

摩擦損失水頭の計算(通常時)

- 給水管の管径により摩擦損失係数の算出式を区分する。

ヘーゲン・ウーリアム公式 (管径が75mm以上の給水管)

$$\mu = 10.666 \times C^{1.85} \times D^{-0.87} \times Q^{-0.87} \times L$$

h: 摩擦損失水頭 (m)

Q: 流量 (m^3/sec) (計回時間最大給水量)

 v : 管为平均流速 (m/sec)

C: 流速係數

1. 管延長 (11)

管：管

 $\sigma = \text{重力加速度} (9.8 \text{ m/sec}^2)$

A: 断面積 (mm²)

ウェストン公式 (管径が50mm以下の給水管)

$$h = \left(0.0126 + \frac{0.01739 - 0.1087 \, d}{\sqrt{v}} \right) \times \frac{I_z}{d} \times \frac{v^2}{2g}$$

既設管の耐水位 $GH=10.7m+60.0m(0.6Mpa)=70.7m$

1日当りの単位給水量は 300 m³/日とする。

（計画時間最大給水量 37.5 m³/時間）※1日8時間営業にて計算 有効水頭＝北設管の動水位－（基準摩減足六十米盤高）

[illegible]

摩擦損失水頭の計算(消火時)

- ・給水管の管径により摩擦損失係数の算出式を区分する。

ヘーボン・ウィリアム公式 (管径が75mm以上の給水管)

$$h = 10.666 \times C^{-1.85} \times d^{-4.87} \times Q^{0.35} \times L$$

上：摩擦損失水頭 (m)

Q:流量(m^3/sec) (計画時間最大給水量)

v : 管为平均流速 (in/sec)

(C): 流速係數

工：(三) 宣统三年

● 逢

 g : 重力加速度 (9.8 m/sec^2)

A: 新面積 (m^2)

ウェストン公式 (管径が50mm以下の給水管)

$$h = \left(0.0126 + \frac{0.01739 - 0.1087 d}{\sqrt{v}} \right) \times \frac{L}{d} \times \frac{v^2}{2g}$$

既設管の動水位 $GI=10.7\text{m}+60.0\text{m}(0.6\text{Mpa})=70.7\text{m}$

1日当りの単位給水量は $300 \text{ m}^3/\text{日}$ とする。

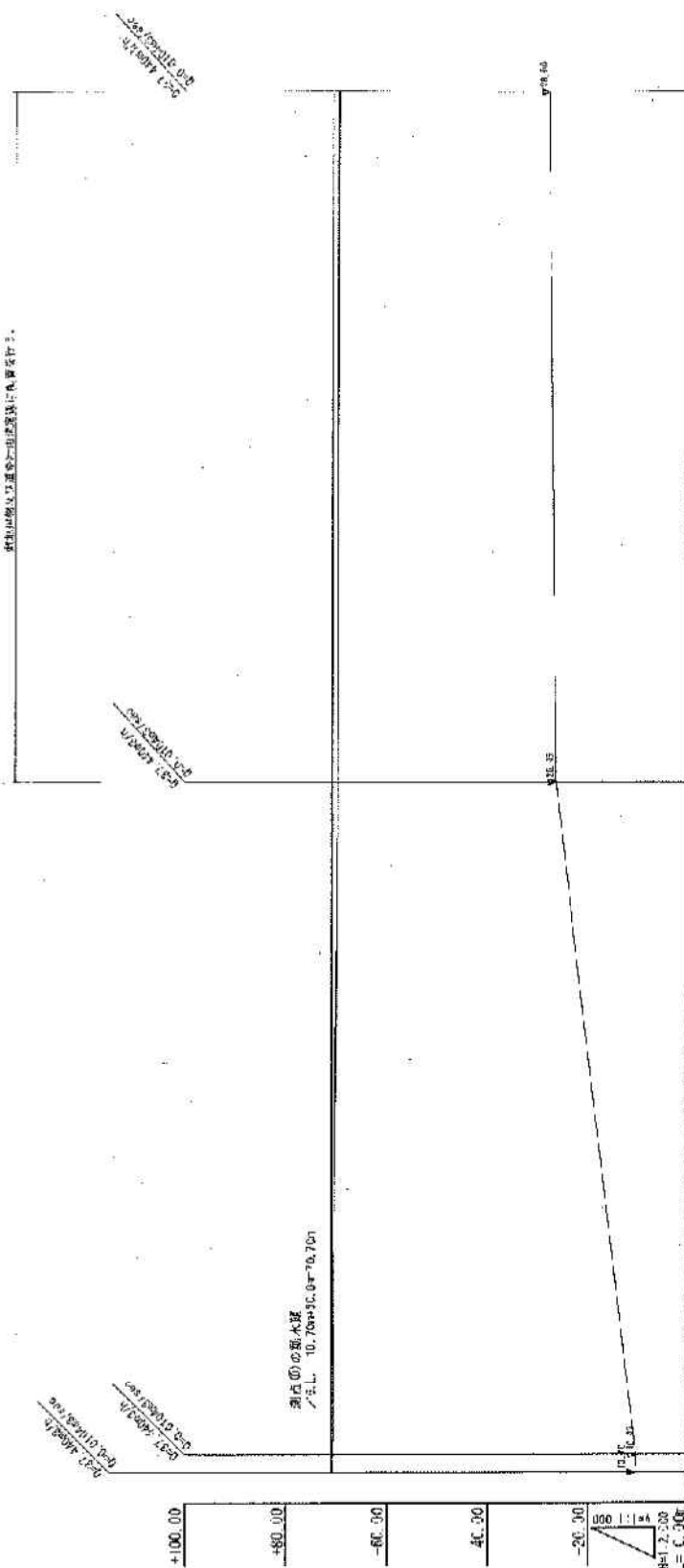
(注) 画時間平均給水量 2.5 m³/時間 ※1日8時間営業にて計算

有効水頭＝既設管の動水位・（累計摩擦損失＋地盤高）

[illegible]

$$V=1:1, 200$$

「社會主義黨」。

[illegible]

工部局 市營工業地造成工事

图面名 怡水截断区

平成28年度 企業立地推進詞

6 佐水経企第 4 1 号

令和 6 年 11 月 19 日

佐世保市長

宮島 大典 様

(担当 農林水産部)

佐世保市水道事業及び下水道事業

管理者 中島 勝利



水需要の将来見通しについて (お願い)

水道は、市民生活や都市活動を支える上で不可欠なナショナルミニマムとされており、安定的な水道供給を図っていくために、定期的に中長期的将来の水需要の動向を把握し、水道供給の計画を策定する必要があります。

令和元年度に策定した計画におきましては、水産加工団地への給水について、開発の計画に基づいた水需要を見込んだところですが、5 年が経過した現時点における状況等、下記についてご教示いただきますようお願いいたします。

なお、水道供給にかかる計画については、向こう 20 年間を計画期間として策定することを予定しております。

記

水産加工団地における現在の状況及び今後の計画がわかるもの

以上

(経営企画課 吉川)

(内線 3 5 1 6)

6市場第228号
令和6年11月21日

佐世保市水道事業及び下水道事業
管理者 中島 勝利 様

佐世保市長 宮島 大典



水需要の将来見通しについて（回答）

日頃より、卸売市場の運営にご協力いただき厚くお礼申し上げます。

さて、令和6年11月19日付で照会がありました件につきまして、別紙資料をもって回答いたします。

なお、未造成区画の工事実施時期については決定しておりませんので、水需要の見通しにつきましては、設計数量を見込んでいただけましたら幸いです。

記

【照会内容】

- ・水産加工団地における現在の状況及び今後の計画がわかるもの。

【回答資料】

現況平面図（企業進出状況、造成・未造成等の記載を含む）

以上

（卸売市場管理事務所）

水産加工団地現況平面図

指定（売却）価格など

区画	土地価格	上水道加入金	下水道負担金
②	42,800,000円	363,000円	1,167,101円
③	29,300,000円	363,000円	1,175,936円
④	64,200,000円	363,000円	1,574,836円
⑤	48,500,000円	363,000円	1,291,233円
⑥	4,590,000円	33,000円	222,642円

※賃借料はお尋ねください



場所	売却地面積 (総面積)	現在の 売却可能面積	売却面積 () 内は売却手続中 民間事業者: 2,475.24m ² 下水道P所: 710.14m ² (民間事業者: 2,475.04m ²)
1期分	17,958.54m ²	12,298.12m ²	
2期分	6,830.67m ²	0m ² (未完成)	
合計	24,789.21m ²	12,298.12m ²	5,660.42m ²

6 佐水経企第 4 1 号
令和 6 年 11 月 19 日

佐世保市長
宮島 大典 様
(担当 港湾部)

