

様

令和5年度

県の施策等に関する重点要望事項

 佐世保市

佐世保市政の推進につきましては、かねてから格別の御指導、御支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

我が国の景気については、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況が徐々に緩和されつつあるものの、引き続き持ち直しの動きに弱さがみられるとされており、地方においては経済に対する先行き不透明は強く、予断を許さない状況が続いております。

本市は西九州北部地域の市町で構成する西九州させぼ広域都市圏の中心市として、また、人の流入を力の源泉としてきた多様性もあることから、その特性を生かした施策を展開し、地方創生の推進にまい進しております。さらに、特定複合観光施設（IR）の誘致を何としても実現させ、国際競争力の高い魅力ある都市への飛躍を目指している所でございます。

御承知のとおり、本市には、米軍及び海上・陸上自衛隊という三種の基地等が所在し、かつ有人国境離島を有しているなど、国防上の見地からも非常に重要な役割を果たしておりますが、その性質上、市単独では解決できない課題が山積しておりますことから、このことは県の課題でもあることを御理解いただき、思いを一つにしながら、共に国に働きかけていただきますようお願いいたします。

以下に掲げております要望事項は、石木ダムの建設促進や新型コロナウイルス感染症収束後を見据えた取り組み等、令和5年度において特に御高配をいただきたいものであり、さらには、県御当局を通じまして、国に対しましても御支援をお願いいたすものでございます。

貴局におかれましては、これらの課題を共有いただき、その実現及び促進につきまして、格段の御高配を賜りますよう切にお願い申し上げます。

令和4年 5月

佐世保市長 朝長 則 男

佐世保市議会議長 田 中 稔

目 次

【本市の最重点課題】

※…「佐世保市国土強靱化地域計画」

（生活基盤関連事項）

関連事項

- 1 石木ダムの建設促進について※・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

（基地関連事項）

- 1 佐世保港におけるすみ分けの推進について・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2 崎辺地区等における防衛施設整備の更なる推進について・・・・・・・・ 8
- 3 米国原子力艦の寄港に係る諸問題について・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 4 米軍基地(米軍関係者)との交流促進について・・・・・・・・・・・・・・ 15
- 5 前畑崎辺道路の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

（国際クルーズ拠点港関連事項）

- 1 佐世保港におけるクルーズ客船の誘致について・・・・・・・・・・・・ 18
- 2 佐世保港国際クルーズ拠点整備に関連する道路整備について※・・・・ 19

（経済・観光関連事項）

- 1 九州・長崎 I R の実現に向けた
県市一体となった取組の推進について・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 2 企業誘致等の推進について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

（農林水産業関連事項）

- 1 市営の水産業振興施設（水産種苗生産施設）改修等に対する
補助事業の予算額の確保について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26

（主要交通網関連事項）

- 1 西九州自動車道の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28
- 2 一般国道205号の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 3 佐世保市から西九州ルートへの直通運行を視野に入れた
J R 佐世保線等の輸送改善について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

（保健福祉関連事項）

- 1 佐世保地域の医師等医療人材の確保について・・・・・・・・・・ 39

【本市の重点課題】

※…「佐世保市国土強靱化地域計画」

関連事項

（離島地域の振興）

- 1 離島地域の医療対策の充実について・・・・・・・・・・ 43

（農林水産業の充実）

- 1 農地整備事業の支援について※・・・・・・・・・・ 45
- 2 鳥獣被害防止対策及び助成措置の拡充について・・・・・・・・ 46
- 3 江上排水機場の早期事業化について・・・・・・・・・・ 48

（保健・福祉・医療の充実）

- 1 佐世保市子ども発達センター「療育部門」に対する支援について・・・・・・・・ 51

（安全を支える環境整備）

- 1 急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について※・・・・・・・・ 53
- 2 二級河川の整備促進について※・・・・・・・・・・ 56
- 3 佐世保警察署の早期建て替えについて・・・・・・・・・・ 64

（教育・文化の充実）

- 1 県北地域における文化芸術の振興について・・・・・・・・ 65
- 2 県立武道館の機能拡充について・・・・・・・・・・ 67
- 3 県立世知原少年自然の家の運営存続について・・・・・・・・ 69

（快適な生活と交流を支える基盤整備）

- 1 幹線道路の整備促進について※・・・・・・・・・・ 71
- 2 都市計画道路 佐世保縦貫線（国道35号）の
渋滞・交通安全対策とまちづくりについて・・・・・・・・ 77
- 3 地域の足であるバス等に対する支援の拡充について・・・・・・・・ 79
- 4 地域鉄道「松浦鉄道」の施設整備推進のための支援策の充実について※・・ 82

本市の最重点課題

【本市の最重点課題】

（生活基盤関連事項）

1 石木ダム建設促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

本市永年の課題であります水源不足の解消に向けて、工事工程に沿った確実な事業進捗を要望いたします。

（理由）

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。

令和元年度は、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ことから、事業継続の判断を行い、今後も、建設促進に努めていく考えでございます。

しかしながら、現在も工事への妨害行為が続けられ、また、建設用地については明け渡し期限から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。

このような中、これまでも水源不足解消は喫緊の課題であり、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きております。

加えて、近年は、異常気象の進行により、災害は激甚化傾向にあり、各地で甚大な被害をもたらしております。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が進むことにより、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。

以上についてはこれまでもお伝えしてきたところですが、さらに昨今は、新型コ

新型コロナウイルスへの対応も求められております。感染予防においては、日常の手洗いうがいや洗淨等の清潔保持が重要視されており、これらを支える水道の供給が滞ることは、市民の生命・健康を守る観点からも、およそ許されない状況となっております。

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。

石木ダム建設にかかる各種訴訟では、事業の公益性や工事の実施について行政側の考えを支持する司法判断が示されており、また、土地収用法に基づく用地の取得が完了しているなど、事業進捗に向けた環境は、整ってきている状況にあると存じます。

つきましては、県御当局におかれましては、工事工程に沿った確実な事業進捗を要望致します。

また、万が一、渇水に陥った場合には、臨時的な用水の確保や取水・送水施設の設置などのご支援・諸対策について、本市の実情を鑑み、従来以上のご高配を賜りますように併せてお願いいたします。



総事業費	285億円
本市負担	約100億円
アロケーション	35.0%
土地補償地権者	全体121世帯
水没家屋移転者	全体67戸

(所 管)

土木部河川課

県民生活環境部水環境対策課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

1 佐世保港におけるすみ分けの推進について

- 1 佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還の早期実現
 - 1-1 前畑弾薬庫の移設先の施設配置案の早期決定について
 - 1-2 針尾島弾薬集積所への移転・集約に係る埋立土砂の採取場所について
- 2 前畑弾薬庫以外の米軍提供施設の返還等
- 3 制限水域に係る諸問題について
 - 3-1 佐世保港の整備に関する取扱及び特別な措置について
 - 3-2 港内制限水域における漁業者の生活安定の取組

佐世保市は、我が国の安全保障の重要性に鑑み、基地が所在するどの地方自治体よりも国策に協力してきたとの自負がございます。「基地との共存共生」を基本姿勢に、引き続き、国防という極めて重要な国策に積極的な協力・支援を行ってまいりますので、本市の特殊性や防衛政策における貢献等を御賢察いただき、本市基地政策における最重要課題であります佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還など佐世保港におけるすみ分けの推進につきまして、県とされましても格段の御支援をお願いいたします。

1 佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還の早期実現

1-1 前畑弾薬庫の移設先の施設配置案の早期決定について

（理 由）

本市における基地問題の最重要課題である前畑弾薬庫の移転・返還につきましては、針尾島弾薬集積所の施設・区域内で隣接する水域である安久ノ浦湾の埋め立てにより生じる土地を含む部分に移転・集約した後、その跡地が返還されることが、平成23年1月、日米合同委員会で基本合意されております。

本市といたしましては、前畑弾薬庫の跡地を本市の公共的利用または産業の振興等に活用するため、市民の悲願として、昭和46年以来、返還を強く要望し続けており、また、平成30年3月には「前畑弾薬庫返還跡地の利用構想」を策定し、跡地利用に関する考え方も示しております。

しかし、日米合同委員会合意から既に11年が経過しておりますが、工事着手に至っておらず、具体の返還時期も不透明な状況であります。

また、針尾島弾薬集積所への移転・集約について、苦渋の決断により御理解いただき、条件を付して御協力いただいている関係地域・団体からは、移設事業の長期化によって、苦渋の決断を行った当時の事情を知らない地元関係者が増えたことに伴い、地域が同じ思いを保ったまま「移設事業へ理解と協力」を続けることの難しさを示唆されています。

そのようなことから、本市といたしましては、関係地域・団体からの要望に対し真摯に協議を重ね、一部、防衛補助事業も活用しながら、一定、市の一般財源をもって移転先周辺の環境整備を進めるなど、事業への理解継続に努めているところであります。

県とされましても、このような本市の実状を御理解いただき、一日も早い事業進捗に資するため、まずは日米政府間協議の加速によって前畑弾薬庫の移設先の施設配置案が早期決定することについて、多大なる御支援をお願いいたします。

1-2 針尾島弾薬集積所への移転・集約に係る埋立土砂の採取場所について

(理 由)

前述のとおり、前畑弾薬庫の移転に際しては、針尾島弾薬集積所に隣接する安久ノ浦湾の埋め立てを伴います。

この安久ノ浦湾の埋め立てには、相当量の土砂が必要になるものと認識しておりますが、針尾島弾薬集積所の隣接及び近傍には、広大な国有地、佐世保市有地、民有地が一団の土地として存在していることから、埋め立てにあたり、当該土地を埋立土砂の採取場所とすれば、土砂の購入や運搬に係る経費を大きく削減し、埋立工事の工期の短縮にもつながると確信しております。

このことが、ひいては、前畑弾薬庫の早期返還に資するとの考えから、県とされては、国において当該土地を土砂採取場所とすることについて、国への働きかけ等、格段の御高配をお願いいたします。

- 赤色実線は、針尾島弾薬集積所の敷地境界線
- 青色破線は、「大まかな目安」としての土地所在関係
- 黄色実線は、移設に係る工事用道路ルート（佐世保市想定ルート）



2 前畑弾薬庫以外の米軍提供施設の返還等

(理 由)

佐世保港のすみ分けの実現に向け、前述の前畑弾薬庫以外の米軍提供施設の返還等につきましても、県とされて引き続き格段の御支援をお願いいたします。

- ・日米合同委員会において日本側への返還に係る基本合意がなされている旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコ線）（佐世保重工業(株)東門・西門間）の返還
- ・本市の事業者の活動へ特に影響がある施設である立神港区第1号～第5号岸壁（ただし、既に返還されている部分は除く）
- ・佐世保港（佐世保港区）制限水域の返還（緩和を含む。）
- ・米軍に優先使用権が付されている佐世保重工業(株)第3ドックに係る使用協定の見直し

3 制限水域に係る諸問題について

3-1 佐世保港の整備に関する取扱及び特別な措置について

(理 由)

佐世保港に関しましては、先の大戦後、連合軍の一員として米海軍が進駐し、その後、米海軍佐世保基地が創設される一方で、貿易港、給油指定港、食糧輸入港の指定を受け、本市として、昭和25年1月には平和宣言を行い、同年6月に施行された旧軍港市転換法を活用しながら、商港機能の向上に努力し、平和産業港湾都市として大きく歩み始めました。しかしながら、昭和25年に勃発した朝鮮戦争により、外貿用の大型係船岸壁すべてを含む施設の大半が連合軍に再接収されました。翌年の昭和26年には、国内産業の開港上、特に重要な港湾として準特定重要港湾の指定を受けておりますが、今日においても、米海軍佐世保基地をはじめとする多くの防衛施設が所在し、かつ、民間企業等の施設と混在している状況にあることから、商港としての機能に大きな支障をきたしております。

とりわけ、約34平方キロメートルに及ぶ佐世保港区につきましては、その80%以上が、24時間、365日、立ち入り禁止など各種の制限が設定されている米軍の制限水域となっております。

これは、昭和38年9月23日の閣議決定により定められたものであり、米軍の陸上施設周辺水域への立ち入り禁止、米軍管理船舶から100メートル以内への立ち入り禁止、漁労・停留・潜水・サルベージなどの禁止といった多くの制限が、昭和38年当時のまま見直されることなく現在も課されており、制限水域面積もほとんど変化することなく今日に至っております。

このため、船舶の航行をはじめとする港湾施設の利用や整備、漁業活動など、港に関わるあらゆる面で支障をきたしており、本市といたしましては、当該制限水域の全面返還またはその制限の緩和を求めるものでございます。

そのような特殊事情を抱えております佐世保港であります。本市といたしましては、地域経済の発展を図る上で、佐世保港の商港機能の整備・充実は不可欠と考えており、国土交通省の御支援を賜りながら、「国際旅客船拠点形成港湾」として国際クルーズ船の受入れ環境整備の推進を図るとともに、港湾施設の災害対応力強化に向けた整備等、国土強靱化地域計画に基づく取組みを進めているところであることから、国防に積極的に協力する現状をお汲み取りいただき、県とされましても、重点的な予算配分に係る国への働きかけ等、御支援を賜りますようお願いいたします。

加えまして、前述のとおり、佐世保港はその大部分が米軍により制限を受けている特殊な港湾であることに鑑みれば、当該水域の返還までの間は佐世保港に必要な様々な整備（工事）について国が直接行えるといった特別な措置を講じていただきたく、その創設に係る国への働きかけ等につきましても、格段の御支援をお願いいたします。

3-2 港内制限水域における漁業者の生活安定の取組

(理 由)

前述のとおり、佐世保港区内では各種の制限が課されていることから、漁業活動に支障をきたしております。漁業者からは、提供水域における各種制限の設定で、自由に漁労ができないことに対する漁業損失補償という制度ではなく、生活保障的なものを求める声が大きく、制度の改善、見直しなどを特に要望するものです。

(所 管)

危機管理課

水産部漁業振興課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

2 崎辺地区等における防衛施設整備の更なる推進について

本市の崎辺東地区（仮称）では海上自衛隊の大規模係留施設及び後方支援施設の整備が開始され、隣接する同西地区では今後も機能維持、訓練等に必要となる施設整備が予定されていると伺っております。

