

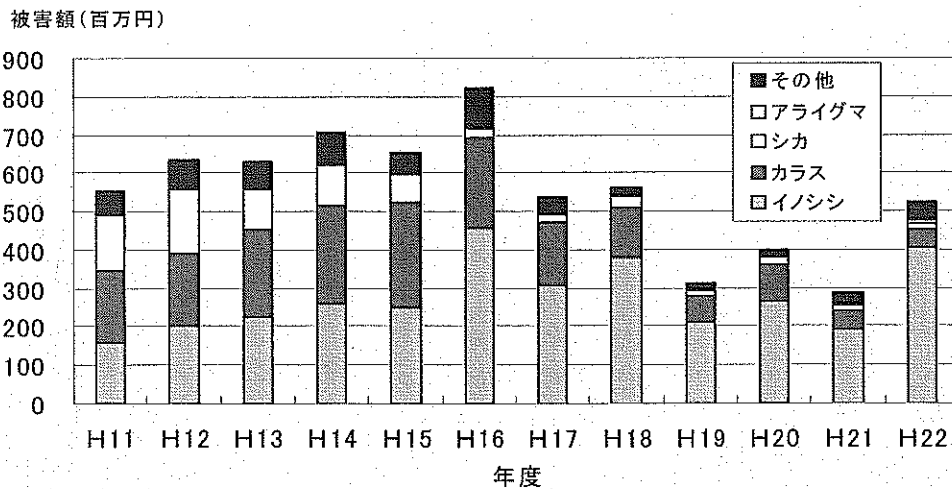
57 有害鳥獣による農作物被害防止対策の強化について

【農林水産省、環境省】

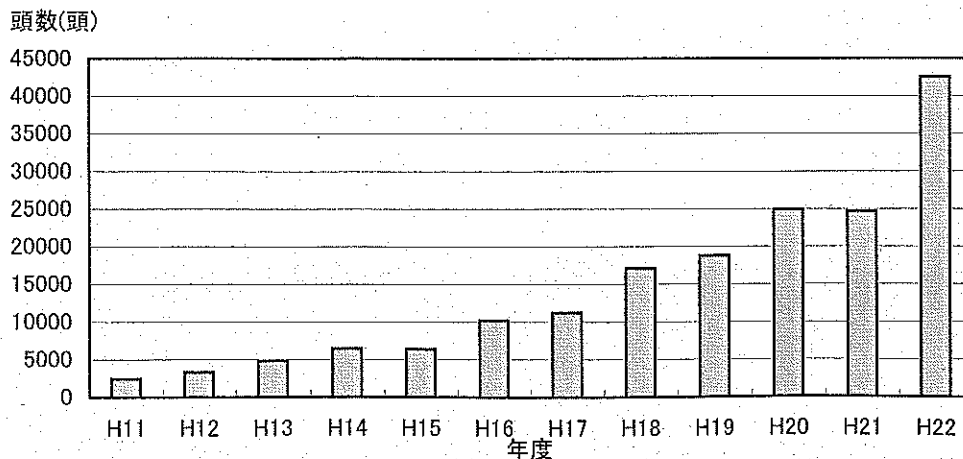
【提案・要望の具体的内容】

1. 鳥獣被害防止対策を実施するために必要な予算を確保すること
2. 被害防止のために必要な防護柵の設置について、補助対象となる受益戸数を2戸以上とすること
3. 捕獲した有害獣の「止めさし」について、銃を使用しない安全かつ簡便な技術を開発すること
4. 農林業被害の防止の目的で農林業者が自らの事業地内においてイノシシ等の鳥獣を捕獲する場合、狩猟免許を受けていなくても、「囲いわな」に限って許可を受けて捕獲できることとなっているが、これに「はこわな」を追加すること

■有害鳥獣による農作物被害額の推移



■イノシシ捕獲頭数の推移



【1 必要な予算の確保について】

○鳥獣被害防止対策を実施するために必要な予算の確保とは

本県の有害鳥獣による農作物の被害額は、平成16年度以降、減少傾向を示していましたが、平成22年度は約5.3億円と前年度に比べ約81%増加しています。

このため、被害軽減対策として、ワイヤーメッシュ柵を中心とした防護対策をはじめ緩衝帯の整備による棲み分け対策、捕獲機器の整備による捕獲対策の3対策を推進し、平成23年度は約1,900kmの防護柵の整備のほか、約700基のわなの整備などを進めています。