佐世保市水道事業及び下水道事業
管理者 中島 勝利



水需要の将来見通しについて (お願い)

水道は、市民生活や都市活動を支える上で不可欠なナショナルミニマムとされており、安定的な水道供給を図っていくために、定期的に中長期的将来の水需要の動向を把握し、水道供給の計画を策定する必要があります。

令和元年度に策定した計画におきましては、国際旅客船への給水について佐世保市国際旅客船拠点形成計画に基づいた水需要を見込んだところですが、5年が経過した現時点における今後の見通し等、下記についてご教示いただきますようお願いいたします。

なお、水道供給にかかる計画については、向こう20年間を計画期間として策定することを予定しております。

記

1. 佐世保市国際旅客拠点形成計画の現在の状況
2. 国際旅客船の受入数等にかかる今後の中長期的見通し

以上
(経営企画課 吉川)
(内線 3 5 1 6)

6 港 み 第 149 号
令和 6 年 12 月 2 日

佐世保市水道事業及び下水道事業
管理者 中島 勝利 様

佐世保市長
宮島 大典



水需要の将来見通しについて（回答）

平成 29 年に策定した佐世保市国際旅客船拠点形成計画（以下「拠点形成計画」という。）において定めていた寄港数等の計画値に対して、令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う渡航制限等の影響により、佐世保港への外航クルーズ船の寄港は皆無の状況となったことから、計画値に対して、実績値が大きく下回ることになりました。

しかし、令和 5 年 3 月に外航クルーズ船の受け入れが再開されたことに伴い、令和 5 年は 20 回のクルーズ船が寄港し、さらに、浦頭地区に新たに整備された佐世保クルーズセンターについても令和 6 年 6 月に供用開始となっております。また、近年の円安を背景としたインバウンド需要の増加も期待される状況にありますことから、今後、中長期的にクルーズ船寄港が増加していくものと想定しています。

そのようなことから、拠点形成計画に示していた計画値への達成がコロナ禍によって数年間遅れるものと考えておりますが、現時点におきましては、計画の見直し等は行っておりません。

以 上
(港湾部みなと整備課 吉田)
(内線 7200-310)

佐世保港国際旅客船拠点形成計画

平成29年12月
佐 世 保 市

目 次

1. 国際旅客船取扱埠頭の係留施設の優先的な利用その他の官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を通じた国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する基本的な方針
【法第 50 条の 16 第 2 項第 1 号】
 - 1-1. 佐世保港の概要
 - 1-2. 佐世保港のクルーズ船の寄港状況
 - 1-3. 佐世保港の港湾計画等における位置付け
 - 1-4. クルーズ船受入れに係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況
 - 1-5. 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針
 - (1) 佐世保港において国際旅客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ船受入れの現状及び課題
 - (2) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針
 - (3) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制
2. 国際旅客船拠点形成計画の目標【法第 50 条の 16 第 2 項第 2 号】
3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項
【法第 50 条の 16 第 2 項第 3 号】
 - 3-1. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について
 - (1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容
 - (2) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制
 - (3) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果
 - (4) 法 50 条の 16 第 3 項に掲げる許可等に関する事項
 - 3-2. その他事業について
4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船港湾管理者が必要と認める事項
【法第 50 条の 16 第 2 項第 4 号】
5. その他

1. 国際旅客船取扱埠頭の係留施設の優先的な利用その他の官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を通じた国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する基本的な方針

【法第 50 条の 16 第 2 項第 1 号】

1-1. 佐世保港の概要

佐世保港は、経済の中心地である東京（首都圏）から約 1,000 km 離れた日本本土の最西端、九州の北西部、長崎県北地域の佐世保市に位置する重要港湾である。背後圏には、大自然が残る西海国立公園九十九島や大型観光施設ハウステンボスなどがあり、さらに、日本近代化の歴史が残る「佐世保鎮守府」や日本磁器の故郷として親しまれている「三川内焼」が 2016 年（平成 28 年）に日本遺産に認定されるなど、豊富で多様な観光資源を有している。その佐世保港では、2014 年（平成 26 年）から東アジアに近接する地理的な優位性を活かした国際旅客船の受入れを開始するなど、第 6 次佐世保市総合計画に定めている「国際観光の活性化と観光都市機能の強化」の実現に向けた取り組みを促進している。

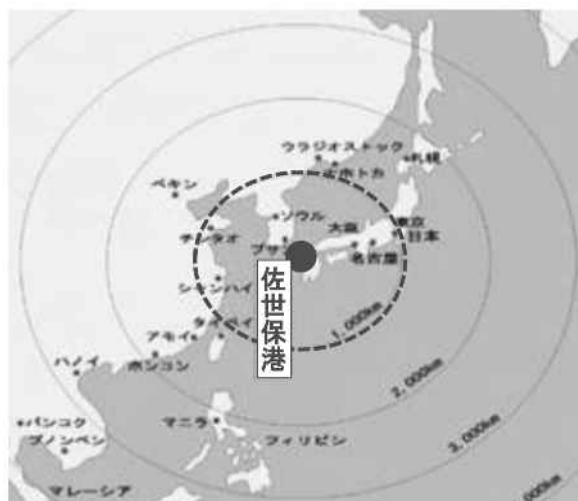


図 1_佐世保港の位置（東アジア）

1-2. 佐世保港のクルーズ船の寄港状況

佐世保港では、2014 年（平成 26 年）4 月から国際旅客船の受入れを開始しているが、それまでは、日本船社が運航するクルーズ船を年 1 回、受け入れる程度であった。受入れ開始以降は、年々国際旅客船の寄港回数が増加しており、2016 年（平成 28 年）は全国で 9 位となる 64 回を記録している。

日本を魅力ある寄港地として評価している外国船社の寄港需要が増え続けているなかで、自然・文化・気候・食という観光振興に必要な 4 つの条件を兼ね備え、さらに、東アジアに近接する佐世保港への寄港回数は今後も増加することが見込まれる。

表 1_佐世保港のクルーズ船寄港状況

事項	単位	2012 (H24)	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)
寄港回数	回	1	1	10	36	64
うち国際クルーズ客船	回	0	0	7	34	62
乗客数	万人	0.1	0.1	1.0	4.0	7.9

1-3. 佐世保港の港湾計画等における位置付け

佐世保港では、国際旅客船の寄港の拠点形成を図る場所として、浦頭地区と三浦地区を位置付けている。浦頭地区は佐世保港港湾計画（平成29年3月一部変更）において、岸壁（－12m）、航路・泊地（－12m）等を国際旅客船の寄港需要に必要な港湾施設として位置付けており、三浦地区は岸壁（－10m）に隣接する海上自衛隊専用岸壁の円滑な部隊運営に資するため位置付けられた倉島地区岸壁（－5m）を、佐世保港港湾計画（平成29年2月軽易な変更）に位置付けている。

なお、倉島地区岸壁（－5m）に隣接する三浦地区岸壁（－10m）は、港湾計画上、延長を170mに定めており、耐震強化岸壁として大規模災害時に緊急物資を輸送する船舶が係留できる取付護岸を含めると、全体の岸壁機能延長は285mとなる。また、倉島岸壁（－5m）は、通常時に使用する海上自衛隊の艦艇を対象船舶に位置付けたものであるが、岸壁前面の水深は10mを確保されており、また、海上自衛隊とはクルーズ船寄港時に利用することができる共同使用施設であることを確認している。今後、港湾計画の変更を行い、16万総トン級の大型クルーズ船に対応した施設計画への見直しを行うこととする。

そして、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づく広域的地域活性化基盤整備計画には、長崎県が作成した九州西南部地域における広域的な観光活性化計画に三浦地区の旅客施設が位置付けられている。

佐世保港を管理する佐世保市は、日本本土の最西端に位置するデメリットを、中国、韓国など東アジアに最も近接した地理的優位性（メリット）と捉え、東アジアの活力を取り込むべく、第6次佐世保市総合計画の成長戦略プロジェクトに国際観光の活性化と観光都市機能の強化を位置付け、重点的な事業の推進を図っている。