本市は、我が国の防衛政策推進に対して積極的に協力・支援を図ってまいり所存であり、上記施設の整備に係る、国による事業の円滑かつ着実な推進及び周辺地区の生活環境への配慮、適時・適切な説明会の実施につきまして、県とされましても格段の御支援をお願いいたします。

加えて、現在及び将来の国際情勢、安全保障環境に係る動向を見据えて、本市が長年取り組んでおります「佐世保港のすみ分け」にもつながる、崎辺地区等における海上自衛隊の係留施設等の更なる拡充に係る、国による早期段階での検討につきましても、併せて御支援をお願いいたします。

（理 由）

本市崎辺地区については、我が国の防衛政策である「南西地域の防衛態勢の強化」という方針の下、崎辺東地区（仮称）では、令和3年1月に日本側に返還された後、同年10月には大型護衛艦等を係留可能な大規模岸壁及び陸上部分における後方支援施設の整備が開始されております。

また、隣接する同西地区では、平成30年3月の相浦駐屯地における水陸機動団新編を経て、平成31年3月に陸上自衛隊崎辺分屯地が開設され、今後も機能維持、訓練等に必要となる施設整備が予定されていると伺っております。

一方で、崎辺地区の隣接地では、本市が前畑崎辺道路（市道「大黒崎辺町線」）の整備を進めているところであり、これが同地区における施設整備と相まって、工事用車両通行の増加等による周辺地域住民の生活環境への影響が懸念されます。

本市といたしましては、我が国を取り巻く昨今の国際情勢や佐世保の地勢的位置に鑑み、本市に所在する海上自衛隊及び陸上自衛隊の果たす役割は、今後ますます増大していくものと認識しており、国防上必要とされる自衛隊施設の整備・充実に向けて、積極的に協力・支援を図ってまいり所存であります。

つきましては、国による崎辺地区における施設整備に係る事業の円滑、かつ着実な推進とともに、周辺地域住民の生活環境への御配慮及び適時・適切な説明会の実施が図られますよう、引き続き、格段の御支援をお願いいたします。

加えて、現行の「防衛計画の大綱」においては、主要装備の具体的規模として、「護衛艦54隻、哨戒艦12隻」が示されていることから、今後、佐世保を定係港とする自衛艦の増加が見積もられます。

さらに、現在及び将来の国際情勢、安全保障環境を考慮すれば、南西地域に対応する後方支援拠点としての「佐世保地区」の重要性はさらに高まり、同地域の海域で行動する他警備区所在艦艇の寄港の増加も見込まれ、加えて、我が国が標榜する「自由で開かれたインド太平洋」政策に賛同する諸外国艦船の寄港も増えていくことも考えられます。

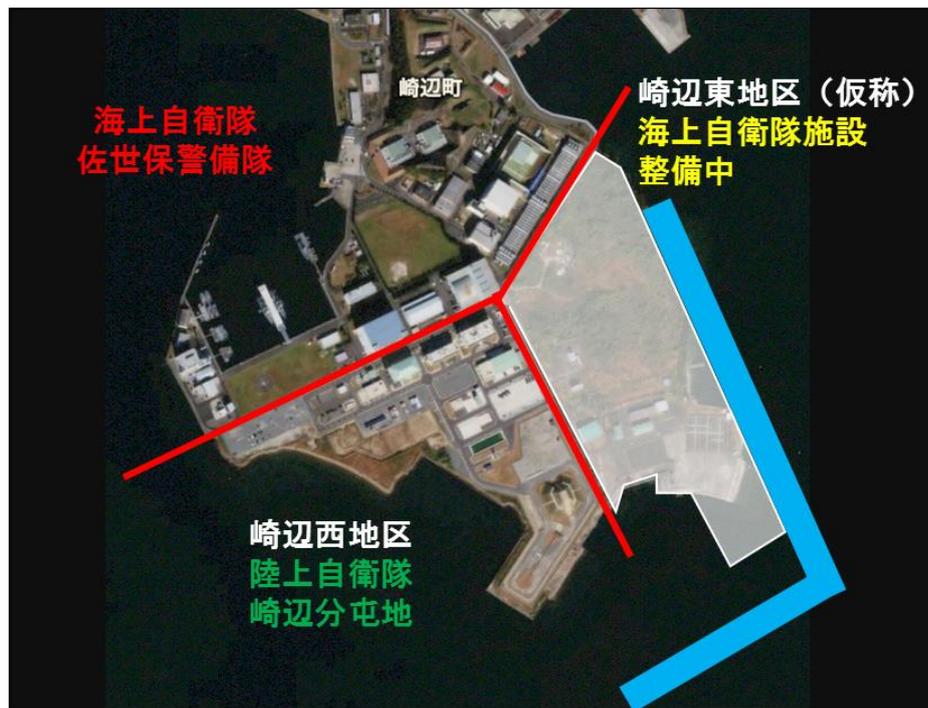
一方、以上のような動向が見込まれる本市の佐世保港は、港区内の約8割に制限水域が設定され、防衛施設と民間企業等の施設が混在し、港湾施設も不足しているため、それぞれが機能を十分発揮できない状況にあることから、長年、「佐世保港のすみ分け」に取り組んでいるところであります。

現在、崎辺東地区（仮称）における防衛施設整備が進捗しているところでありますが、上記のような将来の動向を見据えて、佐世保港のすみ分けにもつながる、崎辺地区等における海上自衛隊の係留施設等の更なる拡充に係る、国による早期段階での検討につきましても、併せて御支援をお願いいたします。

【崎辺地区の経緯】

平成25年	3月	5日	LCACが崎辺東地区から横瀬LCAC施設に移転
平成26年	3月	24日	政府が崎辺地区の利活用に係る基本的な構想を本市へ説明
平成27年	8月	6日	LCAC移転後における「崎辺海軍補助施設」（崎辺東地区）に関して、当該施設内に所在する消防訓練施設を赤崎貯油所に移設することを条件として、本施設全部を日本側へ返還することについて日米合同委員会で合意
平成27年	12月	11日	佐世保重工業(株)と国との間で、崎辺西地区に係る土地売買契約が締結
平成30年	3月	27日	陸上自衛隊水陸機動団新編（相浦駐屯地）
平成31年	3月	26日	水陸機動団隷下の水陸両用車部隊を配備した陸上自衛隊崎辺分屯地開設
令和2年	7月	27日	海上自衛隊による崎辺東地区の整備計画に係る佐世保港港湾計画変更

- 令和 2年 8月28日 「崎辺海軍補助施設」(崎辺東地区)の返還条件である同施設内に所在する消防訓練施設を赤崎貯油所に移設し、当該訓練施設を米軍に追加提供することについて日米合同委員会で合意
- 令和 2年12月17日 「崎辺海軍補助施設」(崎辺東地区)の日本側への全部返還に関し、遅くとも令和3年1月25日を返還日とすることについて日米合同委員会で合意
- 令和 3年 1月25日 崎辺東地区返還
- 令和 3年 2月10日 崎辺東地区の防衛省への所管換えについて「第42回旧軍港市国有財産処理審議会」で承認
- 令和 3年 3月23日 崎辺東地区について、財務省の普通財産から防衛省の行政財産へ所管換え
- 令和 3年10月25日 崎辺東地区(仮称)における大型岸壁等の施設整備着手



(所 管)
危機管理課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

3 米国原子力艦の寄港に係る諸問題について

- 1 原子力潜水艦接岸用の新たな岸壁の整備について
- 2 原子力艦の原子力機関に事故または異常が発生した場合には早期段階で当該艦船を港外（遠隔地）に移動させることを日米間で取り決めることについて
- 3 原子力艦の原子力防災訓練への米軍の参加について
- 4 米国原子力潜水艦寄港における事前通報非公表措置の解除について

佐世保港は、昭和39年に本邦初の米国原子力潜水艦の寄港を受け入れ、昭和43年には、これも本邦初となる米国原子力空母の寄港を受け入れた港であり、現在も米国原子力艦が日本国内で寄港する3箇所の一つであります。

爾来佐世保港には、原子力潜水艦が444回、原子力空母を始めとする原子力水上艦が23回（令和4年4月1日現在）寄港しております。

本市といたしましては、国防及び日米安全保障上の必要性から、米国原子力艦を受け入れることについて、最大限協力しておりますが、市民の安全と安心を確保するため、本市の実情を御理解いただき、県とされましても、格段の御支援をお願いいたします。

1 原子力潜水艦接岸用の新たな岸壁の整備について

（理 由）

国が定める「原子力艦の原子力災害対策マニュアル」において、原子力潜水艦の原子力機関に事故が発生した場合に移動避難が必要になる範囲は、停泊場所から概ね半径500メートルとなっております。佐世保港において、米国原子力潜水艦は、米海軍赤崎貯油所にある赤崎岸壁に停泊しますが、半径500メートル圏内には260人程度が居住しています。日本国内で原子力潜水艦が寄港する港は、「佐世保」「横須賀」及び「中城湾」の3港ですが、停泊場所から半径500メートル以内に住家が存在す

るのは本市のみであります。

本市は、我が国の防衛政策に積極的に協力することとしており、また国防の中での日米安全保障条約に基づく在日米軍の存在とその活動についても十分に理解しております。

しかしながら、米国原子力艦が寄港中に原子力機関に不測の事態が起きた場合、移動避難を必要とされる地域住民の安全と安心を確保することは、本市が防衛政策に協力していく上で市民の理解を得るために必要なことでもあります。

そのため、本市に所在する既存の米軍提供施設の中であって、その敷地内において市民の居住地から半径500メートル以上が確保できる位置に原子力潜水艦接岸用の新たな岸壁を整備することについて、県とされましても、格段の御支援を賜りますようお願いいたします。

2 原子力艦の原子力機関に事故または異常が発生した場合には早期段階で当該艦船を港外（遠隔地）に移動させることを日米間で取り決めることについて

（理 由）

内閣府が平成27年度に設置した「原子力艦の原子力災害対策マニュアル検証に係る作業委員会」の見解とりまとめの中で、『原子力艦が移動可能であるという事実は、ファクトシートにも明記されているとおり、陸上の原子力関連施設にはない安全面での特色であると言える。仮に放射性物質の環境への放出が避けられない事態が発生したとしても、敷地外の市街地において、通報基準、緊急事態の判断基準、さらには新指針がOIL2として定めている一時移転の基準を超えて高い線量率になることを防ぐためには、放出源となる原子力艦自体を早い段階で移動することが有効である。』とされており、また、原子力艦の移動による影響についても『発災した原子力艦が湾外に移動する場合に、沿岸自治体に与える影響についても、岸边において避難や屋内退避等を行う必要となるレベルには達しないと考えられる』とされています。

さらに、見解とりまとめの前段である第5回作業委員会資料3においては、『オーストラリアでは、原子力艦寄港受け入れの条件として、原子力空母の場合は発災後2時間以内に、原子力潜水艦で発災後24時間以内に指定された離隔地に発災艦を移動させることとなっている。』ということが記載されております。

これらのことから、原子力艦の原子力機関に不測の事態が起きた場合には、当該艦船を遠方に移動させることが、寄港地の住民の安全性を高めるものであることが明確であり、実際にオーストラリアでは、そのような取り決めがなされていることから、同様に日米間においても艦船移動を取り決めることについて、国への働きかけ等、格別の御高配をお願いいたします。

3 原子力艦の原子力防災訓練への米軍の参加について

(理 由)

本市は、国防への協力として日米間の取極めに基づく米国原子力軍艦の佐世保港への寄港を受け入れております。

国とされては、米国原子力艦の原子力機関に事故が起こりうることを前提として「原子力艦の原子力災害対策マニュアル」を策定され、その中で内閣総理大臣を本部長とする「緊急災害対策本部組織体制」など、政府及び関係省庁が取る体制が明記され、また「本マニュアルは、今後の防災訓練の実施結果等を踏まえつつ適宜見直ししていくこと」とされております。

本市としては、国のマニュアルに基づき原子力艦の原子力防災訓練を実施するにあたって、事故発生の際の初動活動を迅速に行い、被害を最小限にとどめるためには事故情報の迅速な入手が第一であり、実効性ある訓練を実施するためには、米軍の参加は不可欠であるとの認識から、米軍の訓練への参加を求め続けておりますが実現しておりません。

米軍が訓練に参加しないことは、原子力艦の原子力災害に対する我が国の認識を米軍が受け入れておらず、日米間で認識が乖離していると言わざるを得ません。

よって、本市が実施する原子力艦の原子力防災訓練の実施にあたって、米軍の参加が得られるよう、国の責務として日米間で調整されますことについて、国への働きかけ等、格別の御高配をお願いいたします。

