界遺産登録を契機に増大が期待される観光客を呼び込むことにより、地元産品の売り上げ増加を実現

●**交流人口の拡大**  
⇒クルーズ船の増加を踏まえ、寄港地周辺での体験型観光の充実や中心市街地への案内板等を通して新しい人の流れを創出