図2_港湾計画図（三浦地区・倉島地区）

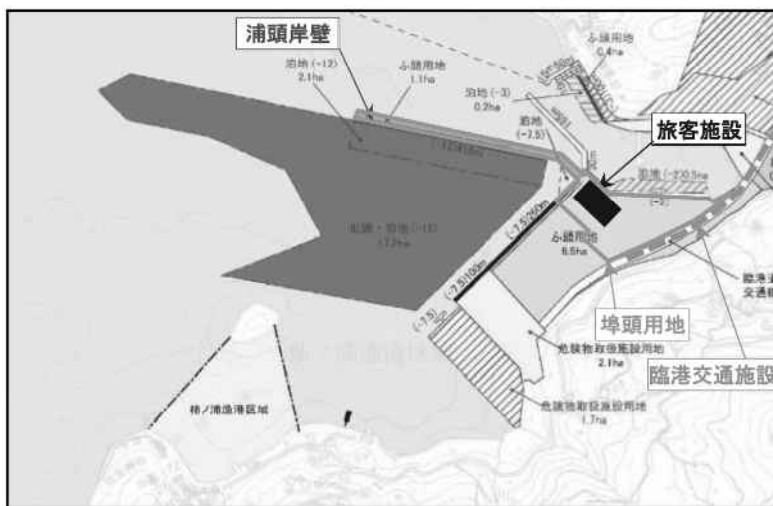


図3_港湾計画図（浦頭地区）

1-4. クルーズ船受入れに係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況

国際旅客船の寄港の拠点を形成する主要港湾施設の整備状況について、浦頭地区は、1970年（昭和45年）に針尾・浦頭工業団地造成計画における積出港として港湾計画に位置付けられて以降、整備が進められてきたが、工業団地造成計画の見直しに伴って当該埠頭の役割も失われ、1981年（昭和56年）に水深7.5m、延長260mの公共岸壁と水深7.5m、延長100mの専用岸壁が完成してからは、佐世保市南部地域唯一の物流機能として利用されている。また、三浦地区には、水深10m、延長170m（取付部115m）の岸壁が整備されており、2015年（平成27年）からは旅客施設の供用を開始している。

表 2_主要港湾施設の整備状況（平成 29 年 4 月時点）

地区名	施設名	規模	備考
浦頭地区	岸壁【未整備】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級）	
	泊地【未整備】 航路・泊地【未整備】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級）	
	埠頭用地	5 ha※	■大型バス駐車場：約 125 台
	旅客施設【未整備】	延床面積：約 5,000 m ²	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	片側 2 車線	■一部片側 1 車線の区間有り
三浦地区 （倉島地区）	三浦岸壁 倉島岸壁【整備中】	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級） ・クアンタム級（16 万総トン級）	
	泊地	対象船舶 ・マジェスティック級（14 万総トン級） ・クアンタム級（16 万総トン級）	
	埠頭用地	3 ha	■大型バス駐車場：約 50 台
	旅客施設	延床面積：約 5,000 m ²	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	片側 1 車線	■旅客施設前面に停車帯を設置

※ 5ha のうち、4ha は既存ふ頭用地の面積、残り 1ha は計画している岸壁上の面積

1-5. 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

(1) 佐世保港において国際旅客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ船受入れの現状及び課題

九州には、多くのクルーズ船が寄港しており、2016年（平成28年）の我が国全体の寄港回数の約4割、外国船社の寄港回数においては我が国全体の約5割を占めている。その要因としては中国や韓国などの東アジアから近く、豊富な観光資源や食文化などの特性が受け入れられた結果と考えられる。特に佐世保港は九州の特性に加え、鎮守府が設置された歴史が示すように港の静穏性に優れ、米国海軍や海上自衛隊の艦艇など、他の港では見ることができない景観を備えた港と関係者から評価されている。一方で、日本本土の最西端に位置していることで他港に比べると背後の商業圏域が狭く、また、我が国における防衛機能としての役割も担っていることから、商港としての機能を生かすことが難しい状況にある。

佐世保港におけるクルーズ船の受入れは、有効に活用できる水深を有した既存ストックも限られているなかで、人流機能としての港湾空間を最大限に活用するため、長崎県北地域の陸上と海上の交通機能における結節点で、さらに商業施設が隣接し、利便性に優れる三浦地区に岸壁を整備している。しかしながら、三浦岸壁は海上自衛隊の専用岸壁に隣接していることなどからクルーズバスとして利用できる空間が限られており、また、船舶の安全航行上の観点からも船型を77,000トン以下に制限していることなど、近年、日本に寄港するクルーズ船の大型化に対応できていないことが課題となっていた。しかしながら、今般、海上自衛隊専用岸壁前面に佐世保市が新たな岸壁を整備し、その岸壁を共同使用とすることで海上自衛隊と合意に至ったため、2016年（平成28年）から新たな岸壁整備に着手している。

また、同年6月にCarnival Corporation & plcが視察に訪れ、佐世保港を東アジアから発着する国際クルーズ船の寄港拠点にしたいという意向から、佐世保市に対して年間100万人の乗船客を受け入れることが可能な港湾施設の整備を要請したものであるが、海上自衛隊と共同で使用する三浦岸壁だけでは同社からの要請事項に対応することが難しい状況にある。

このように、東アジアから地理的に近く、景観に優れた佐世保港の強みを十分に生かした受入態勢を構築することで、我が国における外国人観光客の受入れの牽引役となり、観光立国の実現に寄与するためのクルーズ船社に対する安定的な岸壁の確保に向けて、岸壁等を整備するとともに、東アジアから日本を訪れるクルーズ船のゲートウェイ機能を有した日本全国に展開できる拠点港としての役割が求められている。

(2) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

1) 国際旅客船の受入促進に資する取り組みについて

佐世保港を管理する佐世保市とCarnival Corporation & plc Asia Pte.Ltd.（以下「カーニバル社」とする）および国土交通省は、我が国における観光競争力の強化および地域経済の活性化、その他の地域の活力の向上を図るため、佐世保港を拠点港とする官民連携による国際旅客船の受入促進に向けた国際旅客船取扱埠頭の整備および管理運営に取り組む。

佐世保市は、2015年（平成27年）に「佐世保市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、ハウステンボスや西海国立公園九十九島など、魅力的な観光資源を有する本市の優位性を生かすなかで、2019年の本市への観光客数675万人（2014年（平成26年）：587万人）を掲げ、観光業を軸とした、しごとづくりに取り組んでいる。

また、三浦地区では、2010年（平成22年）に民間商業施設の立地や離島ターミナル周辺の再整備、そして国際ターミナル整備を一体的にとらえ、魅力あふれる佐世保ならではのみなとまちを目指した『佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画』を策定しており、そのなかの「観光ゲートエリア」では、国際交流による賑わいの創出を図るため、国際旅客船の受入れに対応した港湾施設整備を進め、2014年（平成26年）4月に岸壁の供用を開始している。



2) 国際旅客船取扱埠頭を構成する港湾施設の整備及び管理運営に係る官民の役割分担及び係留施設の利用に係る考え方、周辺交通対策の考え方について

①連携するクルーズ船社

佐世保港を管理する佐世保市は、国際旅客船取扱埠頭を中核とした官民の連携による国際旅客船の受入れ促進をカーニバル社と共に取り組む。

②港湾施設の整備および管理運営に関する事項

佐世保港における国際旅客船取扱埠頭としては、浦頭地区と三浦地区の2地区を位置付けている。浦頭地区は、国土交通省が国際旅客船の安定的な岸壁の確保に資する係留施設や水域施設等の整備をおこない、クルーズ乗船客に対する利便性の向上と安全性を確保するための受入促進施設は、カーニバル社が整備をおこなう。港湾管理者である佐世保市は、周辺交通対策としての臨港道路や大型バス等の駐車場を整備する。また、受入促進施設はカーニバル社が管理運営をおこない、その他、係留施設や水域施設を含めた港湾施設は港湾管理者が管理運営をおこなう。

一方、三浦地区は2018年（平成30年）の供用開始を目指して既に港湾管理者が岸壁の整備に着手しており、管理運営についても港湾管理者が実施する。また、旅客施設は2015年（平成27年）から供用を開始しており、係留施設と同様に港湾管理者が管理運営をおこなう。

③係留施設の優先的な利用に関する事項

- ・カーニバル社は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる
- ・優先的な利用における年間利用日数は、浦頭岸壁を250日、三浦岸壁を50日とし、その存続期間は、事業開始日である2020年（平成32年）4月1日から事業終了日の2040年（平成52年）3月31日までとする。
- ・カーニバル社は、佐世保港の係留施設を利用する日が属する暦年の前々年の1月1日から同年6月

30日までの間に係留施設の利用の予約をおこなうものとする。

- ・カーニバル社は、以下に掲げる係留施設の区分に応じて、当該各号に定める日までに当該係留施設の利用予定を確定させるものとする。

a) 浦頭岸壁 浦頭岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の12月31日

b) 三浦岸壁 三浦岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の9月30日

- ・佐世保市は、以下に掲げる係留施設の区分に応じて、当該各号に定める日以降の当該係留施設の利用の予約をカーニバル社とそのほかのクルーズ船社を平等に取り扱う。

a) 浦頭岸壁 浦頭岸壁を利用する日が属する暦年の前年の1月1日

b) 三浦岸壁 三浦岸壁を利用する日が属する暦年の前々年の10月1日

④周辺交通対策の考え方

三浦地区には、県道11号線から埠頭用地へと至る区域に臨港道路倉島線が位置しており、埠頭用地内を大型バスの駐車場として利用している。また、旅客施設と道路が接する区域には、乗船客が車両に乗り降りするための車寄せを設置するなど、スムーズな車両通行と利便性に配慮した整備をおこなっており、隣接地にも大型バスを駐車することができるスペースを設けている。