4 米国原子力潜水艦寄港における事前通報非公表措置の解除について

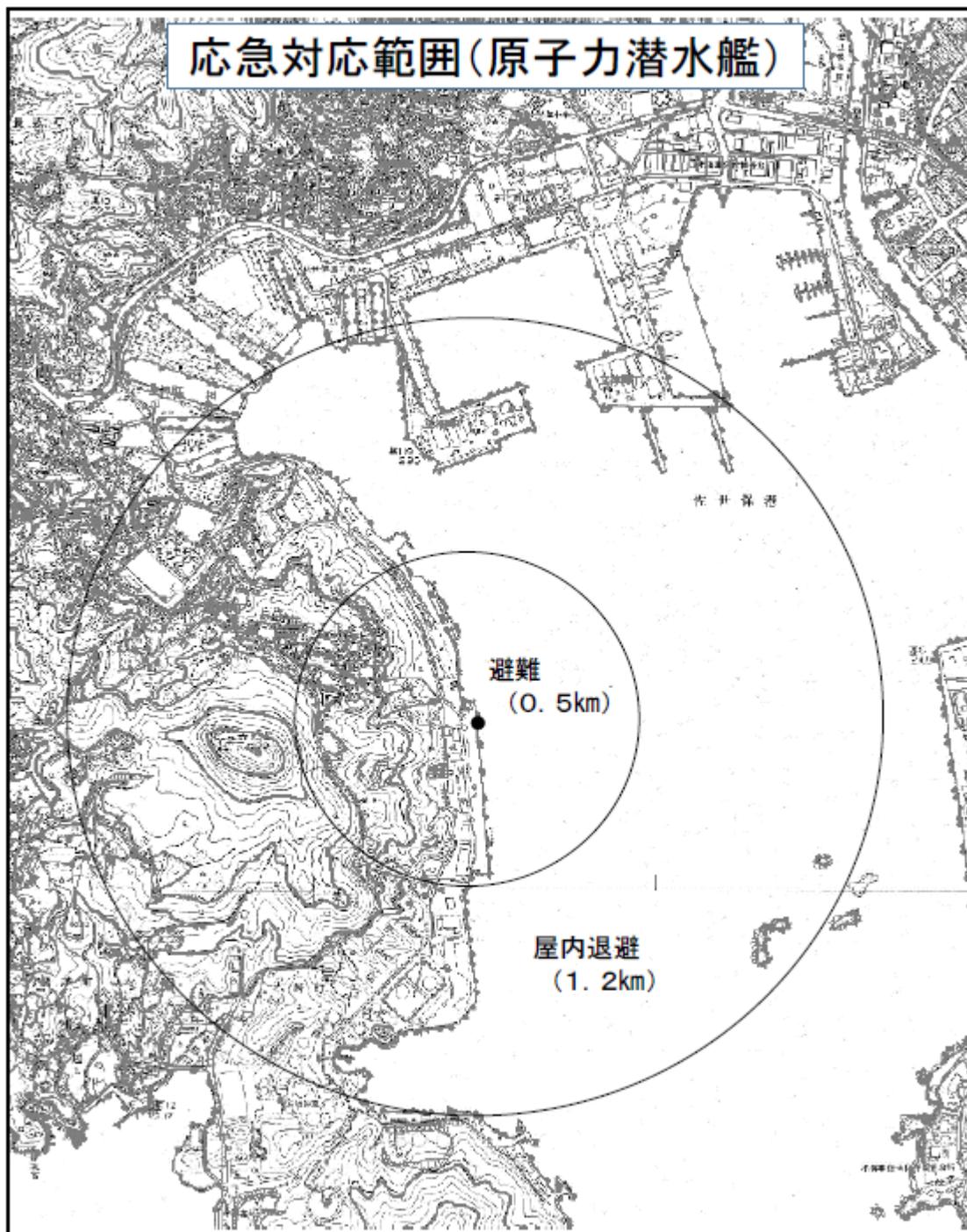
(理 由)

本市は、平成13年9月の米国における同時多発テロを契機とした政府からの原子力潜水艦入港に係る事前通報の非公表要請（平成13年9月21日付(北米地合第1301号)「米国原子力潜水艦の本邦寄港時における公表に係る要請について」）を受け、現在も、米原潜の寄港に係る事前通報内容の公表については差し控えております。

これはひとえに、テロ発生直後の深刻な状況等を考慮し、不測の事態を回避するためにはやむを得ないものであると判断したからであります。

しかしながら、非公表措置については「当面とられることを想定した例外的な臨時の措置」とされていたにも関わらず、既に21年を経過した今日においても継続されており、非公表措置が長期に及ぶにつれ、議会や市民の間には、「24時間前通報」そのものが形骸化されてしまうのではないかと危惧する声が拡がっております。

つきましては、市民の生活に有形無形の影響を与えている非公表措置について、速やかに解除されますことについて、国への働きかけ等、格別の御高配をお願いいたします。



(所 管)
危機管理課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

4 米軍基地（米軍関係者）との交流促進について

市民と米軍の相互理解の促進、ひいてはそれによりもたらされる基地の安定運用のため、国において、市民と米軍関係者との交流の場となる施設（屋内外のスポーツ・文化施設）を整備いただくよう、県とされましても格段の御支援をお願いいたします。

（理 由）

先の大戦後に米軍が進駐し、昭和21年6月に米海軍佐世保基地が創設されて以降、本市には一貫して米軍が駐留しており、本市の特性として広く認識されるに至っております。また、長い時間を同じ土地に共に過ごしてきた本市民と米軍の間では、一定の信頼関係も構築されており、これらは日米同盟の下支えとなり、ひいては我が国の国防の根幹を支えてきたものとの自負もございます。

長い歴史を経て、佐世保のまちに米軍関係者が溶け込む風景は日常のものとなっておりますが、しかしながら一方で、多くの市民にとって米軍関係者と具体的な接点を持つ機会は限定的であり、他国の軍隊であるという意識も当然あることから、米軍関係者による事件・事故の発生や、米軍基地内での新型コロナウイルスの感染拡大などにより、その関係性に揺らぎが起こることも否定できません。

そうした中、防衛・外務両省におかれては、スポーツ・文化等を通じた日米交流事業などを実施いただいております。このことは佐世保市民と米軍関係者の相互理解の促進に繋がっていると認識しており、本市といたしましても、良好な日米関係の深化を図るため、こうした交流の取組を積極的に進めてまいりたいと考えております。

そのためにも、市民と米軍関係者が共に活用し、積極的な交流の場となる、日米双方にとって誇りとなり、また愛されるような象徴的な施設が必要であると考えております。

既存の提供施設内に米軍関係者が利用するスポーツ・レクリエーション施設がありますが、これらにつきまして当然市民は利用できず、また、日本側の既存施設につきましても、実情として米軍関係者の利用には繋がり難いものがございます。そこで新たに、米軍関係者と市民の両方が活用でき、国際交流が図られる屋内外のスポーツ・文化施設を、国において本市に整備いただくことをお願いするものでございます。

本市はこれまでの長きの間、米軍の駐留を受入れてきたにもかかわらず、それに見合うだけの、市民にとって目に見える形での恩恵を享受していないとの思いもございます。佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の針尾島弾薬集積所への移転・集約事業の進展など、今後、市民が米軍との関係について意識を強める機会が増えることも踏まえ

つつ、何より、一般市民レベルで日米の相互理解を深めることで、基地の安定運用が図られ、より堅固な日米安全保障体制の構築に繋がることから、県におかれては、これら本市の思いをお汲み取りいただき、当該施設の整備につきまして、国への働きかけ等、格段の御支援を賜りますようお願いいたします。

(所 管)

危機管理課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

5 前畑崎辺道路の整備促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

国防という極めて重要な国策に協力している本市の実情を御理解いただき、前畑崎辺道路[※]の整備促進につきまして、県とされましても格段の御支援をお願いいたします。

※当該路線は平成30年7月27日付で市道「大黒崎辺町線^{だいこくさきべちようせん}」として認定告示

（理由）

平成26年3月に国から自衛隊による崎辺地区の利活用構想が示されて以降、崎辺西地区においては、平成31年3月に陸上自衛隊崎辺分屯地が開設されました。また、崎辺東地区においては、当該構想に基づき、岸壁整備を含む海上自衛隊による利活用計画が示され、令和4年度も令和3年度に引き続き係留施設の一部や陸上施設の整備に要する経費が計上されております。加えて、佐世保教育隊・佐世保警備隊等が所在する既存の海上自衛隊地区においても、施設の拡充が進められております。

このような大きな動きがある中で、本市中心部と崎辺地区とを結ぶ重要幹線となる前畑崎辺道路の整備については、平成29年度から防衛補助事業として着手以降、必要な調査や設計等を行い、現在、施工中であるトンネル工事の事業進捗を図るとともに、用地買収や物件補償のほか、新たなトンネル等の建設工事に着工するなど、早期完成に向け事業を鋭意進めているところであります。

自衛隊がその機能を十分に発揮する上で、また、大黒・天神地区における狭隘な既存道路の交通環境にあって自衛隊の運用に対する地元の理解を深める上でも、前畑崎辺道路の早急な整備が求められております。

つきましては、県とされましても、防衛施設の安定的使用に向け、本市が標榜する「基地との共存共生」に基づく積極的な協力姿勢を十分に御斟酌いただき、重点的な予算配分を含め、前畑崎辺道路の整備促進について、引き続き、格別の御支援を賜りますようお願いいたします。

〈事業の概要〉

前畑崎辺道路 L = 2, 840 m

（所管）

危機管理課

【本市の最重点課題】

（国際クルーズ拠点港関連事項）

1 佐世保港におけるクルーズ客船の誘致について

佐世保港三浦、浦頭両地区におけるクルーズ客船の誘致につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

本市は、東アジアに近い立地特性と背後地の豊かな観光資源を活かし、国内外へ向けたゲートウェイとなる港湾施設を三浦地区並びに浦頭地区に整備し、日本有数の拠点港として更なる発展を目指しております。

これまでも、クルーズ客船の誘致につきましては、格段の御高配を賜り、その結果、数多くの国際クルーズ客船に寄港いただいておりますが、三浦、浦頭両地区での更なる寄港に繋げるため、今後は国際クルーズ客船のみならず、日本船籍のクルーズ客船の誘致にも、注力して参りたいと存じます。

つきましては、これまでの国際クルーズ客船に加え、日本船籍のクルーズ客船につきましても、『長崎県クルーズ振興協議会（クルーズながさき）』を主体とした積極的な誘致に向けた取組の強化と充実をお願いするとともに、クルーズ客船寄港の効果を最大限取り込むための市内周遊促進の取組につきましても、引き続き御支援と御協力をお願いするものです。

（所 管）

文化観光国際部国際観光振興室

【本市の最重点課題】

（国際クルーズ拠点港関連事項）

2 佐世保港国際クルーズ拠点整備に関連する

道路整備について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

- 1 一般国道202号（浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間）の4車線化の整備促進
- 2 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）のバイパス新設

佐世保港浦頭地区における国際クルーズ拠点整備につきましては、国やクルーズ船社と連携して、令和2年度に施設が完成したことから、整備効果を最大限発現するため、上記の事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理由）

佐世保港は、平成29年1月に、その玄関口となる佐世保港が『官民連携による国際クルーズ拠点』を形成する港湾に選定され、同年7月には、港湾法の改正に伴い「国際旅客船拠点形成港湾」の指定をいただきました。

この指定を受け、佐世保港浦頭地区においては、新たな岸壁整備を行うこととし、平成30年7月に岸壁を延伸し、大型クルーズ客船が寄港している三浦地区と併せ、東アジアからのゲートウェイ機能を有した日本有数の拠点港として、国内外の船社の受け入れを通し、更なる発展を目指しております。

平成29年度から国直轄事業として佐世保港国際クルーズ拠点整備事業に着手していただいていた浦頭地区においては、関連する施設整備を含め、国、民間クルーズ船社、港湾管理者が連携して取り組み、令和2年度に施設が完成したところです。

また、本市では、増加するクルーズ旅客の受け入れ態勢や市内周遊性の向上のための検討を進めており、特に、俵ヶ浦半島においては、新たな体験型観光コンテンツとして、西海国立公園「九十九島」を望む眺望の丘をコンセプトとした「九十九島観光公園」が完成したところです。

そのような中、特に三浦地区と浦頭地区に同時にクルーズ客船が寄港した場合においては、観光バスの増加による道路の渋滞などが懸念され、市内外へのアクセス路について交通環境改善を望む声が高まっています。

佐世保港の国際クルーズ拠点への指定は、本市のみならず、西九州北部地域全体にも大きなストック効果が期待され、各インフラ整備のストック効果を最大限発現させるためには、既存道路ネットワークの強化が必要不可欠と考えます。

また、国道202号をはじめとする道路の整備は、暫定2車線区間の4車線化など道路ネットワークの機能強化対策として、防災・減災、国土強靱化に資するものと考えます。

つきましては、県とされましても各インフラ整備のストック効果を最大限発現するため、また、防災・減災、国土強靱化を加速するため、国道202号の4車線化をはじめとした関連する道路事業を早期に完成していただきますよう、引き続き、御支援と御協力をお願いするものです。

〈事業の概要〉

- 1 一般国道202号（浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間）
事業概要：クルーズ客船の就航による観光バスの増加に伴う交通渋滞緩和を図るための4車線化事業

- 2 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）
事業概要：俵ヶ浦半島への周遊観光バスの増加に伴う交通渋滞緩和を図るためのバイパス新設事業

【本市の最重点課題】

（経済・観光関連事項）

**1 九州・長崎 I Rの実現に向けた県市一体となった
取組の推進について**

- 1 公共インフラ整備の推進
- 2 懸念事項対策の推進
- 3 M I C E開催の誘致推進
- 4 I R周辺地域の合意形成に向けた取組の推進
- 5 地域経済の活性化の推進

本市では、訪日観光客の地方への新たな流れを創出し九州観光を牽引する起爆剤として、ハウステンボスに隣接する I R 候補区域（以下、「本区域」という。）への I R の導入を目指しており、官民一体となって長年にわたって研究、誘致推進活動を行うなど、本区域における I R の実現について切望しております。

長崎県におかれましては、令和 3 年 8 月に I R 事業予定者として選定されたカジノ オーストリア インターナショナル ジャパンとともに、「九州・長崎特定複合観光施設（I R）区域整備計画（以下、「区域整備計画」という。）」を作成され、令和 4 年 4 月に国に対して区域整備計画の認定申請をなされたところです。

本区域における I R の区域認定を前提として、地方創生に資する九州・長崎 I R の実現に向けた県市一体となった取組につきまして、引き続き格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

1 区域整備計画では、年間840万人の集客延人数が見込まれており、来訪者がストレスなくI R施設を訪問するためには、I R開業に伴う来訪者の流れを踏まえた、公共インフラの整備が必要不可欠であると考えております。

つきましては、以下の公共インフラ整備の取組について、引き続き重点的に推進していただくとともに、本市による円滑な事業の遂行のためにも格段のご配慮をお願いするものです。

①長崎空港のターミナルビルの機能強化、長崎空港の24時間化、大規模輸送に対応した海上輸送の増強、渋滞緩和のための周辺道路改善等による交通アクセス強化

②特定複合観光施設建設に伴う、本市による上水道の送水管整備、下水道の処理施設整備に向けた支援

2 ギャンブル等依存症や治安の悪化等の懸念事項は、地域住民の関心が高い事項であり、その対策の検討については、I R事業者や本市、さらには令和2年11月に発足された九州・長崎I R安全安心ネットワーク協議会（準備会）などを通じて各関係団体と連携を取りながら、長崎県独自の取組等を実施することで、安全安心な九州・長崎I Rが実現されるようお願いするものです。