しかし、平成23年10月末時点の農作物被害額は、約3.1億円と前年同期に比べ16%程度増加しています。

特にイノシシの生息域の拡大に伴い、被害地域も広がりを見せており、このままでは、営農意欲の低下につながり兼ねない状況であり、引き続き被害対策を推進する必要があるため、防護柵の設置をはじめとする被害防止対策に係る予算の十分な確保を望みます。

【2 受益戸数の要件緩和について】

○防護柵整備に係る受益戸数を2戸以上とするとは

本県は、離島・半島地域を多く抱え、平地に乏しく、農地が点在する地域が多く見られるなど、厳しい自然条件にあります。

このため、「鳥獣被害防止総合対策交付金」の対象となる受益戸数3戸以上を確保できず、交付金を活用した被害対策が実施できない地区が少なくなく、被害の拡大の要因となっています。

については、交付金を活用した被害防止対策が効果的に推進できるよう、対象受益戸数を2戸以上とするよう採択要件の緩和を望みます。

【3 「止めさし」技術の開発について】

○銃を使用しない安全かつ簡便な「止めさし」技術の開発とは

平成22年度の本県のイノシシ捕獲頭数は4万3千頭と前年度と比べ72%の増加となっており、これに伴い、捕獲後のイノシシの「止めさし」技術の確立が大きな課題となっています。

これまで、銃による止めさしが広く行なわれてきたところですが、近年、銃猟狩猟免許所持者の減少が顕著となる一方、捕獲対策の推進により捕獲頭数が増加している状況を踏まえ、銃に頼らない安全かつ簡便な「止めさし」技術の開発を望みます。

【4 「はこわな」の追加について】

○狩猟免許を受けていない農林業者が、事業地内で使用できる猟具に「はこわな」を追加するとは

鳥獣による農作物被害の軽減を図るため、捕獲対策を推進しており、平成22年度にはイノシシ4万3千頭を捕獲していますが、依然として農地等へのイノシシの出没は収まらず、近年では、市街地周辺に出没ケースも増加しており、捕獲対策の推進は喫緊の課題となっております。

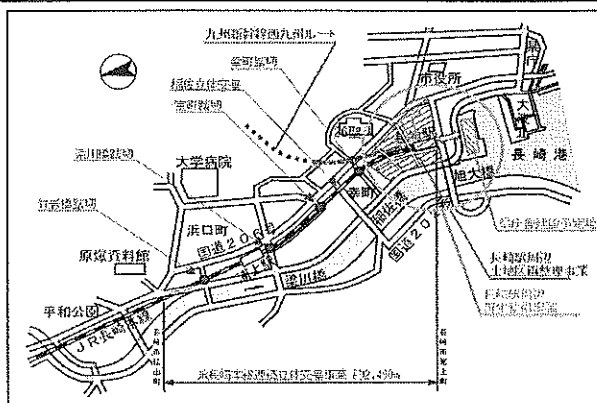
捕獲対策推進のためには捕獲従事者の確保が不可欠ですが、狩猟免許所持者の高齢化等による捕獲従事者減少が懸念されるところです。

現在、狩猟免許を受けていない農業者が自らの事業地内で行なう捕獲については「囲いわな」に限って許可を受け捕獲が認められておりますが、本県でのイノシシ捕獲については「はこわな」によるものが「わな」捕獲の80%以上を占めるなど、最も効果的であるとの結果が出ていることから、自らの事業地内で狩猟免許を受けていなくても使用できる猟具に「はこわな」を追加することを望みます。

【提案・要望の具体的内容】

1. 九州新幹線西九州ルート及び長崎駅周辺再生整備事業との一体的な事業効果を早期に発現させるため、J R長崎本線連続立体交差事業の整備促進を図ること

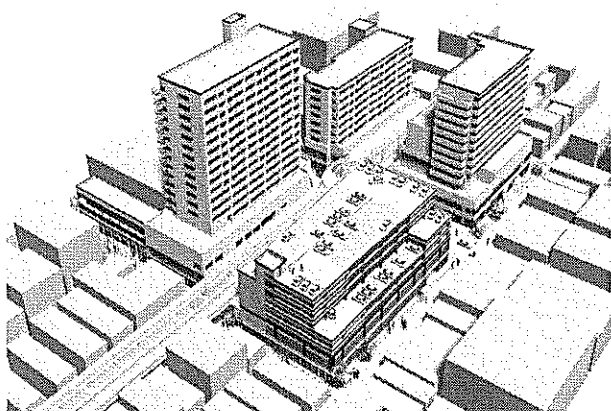
2. 住宅市街地総合整備事業及び市街地再開発事業の促進を図ること



J R長崎本線連続立体交差事業
(位置図)



J R長崎本線連続立体交差事業
(梁川橋踏切付近 完成予想図)