浦頭地区には、国道202号線から埠頭用地にかけて、片側2車線の臨港道路が整備されているが、途中から片側1車線に縮小されている。今後、国際旅客船を受入れることにより、今よりも多くの大型バスが行き交うこととなり、地元住民の車両通行に影響を及ぼすことが考えられることから、港湾管理者として当該道路の全線4車線化に取り組むこととしており、また、大型バス等の駐車場については、物流機能に支障を及ぼさない区域に設置する。

(3)国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

国際クルーズ拠点を形成するための円滑な意思決定と施策等の実行を促進するため、港湾管理者とクルーズ船社等の関係者間において定期的な協議・調整を行うための協議会を設置する。

なお、現在、佐世保市とその近隣の市町は、自治体資源（商工、観光、福祉、教育等）を相互に活用し、活力ある社会経済を維持するための拠点形成に向けた連携中枢都市圏構想を話し合う協議会において戦略的な観光施策を協議することとしており、2018年（平成30年）に取りまとめられる予定である。よって、本協議会についても、その結果を反映した会員構成に変更することとしている。

（仮称）佐世保港国際クルーズ拠点形成推進協議会の会員

- ・佐世保市（国際旅客船港湾管理者、地元自治体）
- ・カーニバル社（連携するクルーズ船社）

2. 国際旅客船拠点形成計画の目標【法第50条の16第2項第2号】

佐世保港では国際旅客船拠点形成港湾に指定されたことを受け、国際旅客船が安定的に寄港できる岸壁を三浦地区および浦頭地区に整備することで、国際旅客船におけるゲートウェイとしての機能を有した港湾として発展することを目標としている。

①運用開始年と目標年

三浦地区は、既に2018年（平成30年）の供用開始を目指した岸壁等の整備に着手しており、浦頭地区については、2017年（平成29年）から着手する。

佐世保港における運用開始年は、我が国のプレゼンスを高め、スピード感をもって国際旅客船拠点を形成し、官民が連携して活力を積極的に活用しながら事業をおこなう観点から、カーニバル社の投資により整備される旅客施設と公共施設として整備する係留施設の優先利用開始時期を浦頭地区の供用開始年の2020年（平成32年）に設定する。

目標年については、東アジアにおける佐世保港の知名度向上などを考慮して、運用開始年から4年後の2024年（平成36年）に設定する。

図5_整備開始年から目標年に至るスケジュール



②運用開始年と目標年における寄港回数

三浦地区では岸壁の一部が海上自衛隊との共同使用となることから、7万トン級を超える大型国際旅客船の寄港回数は年間100日程度としており、残りの日は7万トン級未満の客船を受け入れるよう考えている。

カーニバル社は、本計画に記載されている国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業やその他の事業などから、佐世保市が、将来、国際旅客船の目的地として魅力的な地域となる様々な方策が採られることを評価し、東アジアにおける強い日本志向を背景に中国のクルーズマーケットを上海から全土に広げることができる潜在性を有する地域と考えている。

また、その他のクルーズ船社からも一定の寄港要請を受けていることから、佐世保市は、国際旅客船における2020年（平成32年）の年間寄港回数を295回、4年後の2024年（平成36年）の年間寄港回数を395回に設定する。

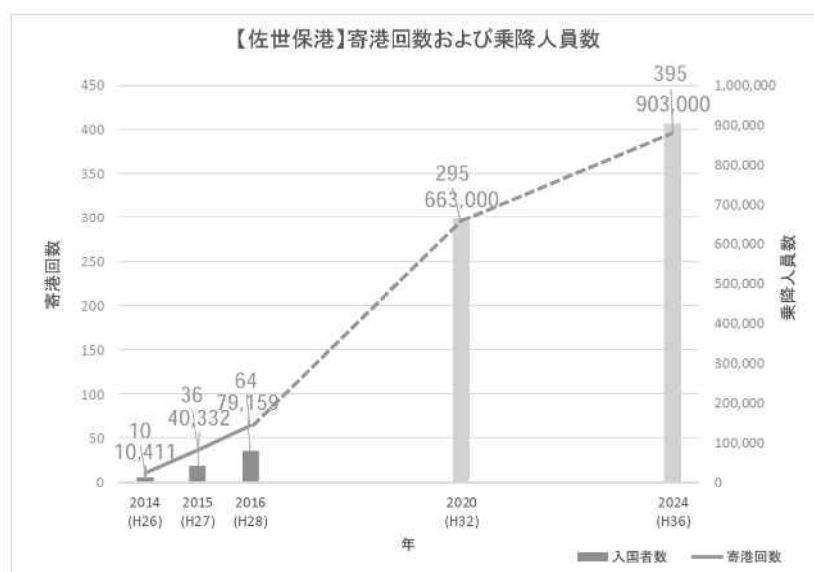


図 6_佐世保港における国際クルーズ客船の寄港回数予測

表 3_佐世保港に寄港する 7 万トンの級未満のクルーズ客船

No.	客船名	トン数 (トン)	全長 (m)	喫水 (m)	乗客 定員 (人)
1	にっぽん丸	22,472	166.6	6.6	398
2	グローリーシー	24,318	180.4		1,300
3	ぱしふいっくびいなす	26,594	183.4	6.5	476
4	オーシャンドリム	35,265	204.8	7.5	1,422
5	飛鳥Ⅱ	50,142	241.0	7.8	872
6	スーパースター・アクエリアス	51,309	229.8	7.0	1,511
7	フォーレンダム	61,214	237.9	8.1	1,404
8	MSCリリカ	65,591	274.9	6.8	1,984
9	レジェンド・オブ・ザ・シーズ	69,130	264.0	7.7	1,804
10	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	246.5	7.8	1,814
11	コスタ・ビクトリア	75,166	252.9	8.0	1,928
12	スーパースター・パゴ	75,338	268.6	7.9	1,870

Carnival Corporation Group が保有するクルーズ船

表 4_佐世保港に寄港する 7 万トンの級以上のクルーズ客船

No.	客船名	トン数 (トン)	全長 (m)	喫水 (m)	乗客 定員 (人)
1	コスタ・アトランチカ	85,619	292.6	8.0	2,114
2	クイーン・ビクトリア	90,049	294.0	7.9	1,997
3	クイーン・エリザベス	90,901	294.0	7.9	2,081
4	セレクトリティ・ミレニアム	90,963	294.0	8.3	2,034
5	コスタ・フォーチュナ	102,587	272.2	8.2	2,716
6	コスタ・セレーナ	114,147	289.6	8.3	3,000
7	サファイア・プリンセス	115,875	290.0	8.55	2,670
8	ダイヤモンド・プリンセス	115,906	290.0	8.55	2,706
9	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	311.1	8.8	3,114
10	MSCブレンディダ	137,936	333.3	8.7	3,247
11	マリナー・オブ・ザ・シーズ	138,279	311.1	8.6	3,114
12	マジェスティックプリンセス	142,714	330.0	8.6	3,560
13	クェンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	347.1	8.8	4,180
14	ノルウェー・ジャンジョイ	167,725	333.4	8.7	4,248
15	オペレーション・オブ・ザ・シーズ	167,800	348.0	8.8	4,180

3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

【法第 50 条の 16 第 2 項第 3 号】

3-1. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

(1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

1) 国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化に資する施設の整備等

佐世保港における国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化に資する施設整備等を以下に示す。

表 5_佐世保港における基本的な港湾施設の配置計画

地区名	施設名	内容	備考
浦頭地区	岸壁	■対象船舶：マジェスティック級（14 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：国土交通省	
	泊地 航路・泊地	■対象船舶：マジェスティック級（14 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：国土交通省	
	駐車場	■規 模：約 20,000 m ² ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	■大型バス駐車場：約 125 台
	通路屋根	■規 模：一式（移動式） ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
	照明施設	■規 模：一式 ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
	旅客施設【計画】	■規 模：延床面積：約 5,000 m ² ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：カーニバル社	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	■規 模：片側 2 車線 ■整備時期：平成 29 年度から平成 31 年度 ■整備主体：佐世保市	
三浦地区 (倉島地区)	三浦岸壁 倉島岸壁	■対象船舶：①マジェスティック級（14 万総トン級） ②クアンタム級（16 万総トン級） ■整備時期：平成 29 年度 ■整備主体：佐世保市	
	泊地	■対象船舶：①マジェスティック級（14 万総トン級） ②クアンタム級（16 万総トン級） ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	駐車場	■規 模：約 5,000 m ² ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	■大型バス駐車場：約 50 台
	通路屋根	■規 模：70m（移動式） ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	照明施設	■規 模：19 基 ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	
	旅客施設	■規 模：延床面積約 5,000 m ² ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	■CIQ 施設含む
	臨港交通施設	■規 模：片側 1 車線 ■整備時期：整備済 ■整備主体：佐世保市	