3 MICE開催の誘致については、I R事業者自らの誘致活動に加え、行政とI R事業者による官民一体の組織の設立により、既存のMICE施設との連携を図りながら、I R施設のポテンシャルが十分に発揮できるようなMICE誘致に向け、本市と一体となった取組をお願いするものです。

また、ポストコロナ時代において、地域住民が安心してMICE誘致を受け入れることができるよう、感染症対策に十分配慮したMICE運営について、I R事業者や主催者等に対する働きかけや調整をお願いするものです。

4 I R周辺地域の合意形成に向けた取組の推進においては、I R周辺地域における生活環境の保全や、I R事業者と地域との良好な関係の構築に向け、県・本市・地元の三者による基本合意書（令和3年7月16日締結）に基づき、I R事業者を交えて継続的に協議を実施するなど、引き続き地域に目を向けた対応を本市と一体となって行っていただくようお願いするものです。

5 本市の地域経済の活性化については、地元調達の促進に向けた取組や、本市の実情に配慮した計画的な雇用対策など、格段の御高配をお願いするものです。

(所 管)

企画部 I R 推進課

総務部学事振興課

地域振興部交通政策課

文化観光国際部観光振興課、国際観光振興室

県民生活環境部交通・地域安全課、食品安全・消費生活課、水環境対策課

福祉保健部障害福祉課

こども政策局こども未来課

土木部道路建設課、道路維持課、港湾課

教育庁義務教育課、高校教育課、児童生徒支援課、生涯学習課、体育保健課

【本市の最重点課題】

（経済・観光関連事項）

2 企業誘致等の推進について

本市経済の活性化と雇用拡大を図るため、本市への企業誘致について、格段の御配慮をお願いいたします。

（理 由）

佐世保工業団地「ウエストテクノ佐世保」は、平成26年4月分譲開始から4年半で完売することができ、すでに約800名の新規雇用が計画されるなど、今後もさらなる雇用増が見込まれます。特に、UJIターンによる採用や新卒者を含めた若者の採用など、本市地方創生の推進に大きく寄与しているところであります。

本市においては、さらなる地方創生を進めるため、佐世保相浦工業団地を整備・分譲しており、ウエストテクノ佐世保同様、本市製造業の核となるような企業の誘致活動に注力しております。

そこで、今後も県・市一体となった企業誘致活動を展開していただくとともに、今後の生産拠点の立地に繋がる製造業の設計・開発部門や、事務系求職者の雇用を確保できるオフィス系を含め、更なる企業誘致の実現に向けて、多大なる御支援をお願いします。

（所 管）

産業労働部企業振興課

【本市の最重点課題】

（農林水産業関連事項）

1 市営の水産業振興施設（水産種苗生産施設）改修等 に対する補助事業の予算額の確保について

1 国に対し、改修等を対象とする補助事業の予算額の確保を求める ことへの支援

市営の水産業振興施設（水産種苗生産施設）の改修等に対する支援策の拡充につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

佐世保市には、米海軍駐留施設への水域影響に伴い佐世保湾沿岸域内に制限水域が設定され、その区域内では、漁船の航行や操業など漁業活動が一部制限されています。

このため、制限水域を除く沿岸域での漁業活動となることから、操業可能な区域において円滑に漁業活動が行えるよう、市営の水産業振興施設（水産種苗生産施設）「佐世保市水産センター」を昭和41年に設置（昭和62年に現在の建物に建替移転）し、種苗の生産・放流等を行うことで、水産業の振興を図ってきました。

具体的には、地域栽培漁業推進協議会や漁業協同組合等のニーズに応じた放流用・養殖用種苗の生産・開発を行うとともに、県と連携した放流効果調査や養殖魚の魚病診断などの取り組みを行っており、本市の沿岸漁業資源の維持増大のみならず、養殖漁業の経営安定に寄与する重要な拠点施設となっています。

加えて、近年の漁業法の改正や世界的な水産資源の需要拡大など沿岸海域の資源管理が重要視されるなか、西九州させば広域都市圏における圏域内の自治体（3市1町）との連携事業として、放流用種苗の提供や栽培漁業の推進など、広域都市圏域内の沿岸海域における資源の水産振興上の拠点施設として重要な役割を担うようになりました。

また、沿岸海域の資源管理への重要性が増すにつれ、沿岸海域の海面利用を圧迫しない陸上養殖が注目されるようになり、その重要性も高くなっています。

しかし、当該施設は、老朽化が進み、安定した種苗生産、また変化するニーズに即した種苗生産や陸上養殖に対する指導・助言などの対応が難しい施設となっています。あわせて、海水温の上昇などの環境変化や燃油を代表とする漁業資材の高騰など地域水産業を取り巻く環境は厳しさを増しており、今後の漁家経営安定に資する種苗生産を行うためには、施設の改修と機能の拡充を行うことが必要不可欠かつ急務となっております。

そこで、地域水産業の中核を担う当該施設の改修等を円滑に実施していくため、以下について、要望をするものです。

- 1 国における現行制度において、水産業振興施設改修に係る支援制度の活用が可能であるため、新規事業として採択を受けるための申請をしておりますが、事業対象、予算規模を鑑みると、新規事業としての採択を受けることが非常に困難な状況にあるため、十分な予算額の確保を、国に求めることへの支援をお願いします。また、複数年にわたる改修事業につきましては、継続した予算額の確保を、国に求めることへの支援をお願いします。

〈事業の概要〉

佐世保市水産センター機能強化事業

- ・事業計画期間：令和元年度 から 令和9年度
- ・計画事業費：21億7,314万円

〈佐世保市水産センターの現状〉



（所 管）

水産部漁業振興課、水産加工流通課、水産経営課

【本市の最重点課題】

（主要交通網関連事項）

1 西九州自動車道の整備促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

- 1 松浦佐々道路（松浦 I C～佐々 I C）の整備促進
- 2 佐世保道路（佐々 I C～佐世保大塔 I C）の4車線化の整備促進
- 3 武雄佐世保道路（佐世保大塔 I C～武雄南 I C）の4車線化の早期事業化
- 4 道路利用者の安全確保のための休憩施設の設置

西九州自動車道の整備促進につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

本市においては、これまでの西九州自動車道の整備により、全国高速道路ネットワークと直結されたことから、観光客及び観光消費額の大幅な増加が見られ、新たな企業進出による雇用創出といった「ストック効果」が見られています。

佐世保港は、平成29年1月に『官民連携による国際クルーズ拠点』を形成する港湾に選定され、同年7月には、港湾法の改正に伴い「国際旅客船拠点形成港湾」の指定をいただきました。

供用中の佐世保港国際ターミナル（三浦地区）においては、平成30年7月に岸壁延伸工事を完了し、佐世保港浦頭地区においては令和2年度に施設が完成したところです。

既存の三浦地区と併せて、新型コロナウイルス感染症収束後におけるクルーズ客船の寄港の増加を目指すこととしております。

一方で、ハウステンボス周辺地域においては、長崎県が主体となり特定複合観光施設（IR）の誘致を目指しており、また平成30年4月に九十九島湾が「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟認定され、平成30年7月には「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界遺産に登録されました。更には、九州新幹線西九州ルートについても本年秋の開業を予定されているなど、本市の観光産業

を取り巻く環境は大きな変化を迎えようとしております。

本市を中心とした12市町で構成する「西九州させぼ広域都市圏」が形成されましたが、連携を支え、それぞれのインフラストック効果を最大限発現させるため、防災・減災、国土強靱化に資する高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワークの構築などクロスからリングへの道路ネットワークが必要不可欠であり、県とされましてもその最も骨幹をなす松浦佐々道路をはじめとした西九州自動車道の整備促進について格段のご支援をお願いするものです。

また、交通渋滞や事故発生率の高さなど、高速定時性や安全性の確保に課題が大きい佐々ICから佐世保大塔IC間につきましては、平成30年3月に西日本高速道路株式会社による4車線化の事業許可が示され、令和4年度には、全ての区間で工事発注が完了するなど加速度的に事業が進められております。

4車線化の事業化に際しては、高速道路の無料区間を将来的に有料区間とすることを前提に有料道路事業を導入するといった全国初の取り組みや、料金設定に際しての地元への配慮など、社会資本整備審議会における知事提案によるものと、厚くお礼申し上げます。

今後、円滑な事業進捗が図られ、段階的な供用が開始される予定である令和6年度以降は、順次課題が解決していくものと期待しておりますが、工事実施に伴い、国道を迂回路とする佐世保中央ICから佐世保みなとICまでの高架橋区間の本線及び高架下県道の夜間通行止めが約5年間にわたり長期に発生することから、県におかれましても着実な事業進捗が図られるよう、引き続き積極的な事業協力を賜りますようお願いするものです。

また、西九州自動車道の残る暫定2車線区間である佐世保大塔ICから武雄南IC間につきましては、令和元年9月10日に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」において、今後10年から15年で4車線化を実施する優先整備区間として選定されており、4車線化の目途が立ったところであります。

佐々ICから佐世保大塔IC間の事業進捗については、前述のとおりすでに工事に着手されておりますが、両区間の整備効果を最大限発現させるためには、一体的に工事を進め、供用開始も同時期を目指すことが必要であると考えるところでありますので、同区間の4車線化の早期事業化について格段のご支援をお願いするものです。

また、4車線化により利便性が向上し、道路利用者の増加も見込まれますが、西九州自動車道においては、利用者のための休憩施設が整備されておらず、相浦中里ICに近接する道の駅「させぼくす99」と最寄りの休憩施設である川登SA間の距離は約38kmあり、高速道路における休憩施設の標準的な間隔である15kmを大幅に上回ることとなるため、4車線化と合わせた休憩施設の整備に向けた検討について格段のご支援をお願いするものです。

なお、本市区域に存する各インターチェンジにおきましては、交通渋滞や通行上の危険性が高い箇所が残されており、4車線化の実現によりその課題を助長する可能性があります。

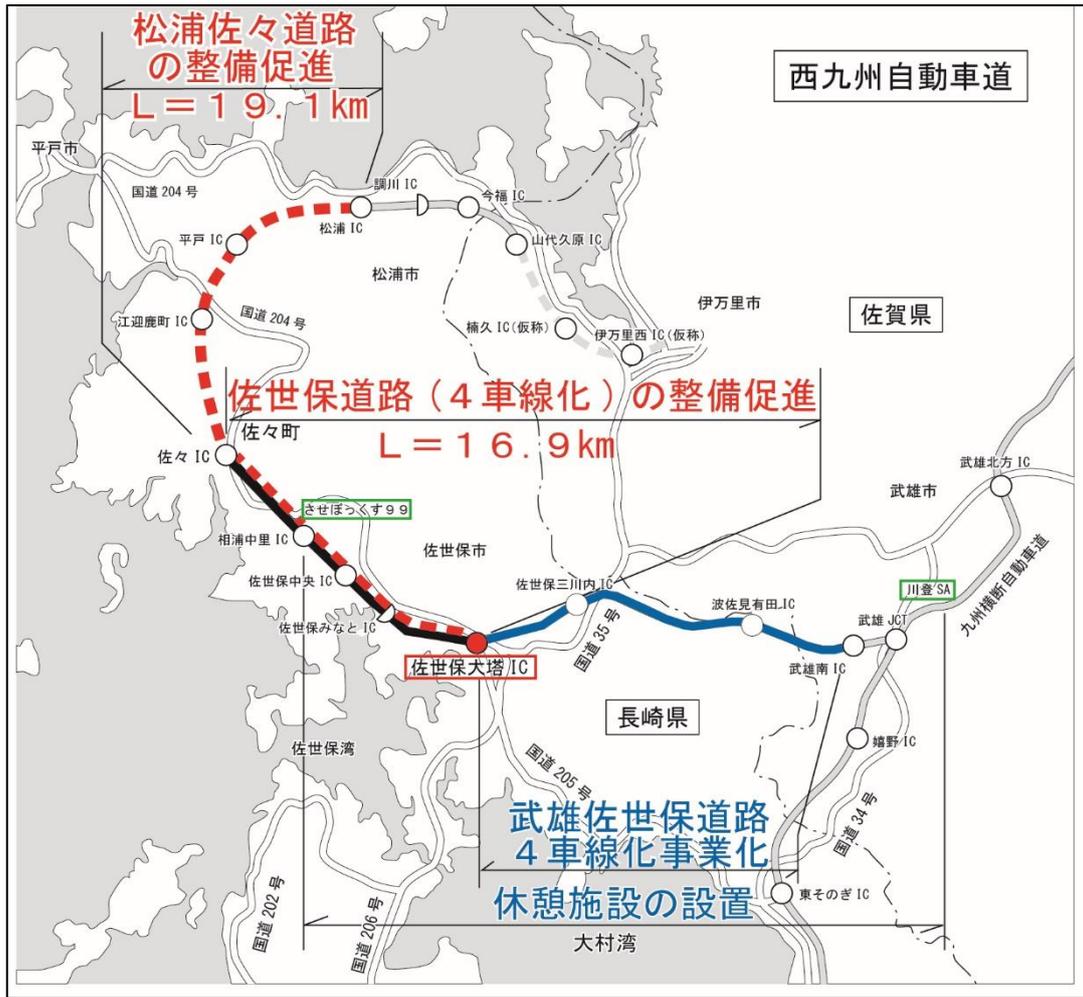
特に、佐世保大塔 I C についてはインターチェンジの構造的な影響が非常に大きく、料金所と交差点が近接している現状など、複雑な交差点形状であることから、交通信号機による交通制御の現状の改善のためには抜本的な対策が必要であると考えるところであり、また、佐世保中央 I C については近接する佐世保みなと I C がハーフインターという構造に起因する影響が大きいと推測されますことから、各インターチェンジの状況を十分御賢察いただき、県とされましても所要の調査を踏まえた検討の実施、並びに4車線化と合わせた対策の実施について格段のご支援をお願いするものです。