市街地再開発事業
(栄・常盤地区完成予想図：佐世保市)



市街地再開発事業
(栄町東西街区完成予想図：諫早市)

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

・ J R長崎本線連続立体交差事業の整備促進

長崎市の中心市街地は、鉄道により東西市街地が分断され、踏切による交通渋滞や事故を引き起こすなど都市活動の阻害要因となっています。そこで、J R長崎本線連続立体交差事業により、鉄道を高架化し、交通渋滞の緩和や交通の安全確保、鉄道で分断された市街地の一体化を図り、市街地全体の発展や賑わいを創出する必要があります。

また、現在検討されている九州新幹線西九州ルート及び長崎駅周辺再生整備事業と、J R長崎本線連続立体交差事業が一体的になり、長崎駅を中心としたまちづくりが進められようとしています。

・ 住宅市街地総合整備事業及び市街地再開発事業の促進

本県の多くの地域では平地が少なく斜面市街地が多いという厳しい土地条件であり、この斜面市街地には老朽木造建築物が密集し、防災上、居住環境上多くの問題を抱えています。また、限られた平地部分の市街地では、老朽化した低層の商業施設等が密集しています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・ J R長崎本線連続立体交差事業の整備促進

本県の厳しい財政状況においては、公共事業全体の予算が削減される中、円滑な事業進捗を図るには社会資本整備総合交付金などの国の支援を含め、財源を確保することが第一の課題です。財源が確保できない場合、完成時期が遅れるだけでなく、九州新幹線西九州ルート、及び長崎駅周辺再生整備事業、長崎駅周辺土地区画整理事業の進捗にも影響し、市街地の一体化や中心市街地の発展に支障をきたすこととなります。

・ 住宅市街地総合整備事業及び市街地再開発事業の促進

斜面密集市街地では、公共施設が不足し、老朽住宅が密集しているために、防災上等の観点からも住環境の改善を行う必要があります。しかし、平地に比べ多額の費用を要し、継続的な財源確保が難しい状況にあります。

また、平坦地の市街地では、低層で老朽化している建物が多いため、効率的な土地利用がなされておらず、市街地としての機能が低迷し拠点性を失いつつあるため整備が必要です。しかし、整備を行うためには、短期間に多額の財源を確保する必要があるため、地方自治体単独での財源確保が困難な状況です。さらに、市街地再開発組合に対する融資については、地元銀行の融資が非常に厳しい状況にあり、公的機関の融資に依存せざるを得ない状況です。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

・ J R長崎本線連続立体交差事業の整備促進

J R長崎本線連続立体交差事業を推進するためには多額の事業費が必要となります。本県の厳しい財政状況においては、国の支援なくして、財源確保が難しいため、他事業の進捗へも影響することなく重点的な配分をお願いします。

・ 住宅市街地総合整備事業及び市街地再開発事業の促進とは

○住宅市街地総合整備事業の今後の予算確保を望みます。

平成25年度以降全体事業費：19,808百万円

国費要望額：8,602百万円

○市街地再開発事業の今後の予算確保を望みます。また、住宅金融支援機構の融資制度のうち、市街地環境の整備・改善に資する事業に対し、計画段階から建設工事・分譲に至るまでの間融資を行うまちづくり関連融資の制度継続及び予算の確保を望みます。

平成25年度以降全体事業費：14,781百万円（補助対象外事業費を含む）

国費要望額：3,458百万円

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

・ J R長崎本線連続立体交差事業について、財源が確保されることで、長崎駅周辺の土地区画整理事業と歩調を合わせた整備と早期の完成が実現でき、長崎の玄関口となる都市拠点の整備と良好な都市環境と賑わいの創出、市街地全体の発展を図ることができます。

・ 九州新幹線西九州ルート及び長崎駅周辺再生整備事業の接合点となる長崎駅を、J R長崎本線連続立体交差事業で再整備することにより、長崎がアジアのゲートウェイとなるようなまちづくりの一端を担うようになります。

・ 住宅市街地総合整備事業について12地区の整備が行われ、密集状態の改善、公共施設の整備、防災上の住環境も改善されます。

長崎市（十善寺地区、江平地区、稲佐・朝日地区、北大浦地区、南大浦地区、水の浦地区、立神地区、立山地区）

佐世保市（矢岳・今福地区、戸尾・松川地区、福田・中通地区、東山地区）

・ 市街地再開発事業について3地区の整備が行われ、中心市街地の活性化が図られます。

佐世保市（栄・常盤地区、塩浜地区）

諫早市（栄町東西街区）

大村市（上駅通り地区）・・・平成24年度完成