2)法第50条の18第1項又は第3項の規定に基づく官民連携国際旅客船受入促進協定の締結

港湾管理者である佐世保市とカーニバル社は、港湾法第50条の18第1項又は第3項の規定に基づき、官民連携国際旅客船受入促進協定を締結する。

協定における対象施設は、国際旅客船拠点形成港湾管理者である佐世保市が管理運営をおこなう係留施設とカーニバル社が所有する民間国際旅客船受入促進施設となる。

加えて民間国際旅客船受入促進施設を整備することにより与えられる係留施設の優先的な利用について、カーニバル社は佐世保市と協議をして決定する期日までに1年分の係留施設の利用を予約することとし、佐世保市は同期日以降に行う係留施設の利用の予約について、カーニバル社とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う（6頁「③係留施設の優先的な利用に関する事項」参照）。

よって、民間国際旅客船受入促進施設についても、一般公衆に対して供用される施設として取り扱うものとする。

3)1)、2)以外のソフト系施策

上記1)および2)に記載した以外のソフト系施策として、国際旅客船取扱埠頭に地元企業の進出を促す方策を今後検討していく。

(2)国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

佐世保港における公共施設の整備方針について、三浦地区と浦頭地区に項目を分けて記載する。

1)三浦地区

三浦地区では、前述のとおり、近年、日本に寄港している国際旅客船の大型化に対応するための基盤整備事業に2016年（平成28年）から着手しており、旅客施設や臨港道路の基本施設も既に整備を完了していることから、2018年（平成30年）に全体延長370mの岸壁として供用を開始する予定にしている。



図7_三浦地区配置計画図

2) 浦頭地区

浦頭地区は、既存の物流機能に支障が及ばない区域に国際クルーズ船を受け入れるための新たな施設を整備する。

施設整備における主な役割分担は、係留施設や水域施設を国土交通省が整備し、陸域の臨港道路や駐車場などの基本施設と照明施設など国際旅客船の拠点形成に必要な付帯施設を佐世保市が整備する。そして、カーニバル社が整備する旅客施設を地元物産品の販売等も含めた地域活性化に資する官民連携の国際旅客船の拠点としていく。



図 8 浦頭地区配置計画図

(3)国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

佐世保港では2020年（平成32年）の国際旅客船の寄港需要予測を295回としているが、三浦地区の岸壁の一部が海上自衛隊と共同で使用するため、寄港需要に応えることが難しい状況にある。そこで、浦頭地区に国際旅客船拠点形成港湾としての寄港需要に対応した受入環境を整備する。この国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業による効果は、国土交通省が費用便益分析により算定している。

まず、浦頭地区に新たな国際旅客船取扱埠頭を整備することにより、外国人一時上陸者数が145,800人増加し、1人あたりの観光消費額を20,000円とした場合の単年度の国際観光純収入増加便益は29.2億円となる。その増加便益を分析対象期間に享受した場合の便益と施設の残存価値を現在価値化した便益は557.3億円になる。また、新たな国際旅客船取扱埠頭に要する費用は、初期投資と管理運営費を便益の算定と同様に現在価値化した結果、66.4億円となる。この結果、費用便益比は8.4とされる。

表 6_事業効果算定（事業概要）（国土交通省による算定）

	項目	内容
1	事業期間	平成29年度～平成31年度
2	事業費	65億円

表 7_事業効果算定（便益および費用）（国土交通省による算定）

	項目	(便益)単年度便益 (費用)単純合計	評価期間内 便益・費用（億円）
便益 (B)	外航クルーズ船の入港による 国際観光純収入の増加便益	29.2億円	556.9億円
	残存価値	3.1億円	0.4億円
	小計	-	557.3億円
費用 (C)	事業費・再投資費	60.2億円	54.9億円
	管理運営費等	33.6億円	11.5億円
	小計	93.8億円	66.4億円

表 8_事業効果算定（結果）（国土交通省による算定）

費用便益比 (B/C)	8.4
純現在価値 (B-C)	491億円
経済的內部収益率 (EIRR)	38.1%

※評価期間
(供用開始から50年)

また、定性的な効果として、下記の事項の効果が見込まれる。

- ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者数の増加により、地域の観光産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。
- ・地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取り組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。
- ・観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。

(4)法 50 条の 16 第 3 項に掲げる許可等に関する事項

1)法第 2 条第 6 項による認定を要する施設に関する事項

なし

2)法第 3 7 条第 1 項の許可を要する行為に関する事項

なし

3)法第 3 8 条の 2 第 1 項又は第 4 項の規定による届出を要する行為に関する事項

カーニバル社が浦頭地区の臨港地区内に旅客施設（延床面積約 5, 0 0 0 m²）を建設する場合の港湾管理者への届出があったものとみなす。

4)法第 5 5 条の 7 第 1 項の国の貸付けに係る国際旅客船港湾管理者の貸付けを受けて行う同条第 2 項に規定する特定用途港湾施設の建設又は改良に関する事項

なし

3-2. その他事業について

浦頭地区における臨港道路は、長崎県西部を南北に縦断する国道 2 0 2 号と接しているが、その国道 2 0 2 号線は片側 1 車線で縦断勾配も大きく、臨港道路に右折するための区間も短いことから、供用を開始した際に一般の通行車両に支障を及ぼすことが考えられる。そこで、右折帯の延伸および信号の設置等を含め、管理者である長崎県および関係者と道路交通対策について協議を進める。

4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船港湾管理者が必要と認める事項【法第 50 条の 16 第 2 項第 4 号】

佐世保港ではクルーズ船を誘致するため、多額の費用を投じて港湾施設の整備やポートセールスを実施しているが、現状、佐世保港を訪れている国際旅客船の乗船客が、市外の観光施設や商業施設に行っており、また、中心市街地を訪れても大型バスの待機場が無い状況を踏まえ、これら諸問題の解決に向けた取り組みに着手する。

具体的には、受入態勢やクルーズ観光客の市内周遊性の向上、市内消費誘導に向けた戦略の策定および各種事業の推進を図るための庁内推進会議を 2 0 1 7 年（平成 2 9 年）2 月に設置し、国土交通省から採択を受けた先導的官民連携支援事業のなかで検討を進めていく。

5. その他

現在、浦頭地区および三浦地区は臨港地区内に含まれており、構築物等の規制をおこなう分区は両地区とも商港区となっている。商港区は認められる構築物の範囲が広く、現時点において構築物の規制に支障は生じていないが、観光客の利便性を向上させる施設や飲食店など都市的機能の設置も考慮したうえで、新たに設置されたクルーズ港区の指定を検討する。

(7) 要望等

- 1) 佐世保市議会の意見書
- 2) 工期変更経過

《大会宣言》

水資源に乏しい街に住まう我々は、常日頃から出来得る限りの節水に努め、水不足の危機の際には、更なる節水のため、家庭においても、仕事においても、あらゆる面で協力を惜しまず、まさに「市民ダム」を築き上げてきました。

しかし、このような自助努力にもかかわらず、幾度も耐えがたい渇水に晒され続けて参りました。

このような状況の唯一の解決策とされる石木ダムについても、その建設促進の一助となるべく、声を挙げ、足を動かし、全力で協力して参りました。

しかしながら、40有余年待ち続けた結果、抜本的解決が図られないまま今日を迎えていることは、断腸の思いであります。

我々は、水不足の制約なく地域社会が発展し、子や孫が水に悩まされない安心な日常を送れることを切に願っています。

そのためには、抜本的解決策である石木ダムの早期建設を望んでやみません。

もちろん、ダム建設により移転を強いられる方々の心情を考えれば、感謝の念を永遠に忘れることはありません。

そのうえで、事業認定より9年が経過した現在、改めて、早期に石木ダムが建設されることを切実な願いとして、これまでの活動方針である「石木ダム建設は市民の願い」を本日結集された市民の皆様とともに確認し、ここに大会宣言といたします。

石木ダムの早期完成を求める緊急要望

知事及び長崎県ご当局におかれましては、日頃より渇水被害への不安に怯え続ける私たち佐世保市民のために、石木ダムの完成に向けてご対応いただいていることに対しまして、心より感謝申し上げます。