〈事業の概要〉

松浦佐々道路（松浦 I C ～ 佐々 I C） L = 19.1 km 事業費：約 907 億円

佐世保道路 4 車線化（佐々 I C ～ 佐世保大塔 I C） L = 16.9 km 事業費：約 900 億円

武雄佐世保道路 4 車線化（佐世保大塔 I C ～ 武雄南 I C） L = 22.1 km（うち対面通行区間 L = 10.0 km） 令和元年 9 月 優先整備区間選定



(所管)
土木部道路建設課

【本市の最重点課題】

（主要交通網関連事項）

2 一般国道205号の整備促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

- 1 一般国道205号針尾バイパスの早期完成
- 2 東彼杵道路の早期事業化（有料道路事業の活用を含めた整備手法の検討）

一般国道205号の整備促進につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

一般国道205号は、広域的な社会交流や地域の連携を促し、県土の均衡ある発展を図るなど地方創生の推進基盤となる本県の中核道路です。

本市を中心とした12市町で構成する「西九州させぼ広域都市圏」が形成され、連携を支える広域道路ネットワークである一般国道205号は必要不可欠な道路であり、市民のみならず県北地域住民を挙げてその早期整備を渴望しています。

そのような中、地方創生を実現するための地元での取組として、佐世保港は、平成29年1月に『官民連携による国際クルーズ拠点』を形成する港湾に選定され、同年7月には、港湾法の改正に伴い「国際旅客船拠点形成港湾」の指定をいただきました。

供用中の佐世保港国際ターミナル（三浦地区）においては、平成30年7月に岸壁延伸工事を完了し、佐世保港浦頭地区においては令和2年度に施設が完成したところです。

既存の三浦地区と併せて、新型コロナウイルス感染症収束後におけるクルーズ客船の寄港の増加を目指すこととしております。

一方で、ハウステンボス周辺地域においては、長崎県が主体となり特定複合観光施設（IR）の誘致を目指しており、また平成30年4月に九十九島湾が「世界で最も美しい湾クラブ」に加盟認定され、平成30年7月には「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界遺産に登録され、更には、九州新幹線西九州ルートについても本年秋の開業を予定されているなど、本市の観光産業を取り巻く環境は大きな変化を迎えようとしています。

今後、それぞれのインフラストック効果を最大限発現するためには、中枢道路を担う一般国道205号に係る課題解決の必要性・緊急性が高まっています。

特に、九州主要都市（人口20万人以上）の中で、最寄り空港までのアクセス時間は、佐世保市と長崎空港間が最も長く九州ワースト1位であり、日本本土最西端に位置する本市にとって全国交通ネットワークにおける当課題の解決が急務であります。

現在、西九州自動車道とハウステンボスを結ぶ針尾バイパス事業が進められておりますが、その完成時期は公表されておらず、特にハウステンボスでの大規模なイベント開催時には広範囲での渋滞が見られることから、当事業の早期完成が望まれます。

また、東彼杵道路については、平成6年に地域高規格道路の「候補路線」に指定していただいたものの、その後大きな動きがないまま、26年が経過している状況でありましたが、令和2年度から計画段階評価に着手され、大変感謝しているところです。

しかしながら、事業化までの手続きには数年要することが見込まれ、1年でも早い事業化が望まれます。

このような国道205号の課題解決は、暫定2車線区間の4車線化及び直轄国道とのダブルネットワーク強化など道路ネットワークの機能強化対策として、防災・減災、国土強靱化に資するものであり、更には、広域観光ルートとして、その「ストック効果」は県内にとどまらず、連携中枢都市圏の圏域である西九州北部地域の観光産業をはじめ、諸産業の発展に非常に大きな影響を与えるものと考えます。

つきましては、県とされましても針尾バイパスの早期完成、及び東彼杵道路の早期事業化について格段のご支援をお願いするものです。

〈事業の概要〉

- 1 一般国道205号（大塔町～南風崎町、L=5.9km）の4車線化事業
平成13年 3月 全区間暫定2車線供用
（一部区間L=1.3km完成4車線供用）
平成23年 3月 一部区間L=1.7km完成4車線供用
平成25年 8月 一部区間L=0.7km完成4車線供用
（大塔町～指方町間L=3.7km完成4車線化済）
令和2年3月 江上交差点 立体化完成
令和2年12月 事業費の見直し 96億円→131億円
- 2 平成6年12月16日 候補路線として指定
平成20年10月31日 東彼杵道路建設促進総決起大会
（於：アルカスSASEBO）
平成27年 1月31日 国道205号（東彼杵道路）建設促進大会
（於：東彼杵町総合会館文化ホール）
平成31年 2月12日 東彼杵道路建設促進期成会臨時総会
有料道路事業の活用について決議

令和 元年 12月 7日 国道205号（東彼杵道路）建設促進総決起大会
（於：長崎国際大学）

令和 2年 4月 東彼杵道路計画段階評価への着手





国道205号(江上交差点)の整備状況



国道205号(大塔IC周辺)の交通渋滞状況



現在の進捗状況

(所 管)
土木部道路建設課

【本市の最重点課題】

(主要交通網関連事項)

3 佐世保市から西九州ルートへの直通運行を視野に入れたJR佐世保線等の輸送改善について

- 1 西九州ルートの全線フル規格を要望されていくうえで、佐世保～武雄温泉間を含めた並行在来線問題についても、一体的なものとして取り扱うこと
- 2 肥前山口～武雄温泉間の複線化が大町～高橋間に限定されることにより、佐世保～博多間の特急みどりの所要時間に遅延など悪い影響を及ぼさないよう国へ働きかけること
- 3 長崎市～福岡市間にフル規格の新幹線が運行されるようになったときは、これまでの歴史的背景を踏まえ、佐世保市から運行時間が短縮できる西九州ルートへの直通運行を視野に入れた佐世保線の輸送改善方策の具現化を行うこと
- 4 長崎県下の都市を結ぶ大村線の表定速度改善など輸送力の強化を図ること
- 5 佐世保線及び大村線について、通勤、通学などの需要を鑑みた、普通列車の運行確保を行うこと

JR佐世保線等の輸送改善につきまして、県の「九州新幹線（長崎ルート）等の整備に関する基本的考え方」を踏まえ、上記の整備方策が策定されるよう、国及び沿線自治体並びにJR九州との積極的な協議・調整を含め、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

九州新幹線西九州ルートにつきましては、令和4年秋の開業に向けて武雄温泉～長崎間のフル規格での整備、肥前山口～武雄温泉間の複線化を新幹線スキームで進められております。

九州新幹線西九州ルートの短絡ルートは、そもそも佐世保寄りルートで計画されていたものを、長崎県の強い求めにより県全域の利益を優先し、県北住民の苦渋の選択の結果生まれたものであるため、佐世保線は新幹線鉄道直通線同等のものと認識しております。

また、昭和49年に放射能漏れの事故を起こし、母港である青森県大湊港への帰港を拒否され、修理港探しが難航し、行き場を無くしていた原子力船「むつ」の修理のための受け入れを国から要請されたことに対し、新幹線の早期着工を第一条件としながら、当時の県知事が封印した原子炉の鍵を預かるという県の条件提示に従い、昭和53年に佐世保に受け入れたという経緯もあります。

佐世保市は、国にご選定いただいた「官民連携による国際クルーズ拠点」である佐世保港を有し、また、西九州させぼ広域都市圏の連携中枢都市として重要な役割を担っていることから、県北地域と新幹線鉄道網を繋ぐ佐世保線等の輸送改善につきまして、上記の整備方策が策定されるようお願いするものです。

佐世保線・大村線（イメージ図）



(所 管)

地域振興部新幹線対策課、交通政策課

【本市の最重点課題】

（保健福祉関連事項）

1 佐世保地域の医師等医療人材の確保について

県における医師の確保対策につきましては、医療計画に基づき御尽力いただいているところです。令和2年度からは、新たに医師確保計画が策定・実行されるなか、令和6年度には医師の働き方改革に伴う時間外労働上限規制の適用が開始されるほか、IRの誘致が実現すれば医療需要の急拡大も懸念されることから、医師等医療人材の確保に関する県の役割は今後さらに重要となります。加えて、本地域においては医師のみならず看護師などの医療従事者についても不足感が顕著で、今後、安定した地域医療の提供に影響が及ぶ懸念も踏まえ、医療人材の確保に向け下記事項に関しまして格段の御高配をお願いいたします。

1 医師の高齢化等に伴い不足する医療への対応と診療科偏在の解消について

本地域では、医師の高齢化が顕著で、深刻な医師不足に陥りつつあります。そのようなことから、診療科の偏在に加え、二次救急輪番病院の離脱も出始めるなど、安定した医療の提供体制に影響を及ぼしつつあります。また、令和6年度からの医師の働き方改革の本格適用をはじめ、IR誘致に伴う医療需要の急拡大についても、こうした状況に拍車がかかる懸念があるため、県医師確保計画に基づく取組を加速していただき、大学、医師会等との調整や財政支援措置など、多様な御支援を賜りますよう、特段の御配慮をお願いいたします

2 本市独自の医療人材確保事業に対する支援について

本市が「佐世保市地域医療政策推進計画」策定に当たり実施した調査によれば、医師に加えて、特に看護師などの医療従事者についても人員の不足が見込まれています。そこで、医療人材の安定確保に向けて検討を進める本市独自の修学及び育成の支援策に対して、各種学校との調整や財政支援措置など多様な御支援を賜りますよう、特段の御配慮をお願いいたします。

3 救命救急センターにおける医師の養成・確保について

佐世保市総合医療センターにおける救命救急センターでは救急専門医の養成・確保に全力で取り組んでおりますが、本市単独での対応は困

難を極めております。県の地域医療再生計画に基づき設置された県北地域唯一の救命救急センターとして、その使命と役割を果たすことができるよう、早急な救急専門医の養成・確保対策について御対応をお願いいたします。

(理 由)

新たに策定された医師確保計画には、全国及び二次医療圏の状況を相対的に比較する指標として“医師偏在指標”が設定されました。本市が属する佐世保県北医療圏は、医師全体で偏在指標197.2（全国113位）の「医師中程度区域」に区分されています。

長崎県第一期医師確保計画における「医師中程度区域」に対する県の施策の方針（目標医師数の設定）は、“現状維持”で、佐世保県北医療圏においては平成28年医師数調査時の738人の現状維持がその目標値とされておりますが、高齢化等に伴う医師の自然減や、令和6年度から適用となる医師の働き方改革に伴う時間外労働の上限規制などの影響により、医療提供体制の確保、とりわけ救急医療体制の維持そのものが非常に厳しい状況に陥っていることから、体制の再構築が必要となっております。

さらに、産科・小児科に関して、長崎県は全国的に中位以上と位置付けられているものの、県内の他の二次医療圏と比較するといずれも「相対的医師少数区域」に区分され、特に医師の確保が厳しい環境にあります。

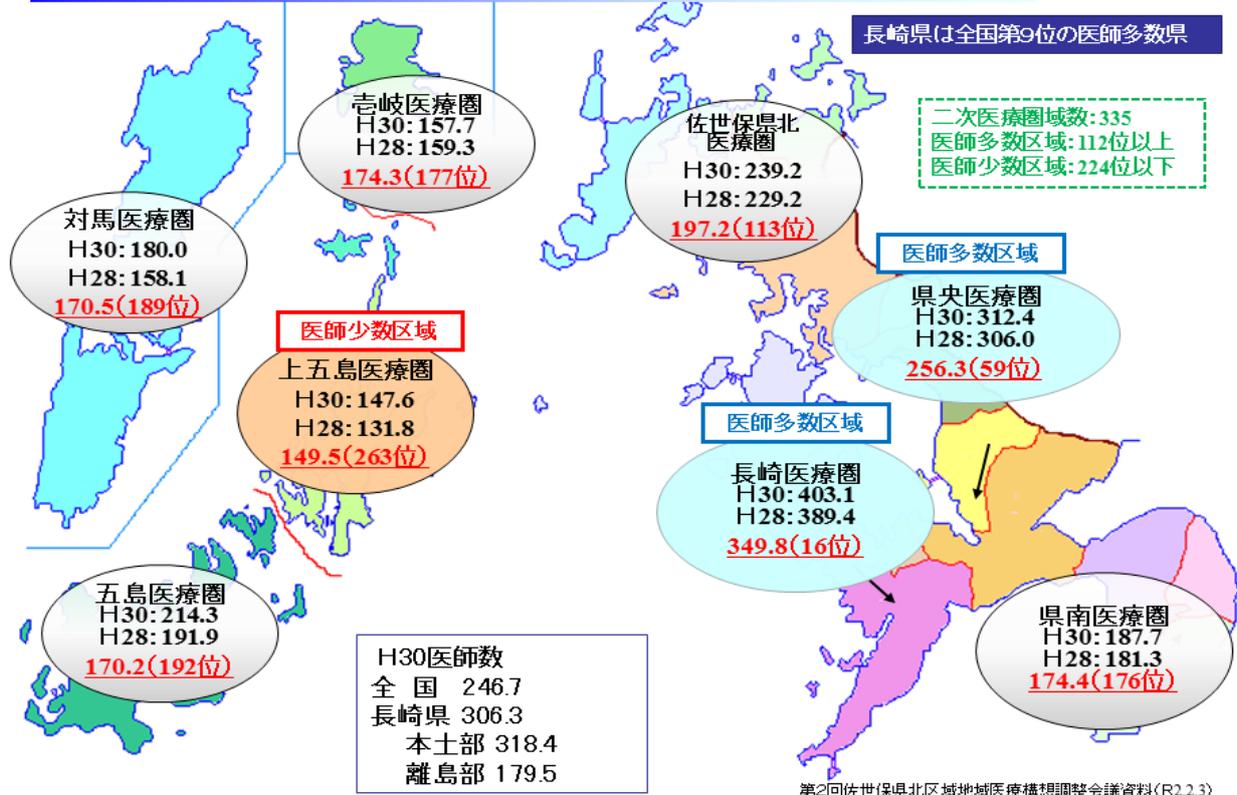
本市としてもこれまで医師会や医療関係者と連携し、将来を見据えた地域の医療体制の確保のための取組を進めてきたところですが、これらの対策は一時の対応ではなく継続的に取り組む必要があることから、県におかれましても本市の取組の趣旨を御理解いただき、医師確保計画の施策として位置付けていただくとともに行政・医師会・大学が一体となった取組への調整や財政支援等を要望するものです。