さて、私たち佐世保市民は、度重なる渇水によって苦しむなか、平成25年9月に石木ダム建設の事業認定の告示がなされた際には、ようやくこの渇水から解放される、市民生活、社会活動において、水によって制約を受けることなく過ごすことができる未来への希望の光を感じていました。

それから10年、何とかダムができるためにと、佐世保市、市議会、市民とそれぞれの立場で、できる限りのことを行ってまいりました。

しかし、2度も工期の延長が決定されており、現在においてもダムの姿は遅々として見ることができず、その都度、私たち佐世保市民は大変な失望を重ねて参りました。

一方で、「佐世保の水は足りているのではないか。」「石木ダムは必要ないのではないか。」といった趣旨の情報に、佐世保市民は振りまわされていましたが、昨9月11日に石木ダム建設促進大会を開き、「実際に佐世保の水事情はどうなっているのか。」「佐世保の水問題はどうか裁判で決着したのか。」など確認したうえで、これまでの「石木ダム建設は佐世保市民の願い」という活動方針が、行政と市民の共通の認識であることを、参加者全員で再認識いたしました。

そして、石木ダムの早期完成の強い思いを知事にお伝えするべく、佐世保市民と、佐世保市の共通の想いとして、また、ご列席賜った、長崎県、長崎県議会、川棚町、川棚町議会、佐世保市議会のご来賓の方々のご賛同のもと別紙の大会宣言を採択いたしました。

来年9月には、事業認定から丸10年の節目を迎えることとなります。

もう、渇水に悩まされることがなくなるよう、私たち佐世保市民は、一日でも早い完成に向けた知事のお考えを自らの言葉でいただきたく、早期完成の緊急要望させていただきます。

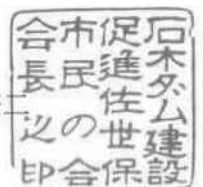
令和4年10月11日

石木ダム建設促進大会主催者

佐世保市長 朝長則男



石木ダム建設促進佐世保市民の会 会長 寺山 燎



石木ダムの早期完成を求める意見書 (土地収用法第106条を見据えた緊急要請)

水源不足の解消は、佐世保市制施行以来の永年の悲願であります。

本市は、中核都市として県北地域を牽引しながら、国防政策の一翼も担ってきたまちですが、度重なる渇水被害にさいなまれ、「水」が最大の不安要素として常に存在し続けています。

長崎県を事業主体とした唯一の解決策である石木ダムも、通算9回、計46年もの工期延長が重ねられ、当議会としても、水資源確保促進の決議や建設促進の意見書提出を幾度も行ってまいりました。

既に、事業認定告示後、裁決申請による用地の権利取得も完了し、反対住民の方々との訴訟は、令和2年の最高裁判所の決定をもって事業の必要性・緊急性が確定し、唯一係争中であった工事差止訴訟に関しても、今月に入り工事の続行を認める最高裁判所の判断が下されるなど、事業を進めるに当たって必要な環境は全て整ったものと思われまます。

一方で、毎年度、石木ダムの早期完成については要望を行ってきましたが、いまだ具体的完成の目途が得られるまでに至っておらず、平成25年9月6日の事業認定の告示から早9年が経過し、土地収用法第106条が定める買受権発生まで1年を切るところとなりました。

先般行われた「石木ダム建設促進大会」では、事業進捗の遅れに対する市民の鬱積した思いが浮き彫りになるとともに、『石木ダム建設促進は佐世保市民の願い』であることが改めて確認されたところです。

現在、知事が建設に反対される地元住民の方々との話し合いを通じ、解決に向けて尽力されていることは承知しておりますが、水道施設の老朽化対策を含む本市水道事業の安定化と、買受権が発生する可能性を鑑みたとき、石木ダム建設に時間的猶予は残されておらず、判断の遅れによる損害は計り知れないほど大きなものになることが懸念されます。

買受権をはじめとする諸課題の一つ一つに対し政治判断が求められており、万全な取組をもって進めていくことが、政治や行政の責務であります。

佐世保市議会としましても、これまで以上の決意と覚悟を持って、市民・行政と一体となって取り組んでまいる所存でありますので、県におかれては、これまで積み重ねてきた経過を踏まえ、責任ある御判断の下、早期完成に向けたさらなる工事進捗を直ちに図られますことを強く求めます。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出いたします。

令和4年9月22日

佐世保市議会議長
田 中 稔

石木ダムの早期完成にかかる 土地収用法第106条を見据えた緊急要望

日頃より、長崎県知事及び県ご当局におかれましては、石木ダムの建設促進にご尽力賜り、改めてお礼申し上げます。

ご承知のとおり、本市は、市制施行以来の課題である水源不足が今も続いている中、既存施設の老朽化の問題や新型コロナウイルス予防対策などの新たな課題を抱え、水源確保の重要性・緊急性が従前以上に増してきております。

そのような中、昨9月11日に開催いたしました石木ダム建設促進大会では、市民・議会・行政が一体となって、「石木ダムは佐世保市民の願い」であることが再確認され、長崎県・川棚町のご来賓の方々のご賛同のもと、大会宣言を共同採択いたしました。

毎年、市議会とともに石木ダムの早期完成を求める要望書を提出させて頂いているところですが、この大会宣言を踏まえ、改めて、本市の現状認識と早期完成に向けた要望をお伝えしたいと存じます。

本件事業は、昭和50年以降、連綿と続けてきた話し合いの結果として、54世帯もの住民の方々の断腸の思いでのご協力が得られたものであり、残る13世帯の方々とは、任意の話し合いではご理解を得られなかった結果として、事業認定手続き、ダム検証、司法判断と第三者に判断を委ねてきた経過があるものと認識しております。

このような中、現在、県ご当局において鋭意工事が進められており、並行して、地元住民の理解を得るべく懸命な努力をされているところであり、このことには心より感謝申し上げます。一方で、来年9月には、事業認定告示より10年の節目を迎え、土地収用法106条に規定される買受権が生じる可能性がある聞き及んでおり、今後の1年は、本件事業の長い経過の中で、最も重要な1年になろうかと思えます。

本市にとって、石木ダムによる水源確保は、早期に達成すべき最重要事業ですので、万が一にも事業進捗への懸念が生じないよう、可能な限り万全の取組みをもって臨むとともに、市民の願いや移転された方々の思いに対して行政としての責務をしっかりと果たして参りたいと考えております。知事及び県ご当局におかれましても、かかる経過を踏まえ、石木ダムの早期完成に向けて確実に推進いただきますよう、強く要望いたします。

令和4年10月11日

佐世保市長 朝長 則男



令和5年度長崎県の施策における重点要望
石木ダムの建設促進について

佐世保市

石木ダムの建設促進について

令和7年度完成に向けた石木ダム建設事業の工事費等の確保の要望

石木ダム事業につきましては、県御当局のご尽力のもと、事業が一定の進捗をしているところでございます。

また、知事が現地に赴き、話し合いをなされ、解決の努力されていることに、心より敬意を表します。

さて、ご承知のとおり、石木ダムについては、令和元年度県御当局により、令和4年度から7年度へ工期延長がなされたことを受け、本市においても、その判断に応じ、改めて事業再評価を行い、石木ダム事業以外に有効な方策がない旨の事業継続の判断を行い、県御当局と相互協力しつつ建設促進に努めてまいりました。

ただ残念なことに、現在も工事への妨害行為が続けられているとともに、建設用地については明け渡し期限から、既に数年経過しておりますが、いまだ応じていただけない状況が続いております。

さらに、来年9月には土地収用法106条の規定の期限も迫る中、その状況を見据えた確実な工事の進捗が出来るのかという不安も生じてきております。

そこで、今年5月に、令和5年度県の施策に対する要望として、市長・市議会議長他にて、知事・県議会議長への要望活動を行わせていただき、その中でも、特に本市永年の課題であります水源不足の解消に向けて、本市の水事情の窮状等を訴えたうえで、工事工程に沿った確実な事業進捗を要望いたしました。

しかし、先程述べました度重なる工事の妨害行為により、計画されているダム本体工事進捗は低調であるとの報告を受けております。

完成予定である令和7年度に向けて、残すところ約3年となっており、今後必要となる工事工程を考えると、今後は、短期間において相当な工事の進捗を図る必要があると思われ、その為の工事費等の確保は何としてもお願いしなければなりません。

これまで、何度も県ご当局には訴えてまいりましたが、水源不足解消は喫緊の課題であり、行政の責務として、市民生活の安全確保のために早期完成を要望してきたところでございますが、度重なる工期延長により、渇水危機に度々直面するなど水源不足による本市を取り巻く水事情は、ますます厳しくなっております。

加えて、近年の気候変動による災害の激甚化傾向は、渇水についても例外ではなく、集中豪雨と少雨の二極化傾向により、本市においても局地的少雨による渇水危機の頻発傾向がみられ、今後、より大きな被害が生じることも懸念されます。

また、本市では、老朽化したダム施設の改修に迫られており、最も古いダムでは、取水施設の法定耐用年数40年を大幅に上回る114年を経過しているなど、本市の主要なダムのほとんどが著しく老朽化しております。

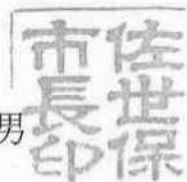
これらの更新・改修を行うには、水源施設の運用を相当期間休止する必要がありますが、水源不足の状況では、一つでもダムの運用を休止させることは困難であり、容易に着手できない状況が続いております。年数経過により、老朽化リスクは刻々と高まっており、本市にとっては喫緊の課題となっております。

以上のように本市において、水源確保はライフラインの機能維持対策として防災・減災、国土強靱化に資する喫緊の最重要課題であり、その緊急性は年々増してきており、石木ダムの早期完成が強く望まれます。

本市の実情を鑑み、令和7年度完成に向けた石木ダム建設事業の事業費の確保についてご高配を賜りますように強くお願いいたします。

令和4年12月27日

佐 世 保 市 長 朝 長 則 男



佐世保市議会議長 田 中 稔



長崎県知事

大石 賢吾 様

石木ダム工事工程に沿った
確実な工事進捗の要望について

佐世保市長

朝長 則男



佐世保市議会議長

田中 稔



石木ダム事業の県工事工程に沿った確実な進捗の要望

昨年秋口からの少雨傾向により、本市南部地域で約2ヶ月間にわたる市民の皆様へ自主節水を求める渇水対策等、給水制限の実施も視野に入れた県内で最も厳しい事態となりました。

現時点においても、例年並みの貯水率には回復しておらず、今後の気象状況を警戒監視し続けている状況にあります。

このように、本市の水道は、重ねて申し上げてまいりましたとおり、水源の絶対的不足が最大のリスクとなっており、いつ渇水となってもおかしくない状況が今も続いていることが改めて浮き彫りになりました。

さて、水源不足対策の抜本的解決策である石木ダム建設事業につきましては、県ご当局のご尽力のもと、数十年の話し合いが重ねられた結果、54世帯の方々からの貴重なご協力をいただき、これまでに、事業認定申請、ダム検証、裁決申請、司法判断と、共に着実に段階を踏み、早期完成に向けた環境を整えることができました。

そのような長い年月を経て、今年9月には事業認定の告示から10年を迎えるにあたり、土地収用法第106条を見据えた工事の進捗を切望いたしてきたところで

そのような中、去る2月20日、収用地を含む事業用地でのダム本体工事に着手されたことは、私どもの悲願であるダムの早期完成に向けた大きな足掛かりにもなるものと一定安堵しており、県ご当局には工事推進に尽力されておられますこと、心よりお礼申し上げます。

しかし、買受権にかかる懸念等により、万が一、石木ダム建設事業が中止または更なる長期化となった場合、市民生活に甚大な渇水リスクを抱え続けるのみならず、県北の中心都市として様々な政策にも大きな影響を与えることになります。

そのためにも、これまでの本市要望の趣旨をご理解いただき、県ご当局が公表されている石木ダム事業の工事工程に基づいた着実な事業実施を強く要望させていただくものです。

令和5年3月14日

■これまでの工期等の変更について

工期等 変更年度	開発水量	完成年度	事業費	備 考	再 評 価	
					治水事業	利水事業
昭和50年度	6万m ³ /日	昭和54年度	160億円			
昭和57年度	〃	昭和63年度	〃	工期 9年延長		
昭和62年度	〃	昭和70年度	〃	工期 7年延長		
平成3年度	〃	平成10年度	〃	工期 3年延長		
平成5年度	〃	平成13年度	〃	工期 3年延長		
平成8年度	〃	平成16年度	〃	工期 3年延長		
平成10年度	〃	平成20年度	〃	工期 4年延長	平成10年度	
	〃	〃	〃			平成11年度
平成13年度	〃	〃	297億円	事業費 137億円増加		
	〃	〃	〃		平成15年度 (5年に1度)	
平成16年度	4万m ³ /日	平成28年度	285億円	開発水量 2万m ³ 減少 工期 8年延長		平成16年度～ 19年度 (5年に1度)
平成19年度						
	〃	〃	〃		平成20年度 (5年に1度)	
	〃	〃	〃		平成23年度 (ダム検証)	
	〃	〃	〃			平成24年度 (着手前評価)
	〃	平成34年度 (令和4年度)	〃	工期 6年延長	平成27年度 (社会経済情勢 の変化)	
令和元年度	〃	令和7年度	〃	工期 3年延長	令和元年度 (社会経済情勢 の変化)	令和元年度 (社会経済情勢 の変化)
令和6年度	〃	令和14年度	420億円	工期 7年延長 事業費 135億円増加	令和6年度 (5年に1度・社会 経済情勢の変化)	令和6年度 (5年に1度・社会 経済情勢の変化)

※平成16～19年度再評価は、平成16年度再評価（利水事業）時に、利水計画の下方修正によりダムの規模変更を要するためB/Cの検討ができなかったことから、長崎県による規模変更後の平成19年度にB/Cの実施を主目的として行ったもの。

(8) 代替案

- 1) 前回事業評価代替案
- 2) 河川管理者回答
- 3) 統合施設フロー図

代替案検討一覧（前回再評価）

代替案 評価軸	1) 水を貯留する施設を整備する案			2) 既設を有効活用する案		
	1.その他のダム	2.河道外貯留施設		3.河口堰	1.ダム再開発、掘削	2.他用途ダム容量の買上 3.湖沼開発
		貯水池	地下トンネルダム			
①技術的可能性	/	×	×	×	△	/
②法的可能性		×	×	○	○	
③量的可能性		△	○	×	×	
④水質的可能性		△	○	△	○	
⑤持続的可能性		○	△	△	○	
⑥周辺地域への影響		×	△	×	△	
総合評価	×	×	×	×	×	×

代替案 評価軸	3) 新しい水源を求める案				4) 既存の権利等を再整理する案			5) その他の案
	1.水系間導水	2.流況調整河川	3.地下水取水	4.海水淡水化	1.既得水利の転用	2.ダム使用権等の振替	3.他事業からの受水	1.水源林の保全
①技術的可能性	/	/	△	△	/	/	/	/
②法的可能性			○	○				
③量的可能性			×	○				
④水質的可能性			△	△				
⑤持続的可能性			△	○				
⑥周辺地域への影響			△	△				
総合評価	×	×	×	△	×	×	×	×