また、本市では、医師に加えて看護師などの不足感が顕著であることから、その安定確保に向けた、市の独自施策として「修学・育成支援策」の検討を進めておりますが、その効果をより高めるためにも県からの多様な支援策を構築していただくよう要望するものです。

加えて、県におかれましては「佐世保市立総合病院救命救急センターの運営にかかる負担について」としまして、医師等確保対策についても御支援下さいますことを御回答いただいておりますが、未だなお必要数を満たしておらず、医師の確保に苦慮しているところです。救命救急センターの医師の必要数が満たされていないことで、深夜帯等の救急対応を他科からの医師の応援により対応せざるを得ず、その結果、病院勤務医負担増の一要因ともなっていることから、一刻も早い不足解消のためにその具体的な支援を要望するものです。

医師少数区域等の設定(医師全体)

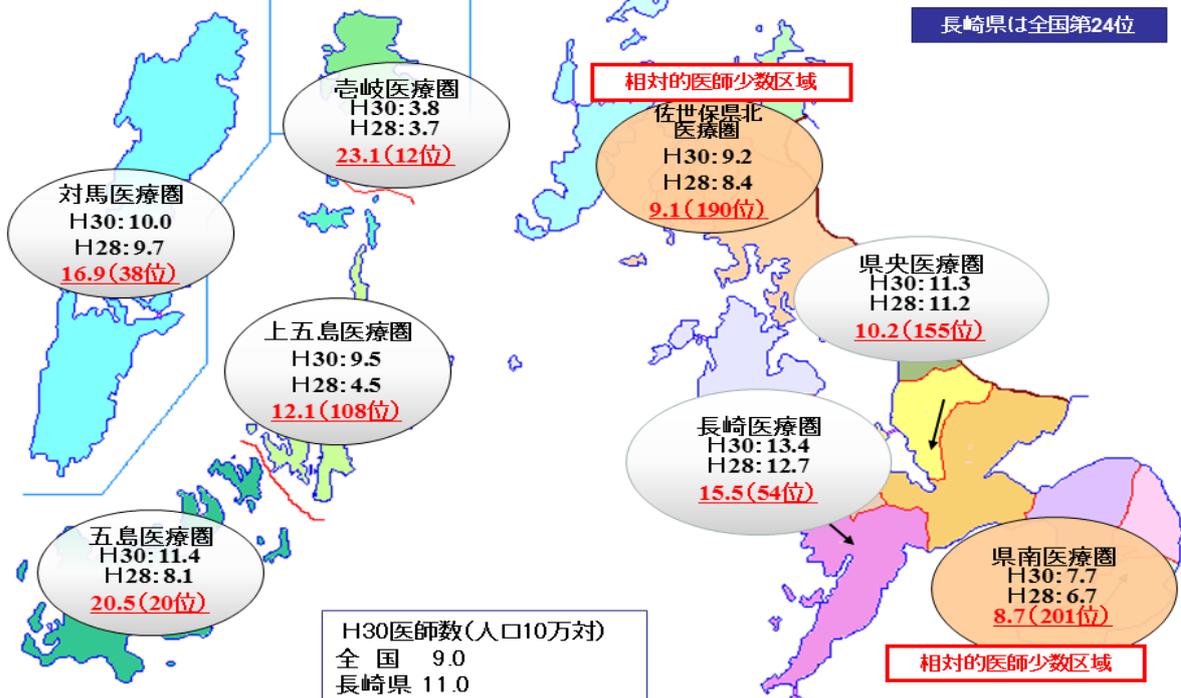
令和元年12月12日 厚生労働省からの通知



医師少数区域等の設定(産科医師)

令和元年12月26日 厚生労働省からの通知

長崎県は全国第24位

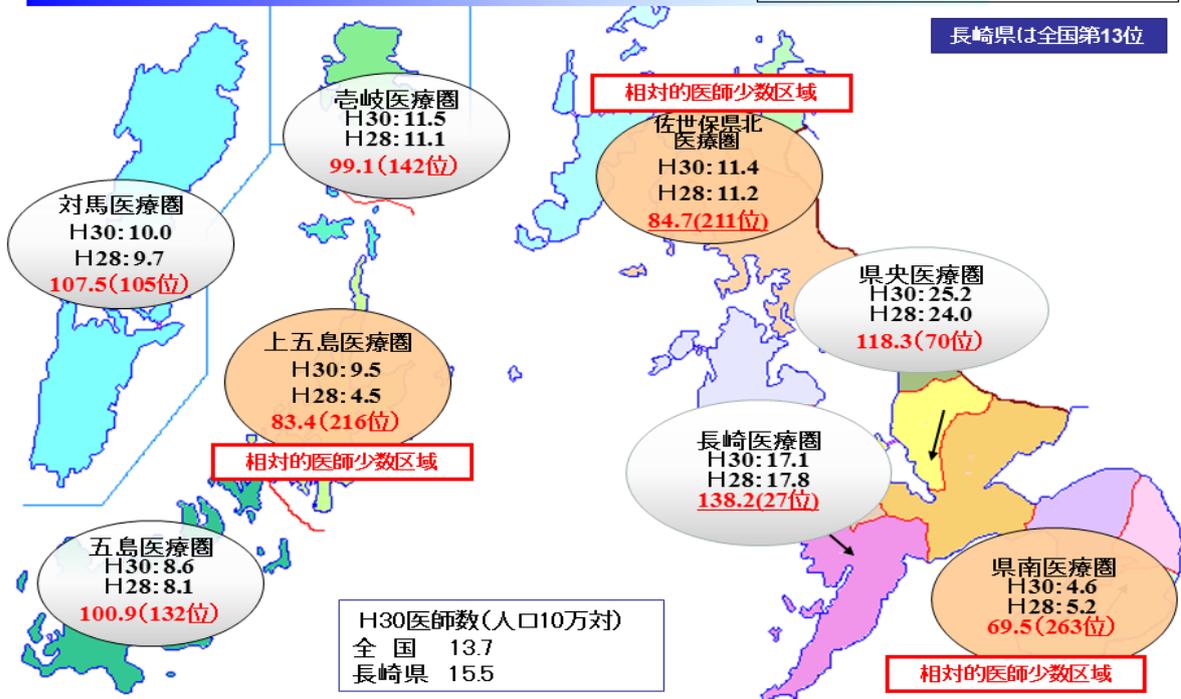


第2回佐世保県北区域地域医療構想調整会議資料(R2.2.3)を参考に佐世保市医療政策課作成

医師少数区域等の設定(小児科医師)

令和元年12月26日 厚生労働省からの通知

長崎県は全国第13位



第2回佐世保県北区域地域医療構想調整会議資料(R2.2.3)を参考に佐世保市医療政策課作成

(所 管)

福祉保健部医療政策課、医療人材対策室

【本市の重点課題】

（離島地域の振興）

1 離島地域の医療対策の充実について

本市離島地域における医師確保等の医療対策の充実並びに経済的負担も非常に厳しい離島地域の実情を御理解いただくとともに、県におかれましては、外海離島である宇久町との市町合併を積極的に推進された経過も踏まえ、離島地域の医療に係る下記事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

1 離島の地域医療における医師等の恒常的確保対策の早急な構築について

医師の恒常的確保と勤務期間の長期化に向けて、県においてすでに実施されている医学修学資金貸与制度や自治医科大学派遣制度の活用枠の拡大等も視野に入れた確保対策の構築に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

2 離島地域における各種医療施策の推進並びに離島を抱える自治体への財政的支援について

昨今の医師等医療従事者の地域偏在と、近年の急速な自治体財政の疲弊のなかで、地域の実態に応じた医療の確保や経営基盤の安定化を図るとともに、合併後の医療サービスの低下を招かないよう、宇久診療所運営に係る県独自の補助制度新設等の財政的支援対策の構築に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

（理 由）

離島地域における医療の確保は、住民の健康・福祉、更には地域活力全般にとって最重要課題です。

現在、自治体病院は、地域の中核病院として、高度医療、小児・周産期医療、救急医療など多くの不採算部門を担いつつ、地域における医療提供体制の確保と医療水準の向上に努めているところです。

このような中、国において、離島並びに過疎地域等の医療確保対策の一環として、大学医学部の入学定員の増員を認めるなど、今後、離島地域にとっては非常に期待できるところです。

しかしながら、離島を抱える自治体の必死の努力にもかかわらず、昨今の医師等医療従事者の地域偏在と、近年の急速な自治体財政の疲弊のなかで、離島医療を一定水

準に保つのは、既に限界に来ています。

また、医師不足に伴い、住民が島外の病院に入・通院を余儀なくされた場合、それに伴う身体的、精神的負担も依然として大きいところです。

県におかれましては、長崎県離島・へき地医療支援センターを設立され、本市も一部、同センターからの派遣等をいただいているところではありますが、恒常的な離島勤務医師の確保については、道半ば、といった状況です。また、診療所の運営、特に、宇久診療所は、約1,800人の島民生活を支える島唯一の診療所であり、入院施設を担うことで多額の費用を要し、さらには、合併後の人口減少に伴う収益の減等により、非常に厳しい経営状況となっております。

医師の雇用や施設設備の整備に対する補助金はございますが、合併後の離島における医療サービスを低下させないためにも、宇久診療所の収支差を補てんする県独自の財政支援策を要望するものです。

このような離島地域における医師確保等の医療対策の充実並びに経済的負担も非常に厳しい実情に関しまして、格段の御高配をお願いするものです。

(所 管)

福祉保健部医療政策課、医療人材対策室

【本市の重点課題】

(農林水産業の充実)

1 農地整備事業の支援について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

農業競争力強化農地整備事業（横手地区）の新規推進のための支援

農地整備事業の新規地区推進のための支援につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

横手地区

今般、農業の競争力を強化するには、担い手への農地集積・集約化や農業の高付加価値化等を推進することにより、農業の構造改革を図ることが不可欠となっています。

横手地区においては、高収益作物の導入を図る目的で、当該県営事業を活用した農地の整備について事業推進を図っているところです。

つきましては、水田の汎用性の向上、担い手への農地集約の加速化につなげ、本地域の更なる農業競争力の強化を図るため、計画的に事業申請できるよう県の支援をお願いいたします。

〈事業の概要〉

農業競争力強化農地整備事業

- ・横手地区 区画整理A = 3.3 ha、暗渠排水A = 1.3 ha

事業位置図

横手地区



(所 管)

農林部農村整備課

【本市の重点課題】

（農林水産業の充実）

2 鳥獣被害防止対策及び助成措置の拡充について

- 1 イノシシ捕獲報奨金制度の復活
- 2 シカ、アライグマ、アナグマ等に対する捕獲報奨金の新設
- 3 国において実施されている、電気柵・ワイヤーメッシュ柵整備の資材費相当分の定額補助について、国に対する5年度以降の事業継続と予算の十分な確保についての支援
- 4 防錆加工をしていないワイヤーメッシュ柵財産処分を制限する期間の短縮についての支援

鳥獣による被害防止につきましては、国において防護・捕獲・棲み分けの3対策を総合的に推進されており、その対策に応じた助成措置も講じられています。県におかれましても鳥獣被害防止対策及び助成措置について、国の対策に沿った施策を講じていただきたく、上記のとおり御配慮願います。

（理 由）

- 1 本市では、イノシシ等の野生鳥獣による農作物被害が依然として深刻であり、農業生産者にとって厳しい状況が続いています。

近年においては、農作物被害のみならず民家周辺、家庭菜園や通学路への出没といった生活環境被害も相次いでおり、人的・物的被害も発生しています。

一方で、毎年6,000頭を超えるイノシシを捕獲しているにもかかわらず、近年は7,000頭を超える年度もあることから、個体数の増加が懸念されます。

このように、イノシシによる農作物等への被害が継続して発生している中において、県におかれましては、平成30年度をもってイノシシの捕獲に対する報奨金制度を廃止されたことから制度の復活を強くお願いするものです。

- 2 シカによる農作物被害、アライグマ等による生活環境被害も増加している状況ではありますが、「長崎県鳥獣被害防止総合対策事業」では、現在捕獲に関する助成

措置が講じられていません。捕獲強化を図るためにもシカ、アライグマ、アナグマ等の捕獲報奨金の新設をお願いします。

3 電気柵・ワイヤーメッシュ柵の整備については、平成23年度から令和4年度まで、国において資材費相当分の定額補助となっており、これにより柵の整備が進み防護対策の強化が図られています。県におかれましては、国に対し令和5年度以降の事業継続と予算の十分な確保を支援していただくようお願いするものです。

4 また、本市では、平成22年度から侵入防止柵整備事業を活用し、農作物被害防止に努めてきていますが、平成25年度以前に導入したワイヤーメッシュ柵は防錆加工をしておらず、一部のワイヤーメッシュ柵におきまして、降雨に加え、潮風による塩害により腐食し劣化が進んでいることから、防錆加工をしていないワイヤーメッシュ柵の財産処分を制限する期間の短縮について、国に対し事業継続と予算の十分な確保同様に支援をしていただくようお願いするものです。

(所 管)

農林部農山村振興課

【本市の重点課題】

(農林水産業の充実)

3 江上排水機場の早期事業化について

1 江上排水機場の早期事業化

2 早岐瀬戸における浚渫工事

国庫補助事業活用による江上排水機場の早期事業化及び早岐瀬戸における浚渫につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

1 本市江上地区においては、農地の冠水被害を防止する目的で、昭和57年に排水ポンプ3基（小田1基・指方2基）を設置しておりますが、設置から約40年を経過し老朽化によるポンプの排水能力が低下しております。

そのため、近年頻繁に発生している線状降水帯等による集中豪雨時において、排水機能が対応しきれず、集中豪雨の度に農地及び周辺道路を含めた冠水被害が常態化しつつあり、地域の生活道路である国道202号線をはじめとするハウステンボスへのアクセス幹線道路が通行止めとなる交通障害をもたらしていることから、その改善は長年にわたる地域住民の願いとなっており、早期に当該排水機場の施設更新が求められております。

つきましては、地域住民の安心・安全の確保と地域発展の観点から、国庫補助事業を活用した早期事業化を強くお願いするものです。

2 当地区には早岐瀬戸からの海水の流入を防止する目的で、潮止樋門が設置されておりますが、護岸に沿うかたちで大量の土砂が堆積していることから、樋門ゲートの開閉に支障をきたしている状況となっております。

中央部の浚渫工事につきましては、対応されているようですが、前述の状況のため近年の豪雨などの影響により、付近の生活道路及び農地の排水が思うようにならず、地域生活に支障をきたしています。

つきましては、江上排水機場の改修工事と合わせて早岐瀬戸における護岸側の浚渫工事を行うことで、生活環境の安全確保が必要と考えますので、早急に対応していただきますようお願いするものです。

〈事業の概要〉

- 1 江上排水機場 排水施設更新事業
(排水ポンプ更新・潮止樋門改修・排水路改修)

【位置図】



【農地内冠水の状況】



【道路冠水の状況】

「国道202号」



「県道213号」



【早岐瀬戸の土砂堆積状況】

(指方排水機場周辺)

「遠景」



「近景」



(所管)

長崎県農林部 農村整備課

長崎県土木部 港湾課

【本市の重点課題】

（保健・福祉・医療の充実）

1 佐世保市子ども発達センター「療育部門」に対する 支援について

1 医師の派遣の継続

2 事業運営費に係る補助メニューの新設

佐世保市子ども発達センターの「療育部門」は、県北唯一の拠点施設として、県北地域の療育必要児や施設等に対し、医療サービスに加え、施設支援や家族への支援サービス等を安定して提供していく必要があることから、上記の事項につきまして格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

佐世保市子ども発達センターは、平成10年4月に開設以降、療育必要児やその家族及び児の通う園や学校等の施設に対し、県立こども医療福祉センターと同様の役割を果たしております。

また、本市を中心とした12市町で構成する「西九州させぼ広域都市圏」が形成され、県北地域を含む西九州北部地域の療育の拠点として、当センターが圏域を牽引していく役割は重要性を増しています。

しかし、当センター運営にかかる経費負担は大きく非常に厳しい現状にあります。

1 当センターにおいては、医師の定年退職に伴い後任者を補充できない状況が現在も続いているため、補充ができるまでの間、これまでご協力いただいている県立こども医療福祉センターからの医師派遣につきまして、その必要性をご理解のうえ、今後も継続していただきますようお願いいたします。

2 県におかれましては、当センターの設置にあたり、整備費の一部を補助していただくなどハード面でのご支援を賜っておりますが、その運営にかかるソフト面においては、人件費等をはじめ多大の経費を要するなど、厳しい状況にあります。今一度、県北地域で期待される当センターの役割及び重要性に対し認識いただき、事業運営費についての格段の御配慮をお願いいたします。

〈事業の概要〉

1 事業内容

(1) 療育部門

① 診察・訓練

子どもの心身の発達障がいの問題について、医師の診察に基づく検査、訓練

② 児童発達支援事業

医師の診察に基づいた親子通園による小集団保育

③ 障害児等療育支援事業

県北地区の障がい児等を対象とした療育指導・相談及び施設訪問・指導など

④ 歯科保健相談

一般の歯科での受診が困難な児に対する健診及び相談

(2) 親子交流部門（地域子育て支援センター事業）

親子交流スペースの提供や子育て支援、育児相談・支援を実施

2 利用者実績

年度		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2		
親子交流部門	わいわい広場	9,766	8,767	8,613	8,496	7,930	9,010	9,636	22,954	23,403	20,080	19,225	21,051	15,294		
	地域子育て支援事業（シーユア・のびのび・すみれ・ツインズ・ひまわり）	7,866	6,975	7,589	6,553	4,908	5,543	4,549	3,899	1,515	1,567	1,179	1,107	190		
	育児相談育児講座	3,967	3,521	3,287	2,740	2,339	2,787	2,619	4,643	3,955	4,001	2,658	3,015	2,475		
療育部門	診療事業	初診	228	226	265	250	192	203	217	245	338	321	218	337	327	
		再診	小児科	1,668	2,041	2,337	2,676	3,109	3,457	3,736	4,130	4,950	5,222	5,207	6,111	6,377
			小児心療科 精神科	1,144	1,232	1,332	1,134	12	-	-	-	-	-	-	-	88
			耳鼻咽喉科	24	25	34	34	31	24	28	31	14	3	-	-	-
			整形外科	87	115	142	117	94	106	110	59	57	59	56	60	59
			理学療法	2,228	2,359	2,384	2,208	2,229	2,175	2,119	2,083	1,900	1,976	1,800	1,815	1,899
			作業療法	1,939	2,040	2,189	2,279	2,073	1,720	2,190	2,448	2,410	2,824	2,730	2,822	2,514
			言語聴覚療法	1,297	1,355	1,506	1,543	1,413	1,429	1,601	1,550	1,655	1,552	1,429	1,702	1,618
			心理療法	591	618	674	677	313	316	368	452	652	740	766	694	723
			摂食・嚥下相談	14	18	15	19	18	13	16	18	11	15	12	4	5
	小計	8,992	9,803	10,613	10,687	9,292	9,240	10,168	10,771	11,649	12,391	12,000	13,208	13,283		
	合計	9,220	10,029	10,878	10,937	9,484	9,443	10,385	11,016	11,957	12,712	12,218	13,545	13,610		
	児童発達支援事業（旧児童デイサービス事業）にこころルーム		717	910	825	748	534	618	723	851	1,012	983	1,019	1,046	648	
障害児等療育支援事業	訪問療育指導	277	281	271	272	244	238	209	238	236	330	278	147	73		
	外来療育指導	外來療育指導	1,543	1,578	1,465	1,510	1,235	1,465	1,717	1,889	1,890	1,973	1,405	1,133	296	
		歯科相談	40	38	61	57	70	75	72	62	62	49	53	46	49	
	施設支援	326	315	292	301	319	289	298	375	327	372	295	367	199		

※わいわい広場、シーユア・のびのび・すみれ（旧のびのびパート2）・ツインズ・ひまわり、育児講座は、親子合計の利用者数。

※児童発達支援事業（旧 児童デイサービス事業）は平成15年度より開始。

(所 管)

福祉保健部障害福祉課

【本市の重点課題】

（安全を支える環境整備）

1 急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

- 1 急傾斜地崩壊対策事業の所要の事業費確保
- 2 未整備箇所の早期着手及び施工中箇所の早期完成
- 3 防災・安全交付金事業採択要件の緩和に向けた取組
- 4 土砂災害危険区域からの移転助成制度の創設

本市の急傾斜地の現状を御理解いただき、斜面の崩壊による被害から地域住民の生命を守ると共に、早急な民生の安定を図るため、上記事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

本市は斜面地の多い地形特性から危険な急傾斜地区が多く、全国トップクラスの土砂災害警戒区域が指定されており、毎年降雨期には、がけ崩れにより多くの家屋等が被害を受けております。

急傾斜地の崩壊対策事業につきましては、国の交付金による県事業と県の補助金による市事業で鋭意整備に努め、これまで293箇所の施設整備を完了しておりますが、1地区当りに要する事業費が大きいこと、および、危険箇所が1,065箇所と多いことから、整備率は27.5%という現状にあります。

長崎県国土強靱化地域計画においては、事前に備えるべき目標として「大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる」こととなっており、地域住民の安全安心に係る事業については、他の事業とは差別化を図り最優先で事業を推進していくべきと考えております。

急傾斜地崩壊対策事業は、斜面の崩壊による被害から地域住民の生命を守ると共に、民生の安定に寄与する重要な事業であるため、国が推進する「防災・減災、国土強靱化」に関わる本事業の推進を図ることとしていることから重点配分による所要の事業費確保と整備促進を強く要望するものです。

また、本市においては、防災・安全交付金事業の採択要件を満たさない中小規模

の対策要望が多いことから、市事業での採択となるケースが多く、事業の着手までに長期の待ち年数が生じるなど、整備進捗の阻害要因となっております。

このようなことから、未整備箇所の早期解消のため、採択要件のひとつである保全人家戸数の地域特性に即した引き下げについて、国への働きかけをお願いするものです。

加えて、本市では令和4年度公表を目標に立地適正化計画を策定しているところであり、土砂災害危険区域からの居住移転が図られるよう、既存の「がけ地近傍等危険住宅移転事業」や「防災集団移転促進事業」を補完する、新たな移転助成制度の創設をお願いするものです。

〈事業の概要〉

1 県事業

未整備：有福（55）地区など16地区

【事業費 約59億円（市負担金 約6億円）】

【着手までの待ち年数 約4年】

事業中：有福（3）地区など34地区（令和3年度末時点）

2 市事業

未整備：白岳（44）地区など36地区

【事業費 約47億円 着手までの待ち年数 約5年】

事業中：日宇（9）地区など32地区（令和3年度末時点）

※急傾斜地崩壊危険箇所の状況

危険箇所数 1,065箇所（県内第2位、長崎県5,121箇所：全国第3位）

整備箇所数 293箇所（整備済231箇所＋人工がけ62箇所）

整備率 27.5%（令和3年度末見込み）

藤原（9）地区
（着工前）



（完 成）



（所 管）

土木部砂防課
土木部都市政策課
土木部建築課

【本市の重点課題】

(安全を支える環境整備)

2 二級河川の整備促進について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

- 1 日野川の整備促進
- 2 早岐川の整備促進
- 3 相浦川の整備促進
- 4 江迎川の早期着工
- 5 河川内の浚渫及び樹木伐採の計画的な実施
- 6 防災・減災にかかるソフト対策の強化

近年の気候変動による豪雨等に伴い、全国各地で頻発化・激甚化する水害を踏まえ、防災・減災、国土強靱化の取組を加速し、治水安全度向上の早期実現を図るため、本市内における二級河川のより一層の整備促進並びにソフト対策の強化につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

1 日野川

本河川は、相浦川と合流する水門から約900mが低地盤、緩勾配、感潮河川で出水期に満潮と重なりますと沿川地域は、家屋の浸水及び農地や主要地方道佐世保日野松浦線の冠水を繰り返す常襲氾濫地帯となっております。

この状況の中で、平成3年度から事業着手がなされておりますが、内水浸水対策として市で実施する雨水排水施設整備と連携し、目標とされる令和5年度の完成に向け、引き続き整備促進をお願いするものです。

2 早岐川

本河川は、川幅が狭く流下能力が低いため過去幾度となく洪水氾濫を起こしており、昭和42年7月豪雨や平成2年梅雨前線豪雨では、家屋の浸水及び農地の冠水被害が発生しています。

特に、平成2年梅雨前線豪雨では、出水期に満潮と重なり下流部の広い範囲に渡って浸水被害が発生しております。これらの水害を契機としまして、河岸を災害復旧などにより整備を実施されていますが老朽化は激しく、また、河川沿いには家屋が密集しており、川幅も狭いまま取り残されています。

このような状況の中で、平成26年度から事業着手がなされておりますが、近年頻繁に、氾濫危険水位を越え、避難指示が発令されており、河川沿いの住民にとっては危機的状況が続いていることを踏まえ、関連する市道の整備につきましては、最大限協力して参りますので、早期完成に向け、より一層の整備促進をお願いするものです。

3 相浦川

本河川は、昭和23年9月の台風をはじめに度重なる水害が発生し、なかでも昭和42年7月豪雨は、死者が出るなどの甚大な被害を受けており、河川の改修事業が行われ中里橋から上流域にかけてはほぼ完了しておりますが、下流域は河積が不足している状況となっております。

このような状況の中で、河口から中里橋までの河積が不足している区間の治水安全度の向上と総合的な治水対策が必要となっており、平成26年度から事業着手がなされておりますが、近年頻繁に、氾濫危険水位を越え、避難指示が発令されており、河川沿いの住民にとっては危機的状況が続いていることを踏まえ、早期完成に向け、より一層の整備促進をお願いするものです。

4 江迎川

本河川は、過去幾度となく洪水氾濫を起こしており、昭和42年7月豪雨や平成18年7月豪雨等では、家屋の浸水及び農地の冠水被害が発生しています。

このような状況の中で、平成29年度に河川整備基本方針を策定され、令和2年度より河川整備計画の策定に着手されており、一定の事業進捗が図られているところですが、令和元年8月豪雨により発生した河川氾濫は記憶に新しく、河川沿いの住民にとっては不安な状況が続いていることを踏まえ、工事の早期着手に向け、より一層の事業促進をお願いするものです。

5 河川内の浚渫及び樹木伐採の計画的な実施

本市内を流れる二級河川の一部におきまして、立木や暖竹などの繁茂及び土砂の堆積が見受けられており、近年頻繁に、相浦川や早岐川が氾濫危険水位を越え、河川内の樹木等が障害となり河川氾濫の危険性も危惧される状況となっております。

近年の集中豪雨などを受け、市民の災害に対する意識がより一層高まっており、河川断面を確保するためにも、浚渫や樹木伐採が必要不可欠となっています。

このような現状を踏まえ、防災・減災のための治水対策として、緊急浚渫推進

事業の活用など、重点配分による河川内の浚渫及び樹木伐採のより一層の促進と計画的な実施についてお願いするものです。

6 防災・減災にかかるソフト対策の強化

近年では、令和元年の台風19号や令和2年7月の梅雨前線など、集中豪雨等に伴う甚大な被害が全国各地で発生している状況の中、長崎県で設置している雨量計によると、本市内においても令和元年8月27日には1時間117ミリの記録的短時間大雨を観測し、また、翌28日には大雨特別警報が発表されるなど記録的な大雨となり、江迎川では氾濫による浸水被害も発生いたしました。

河川整備などのハード対策については、整備効果は高いものの完成までに長期間を要するため、全国的に河川整備が進捗している一方で、氾濫危険水位を超える河川数は年々増加しているとのことであります。