○：“可能性がある”、もしくは、“適する”
 △：“不可能ではないが課題がある”
 ×：“不可能”もしくは“不適”
 /：明らかに不可能な代替案

地下水調査ボーリング実施箇所一覧表

番号	箇所	深度	孔径	開発当初 揚水量	施工年月	施工業者	備考
1	早岐中原町	80m	φ300mm	0.0m ³ /日	S35.6	直営	
2	董ヶ丘1号	50m	φ300mm	400.0m ³ /日	S35.9	浅野物産	
3	早岐早苗町	72m	φ85mm : 53m φ65mm : 53m	0.0m ³ /日	S35.11	直営	
4	日宇黒髪町	50m	φ300mm	86.4m ³ /日	S37.6	東京通商	
5	大正橋横	90m	φ200mm : 30m φ115mm : 60m	11.0m ³ /日	S40.6	親和興産	
6	柚木駅付近No.1	150m	φ200mm : 30m φ100mm : 120m	18.0m ³ /日	S40.6	東通K.K	
7	柚木駅付近No.2	150m	φ200mm : 30m φ100mm : 120m	11.0m ³ /日	S40.6	東通K.K	
8	木原町鉄道敷横	200m	φ86mm	89.0m ³ /日	S42.3	藤永建設	
9	董ヶ丘2号	40m	φ300mm	420.0m ³ /日	S42.3	渡部鑿泉	
10	勝富公園	100m	φ85mm	130.0m ³ /日	S42.10	大栄ボーリング	能力低下等により廃止
11	北駅前	100m	φ115mm : 60m φ85mm : 40m	0.0m ³ /日	S42.11	親和興産	
12	水道局横	100m	φ85mm	100.0m ³ /日	S42.11	大栄地建	
13	大宮公園	100m	φ85mm	86.0m ³ /日	S42.11	日本ボーリング	能力低下等により廃止
14	上原水源地下	50m	φ130mm : 25m φ85mm : 25m	0.0m ³ /日	S42.12	西海地研	
15	光月町ヤクルト前	102m	φ200mm	400.0m ³ /日	S42.12	藤永建設	能力低下等により廃止
16	宮筒水	100m	φ100mm : 40m φ85mm : 60m	80.0m ³ /日	S42.12	西海地研	
17	浦川内	132m	φ85mm	191.0m ³ /日	S43.3	親和興産	
18	宮筒水	103m	φ100mm	64.0m ³ /日	S44.6	西海地研	
19	俵ヶ浦	150m	φ75mm : 100m φ65mm : 50m	85.0m ³ /日	S45.3	親和興産	
20	坂の上1号	250m	φ100mm : 66m	18.0m ³ /日	S45.3	藤永建設	
21	坂の上2号	90m	φ116mm : 50m φ86mm : 40m	67.0m ³ /日	S46.10	三扇コンサルタント	
22	小川内	80m	φ100mm(仕上り)	28.0m ³ /日	S48.3	藤永建設	
23	牧の地筒水	100m	φ139mm : 35m φ100mm : 60m	156.8m ³ /日	S48.3	西海地研	能力低下等により統合廃止
24	うそ越処理場	160m	φ131mm : 100m φ86mm : 60m	6.0m ³ /日	S49.3	親和興産	
25	黒島町	70m	φ150mm : 5m(仕上り) φ100mm : 50m(仕上り)	0.0m ³ /日	S49.12	西海地研	
26	松浦公園	50m	φ150mm : 9.5m φ100mm : 32m φ70mm : 32m	58.0m ³ /日		西海地研	能力低下等により廃止
27	大野浄水場	100m	φ200mm(仕上り)	300.0m ³ /日	S53.7	親和興産	
28	須佐公園	50m	φ130mm : 200m φ75mm : 50m	25.0m ³ /日		親和興産	能力低下等により廃止
29	柚木浄水場	100m	φ200mm(仕上り)	880.0m ³ /日	S53.7	藤永建設	能力低下等により統合廃止
30	矢峰配水地下	70m	φ200mm(仕上り)	1054.0m ³ /日	S53.7	西海地研	能力低下等により廃止
31	宮津筒水	98m	φ100mm(仕上り)	76.0m ³ /日	S53.10	大和ボーリング工業	能力低下等により廃止
32	葉山	100m	φ100mm(仕上り)	156.0m ³ /日	S54.2	三扇コンサルタント	
33	針尾東(西海橋)	80m	φ100mm(仕上り)	52.0m ³ /日	S54.2	日鉄鉱コンサルタント	能力低下等により統合廃止
34	柿の浦	80m	φ100mm(仕上り)	0.0m ³ /日	S54.3	大栄開発	能力低下等により統合廃止
35	針尾東筒水	90m	φ150mm(仕上り)	576.0m ³ /日	S55.2	西海地研	能力低下等により統合廃止

番号	箇所	深度	孔径	開発当初 揚水量	施工年月	施工業者	備考
36	柿の浦	80m	φ100mm(仕上り)	164.2m ³ /日	S55.2	親和興産	能力低下等により統合廃止
37	田代簡水	150m	φ150mm(仕上り)	8.6m ³ /日	S56.2	西海地研	能力低下等により廃止
38	宮津簡水	114m	φ136mm φ100mm	58.0m ³ /日	S56.12	村上	簡水にて使用中
39	田代簡水	150m	φ150mm(仕上り)	293.9m ³ /日	S57.3	西海地研	簡水にて使用中
40	上原町	150m	φ100mm(仕上り)	4.3m ³ /日	S60.1	藤永建設	
41	赤木簡水	130m	φ100mm : 30m(仕上り) φ150mm : 100m(仕上り)	61.0m ³ /日	S60.3	三扇コンサルタント	能力低下等により廃止
42	上原町	100m	φ100mm(仕上り)	18.8m ³ /日	S61.3	藤永建設	
43	赤木簡水	160m	φ150mm : 125m(仕上り) φ50mm : 35m(仕上り)	132.9m ³ /日	S62.3	西海地研	簡水にて使用中
44	上木場簡水	140m	φ150mm(仕上り)	340.0m ³ /日	H1.3	明治コンサルタント	簡水にて使用中
45	東下岳簡水	130m	φ150mm(仕上り)	85.8m ³ /日	H1.3	藤永建設	能力低下等により統合廃止
46	宮簡水	200m	φ150mm(仕上り)	1152.0m ³ /日	H1.2	西海地研	簡水にて使用中
47	下の原町	450m	φ200mm(仕上り)	500.0m ³ /日	H1.10	藤永建設	テクノパーク内企業使用中
48	川谷地区	200m	φ200mm(仕上り)	35.7m ³ /日	H1.12	明治コンサルタント	
49	平松簡水	140m	φ150mm(仕上り)	176.0m ³ /日	H2.2	藤永建設	簡水にて使用中
50	潜木・戸平田簡水	150m	φ150mm(仕上り)	0.0m ³ /日	H2.2	西海地研	能力低下等により統合廃止
51	相当・太郎浦・牟田簡水	150m	φ150mm(仕上り)	5.3m ³ /日	H3.2	日鉄鉱コンサルタント	能力低下等により統合廃止
52	潜木・戸平田簡水	90m	φ150mm(仕上り)	160.0m ³ /日	H3.2	明治コンサルタント	能力低下等により統合廃止
53	下宇戸・川谷簡水	120m	φ150mm(仕上り)	600.0m ³ /日	H4.3	日鉄鉱コンサルタント	簡水にて使用中
54	相当・太郎浦・牟田簡水	150m	φ150mm(仕上り)	9.7m ³ /日	H4.3	三扇コンサルタント	能力低下等により統合廃止
55	高善簡水	130m	φ150mm(仕上り)	17.3m ³ /日	H6.3	親和テクノ	能力低下等により統合廃止
56	高善簡水	80m	φ150mm(仕上り)	31.9m ³ /日	H7.3	三扇コンサルタント	能力低下等により統合廃止
57	川谷ダム上流	450m	φ200mm(仕上り)	200.0m ³ /日	H8.6	大栄開発	
58	筒井・西下岳簡水No.1	150m	φ150mm(仕上り)	200.0m ³ /日	H9.3	日鉄鉱コンサルタント	能力低下等により統合廃止
59	針尾東簡水(西彼町)	90m	φ100mm(仕上り)	90.0m ³ /日	H9.5	三興地研	能力低下等により統合廃止
60	弓張・高善簡水No.1	200m	φ200mm(仕上り)	200.0m ³ /日	H10.3	藤永建設	能力低下等により統合廃止
61	筒井・西下岳簡水No.2	220m	φ150mm : 150m φ100mm : 70m	36.0m ³ /日	H10.10	日鉄鉱コンサルタント	能力低下等により統合廃止
62	弓張・高善簡水No.2	200m	φ200mm(仕上り)	150.0m ³ /日	H11.10	藤永建設	能力低下等により統合廃止

利用可能性のある水源計	2389.2m ³ /日
-------------	-------------------------

6 佐水経企第 3 8 号

令和 6 年 1 1 月 1 5 日

長崎県知事

大石 賢吾 様

佐世保市水道事業及び下水道事業

管理者 中島 勝利

石木ダム建設事業再評価について（依頼）

日頃より、本市の水道事業及び下水道事業にご指導ご協力いただきありがとうございます。

さて、本市では、石木ダム建設事業の事業再評価を行うこととしており、評価に際し、代替案立案の可能性等について検討する必要があります。

本市での事業再評価にあたっては、貴県において実施された石木ダム建設事業再評価の下記項目が必要となります。

つきましては、下記の項目についてご教示いただきますようお願いいたします。

記

- 1 代替案立案の可能性
- 2 石木ダム完成後の維持管理費
- 3 石木ダム建設事業の事業費（年次別）

以上

（経営企画課 吉川）

6 河第 1 8 4 号
令和 6 年 1 1 月 2 2 日

佐世保市水道事業及び下水道事業
管理者 中島 勝利 様

長崎県知事 大石 賢吾



石木ダム建設事業再評価について（回答）

6 佐水経企第 3 8 号（令和 6 年 1 1 月 1 5 日付け）で依頼のありましたことにつきまして、
下記のとおり回答いたします。

記

1 代替案立案の可能性

これまで、石木ダム建設事業については、ダム検証以降、社会経済情勢の変化を理由として事業再評価を実施していることから、評価の内容を参照ください。

なお、この他に、河川管理者の観点から、利水代替案にかかる社会経済情勢や河川の状況等に関して、考慮すべき変化は生じていないと考えます。

2 石木ダム完成後の維持管理費

ダム検証時に示したダム完成後の維持管理費については、現在においても変化はありません。

3 石木ダム建設事業の事業費

別添のとおり提出いたします。

以上