このように気候変動に伴う外力増加に対し整備が追いついていないという現実を踏まえ、ソフト対策の強化も併せて推進することが重要であると考えます。

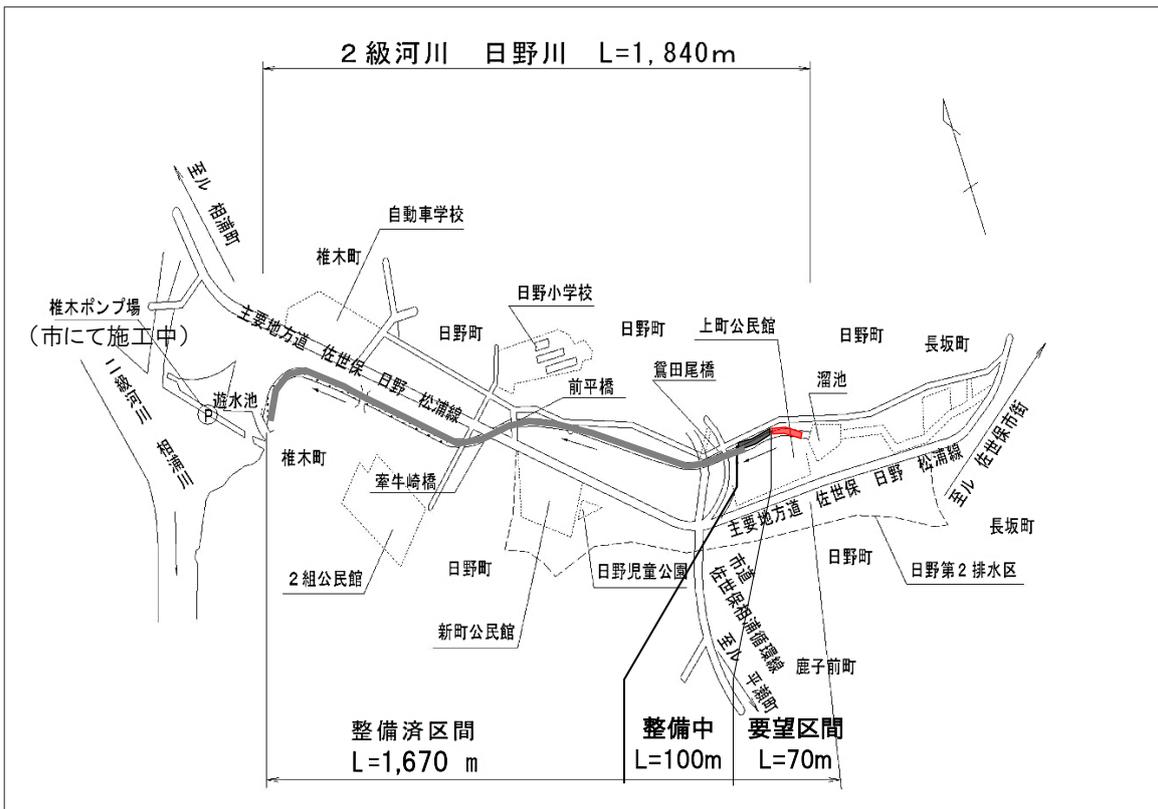
このようなことから、災害の切迫状況などリアルタイムに情報を収集し、住民の避難行動につながるわかりやすい情報を提供するため、河川監視カメラ及び危機管理型水位計の追加設置をお願いするものです。

また、本市内においては、過去に水害実績がありながら水位周知河川に指定されていない二級河川も存在していますので、近年の豪雨災害等を踏まえ、水位周知河川の追加指定について積極的にご検討いただくようお願いするものです。

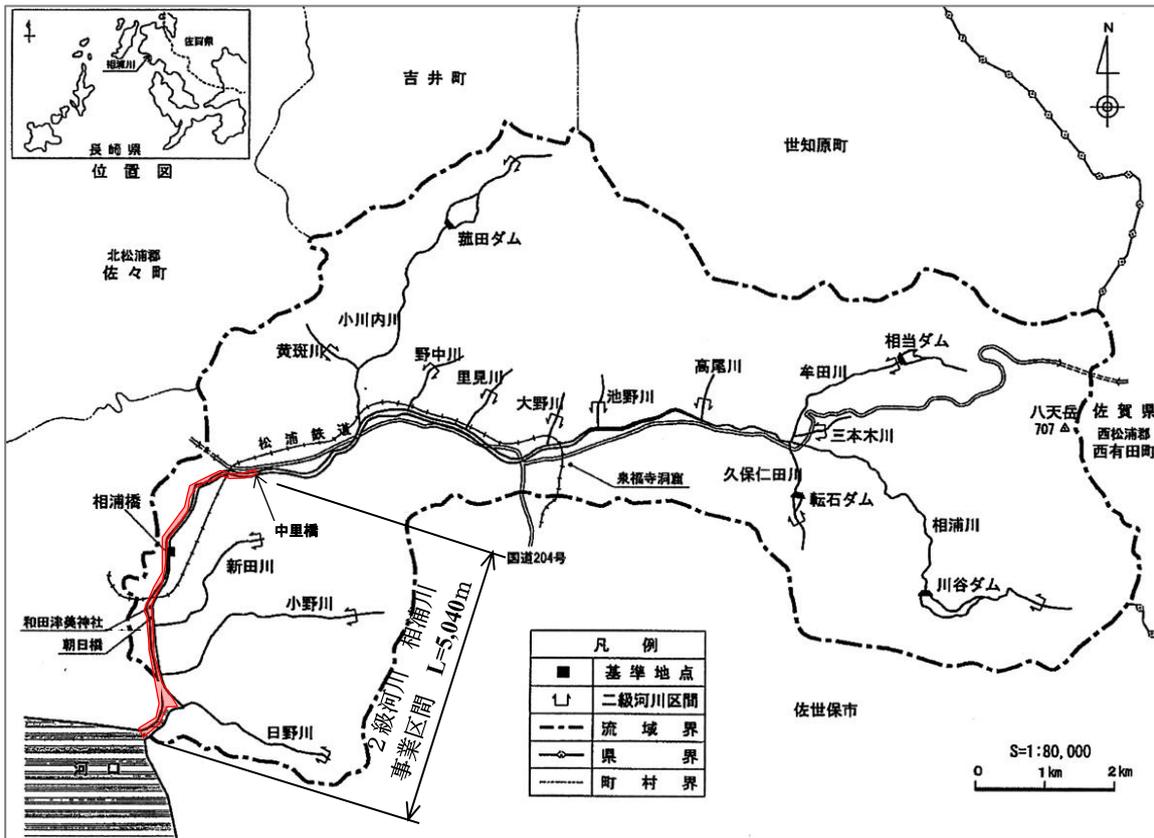
〈事業の概要〉

- | | | |
|---|----------|--------------|
| 1 | 日野川 | L = 1, 840 m |
| 2 | 早岐川 | L = 1, 840 m |
| 3 | 相浦川 | L = 5, 040 m |
| 4 | 江迎川 | L = 3, 400 m |
| 5 | 市内の二級河川数 | N = 47 河川 |

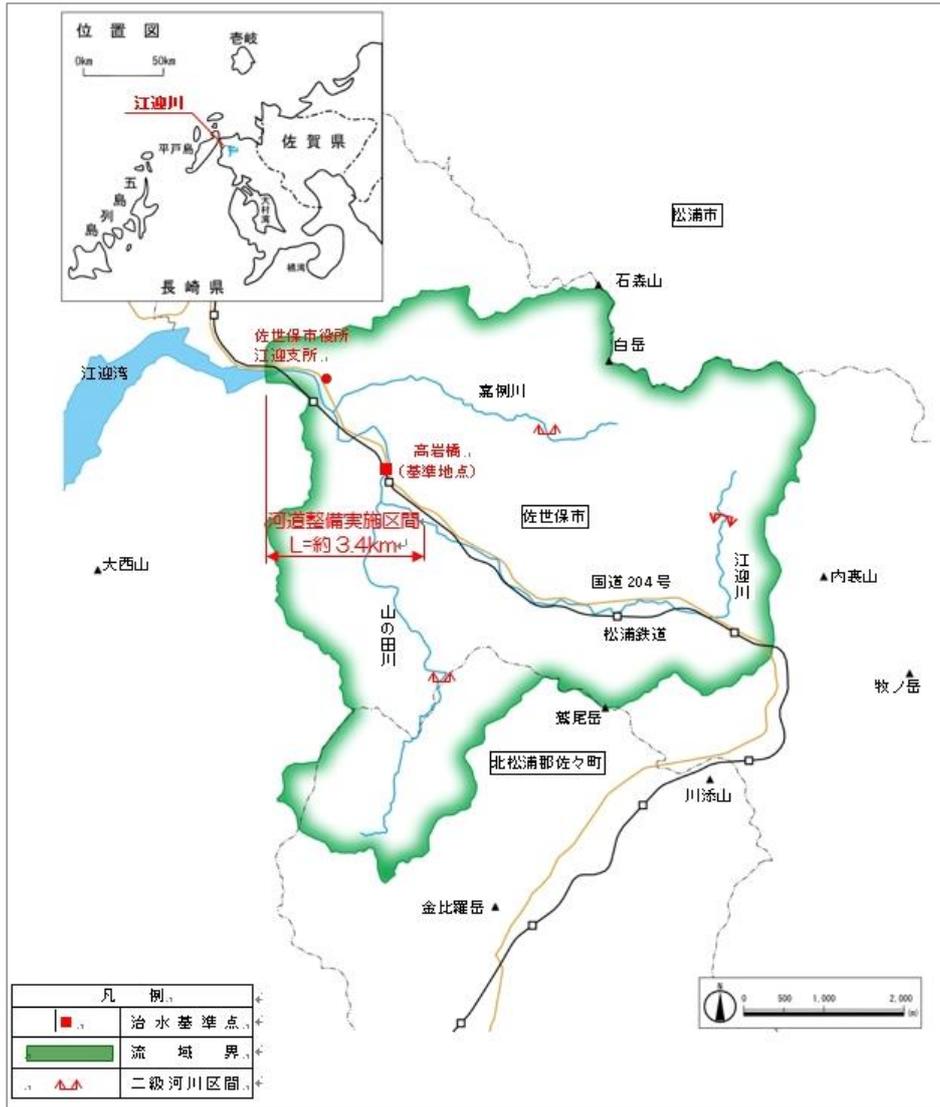
〈日野川〉



〈相浦川〉



〈江迎川〉



〈浚渫・樹木伐採〉

三川内本町 牛石橋付近の状況



小森川

小佐々町平原 県道佐世保鹿町線横の状況



小佐々川

(所 管)

土木部河川課

【本市の重点課題】

（安全を支える環境整備）

3 佐世保警察署の早期建て替えについて

老朽化や耐震性能が課題となっている佐世保警察署の早期移転建て替えを要望いたします。

（理 由）

長崎県警察本部が佐世保警察署の移転建て替えの候補地とされている市民会館跡地については、本市が平成29年から順次計画的に公共施設の跡地活用や都市公園のリニューアルを実施している「名切地区再整備」の一画でございます。

名切地区再整備に係る方針において、当該地は、本市中心市街地における貴重な公有地として有効な活用策を検討することとしておりました。

一方で、現在の佐世保警察署の庁舎が、県下で最も古く、老朽化が著しいほか、耐震性能が低いという状況において、毎年9月に、有事の際を想定した機能移転訓練を実施されていると承知しております。

このような状況に鑑みますと、「佐世保市民の安全で安心した生活を守る。」という観点から、本市としましても看過できない課題であるにとらえ、市民会館跡地の提供もやむを得ないと考えております。

つきましては、一日も早く防災性を備えた庁舎への建て替えを実現すべく、佐世保警察署の移転建て替えに向けた取り組みを早急に進めていただくようお願いするものです。

（所 管）

警察本部警務部装備施設課

【本市の重点課題】

(教育・文化の充実)

1 県北地域における文化芸術の振興について

- 1 県北地域における長崎県美術館分館の整備
- 2 県北地域への文化芸術事業の積極的な展開
- 3 県北地域での国民文化祭、全国障害者芸術・文化祭公式行事（開会式・閉会式等）の開催

県民が文化芸術に触れる機会の均衡と、県北地域の振興を図るために、当地域における文化芸術の振興につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

1 県北地域における長崎県美術館分館の整備

県北地域の中心を担う佐世保市において、質の高い文化芸術を醸成するための美術活動の拠点として、さらには、文化芸術によるまちの新しい価値や魅力の構築を通じて地域振興を図る拠点として、新たな美術館は必要不可欠です。

県北地域住民に身近に文化芸術へ触れる機会を提供するためにも、当地域における長崎県美術館の分館の整備をお願いするものです。

2 県北地域への文化芸術事業の積極的な展開

県民が等しく文化芸術に触れる機会の均衡と、県北地域の文化芸術の振興を図るために本市が行う文化芸術事業に対し、新たな交付金の新設等による財政支援をお願いするものです。

3 県北地域での国民文化祭、全国障害者芸術・文化祭公式行事（開会式・閉会式等）の開催

多様性に富む本県の文化・歴史などを様々な形で表現し、全国に向け発信するステージプログラム等を対応可能な施設を有する本市で展開することは、県北地域の文化芸術の振興に大きく寄与するものです。

また、公式行事（開会式・閉会式等）を同一地域ではなく分散開催することで参加者の県内周遊による経済効果の最大化が可能となることから、本市での開催をお願いするものです。

（所 管）

文化観光国際部文化振興・世界遺産課

【本市の重点課題】

(教育・文化の充実)

2 県立武道館の機能拡充について

1 県立武道館弓道場遠的用競技施設の佐世保市中央公園への整備

県北地域における弓道競技の更なる普及及び競技力向上を図るため、県立武道館弓道場の機能拡充につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

弓道競技は、射位からの中心までの距離が28mの近的競技と60mの遠的競技の2種目で行われます。佐世保市内には、平成2年4月に供用を開始した長崎県立武道館弓道場がありますが、近的競技専用施設であるため、遠的競技を行うことができません。

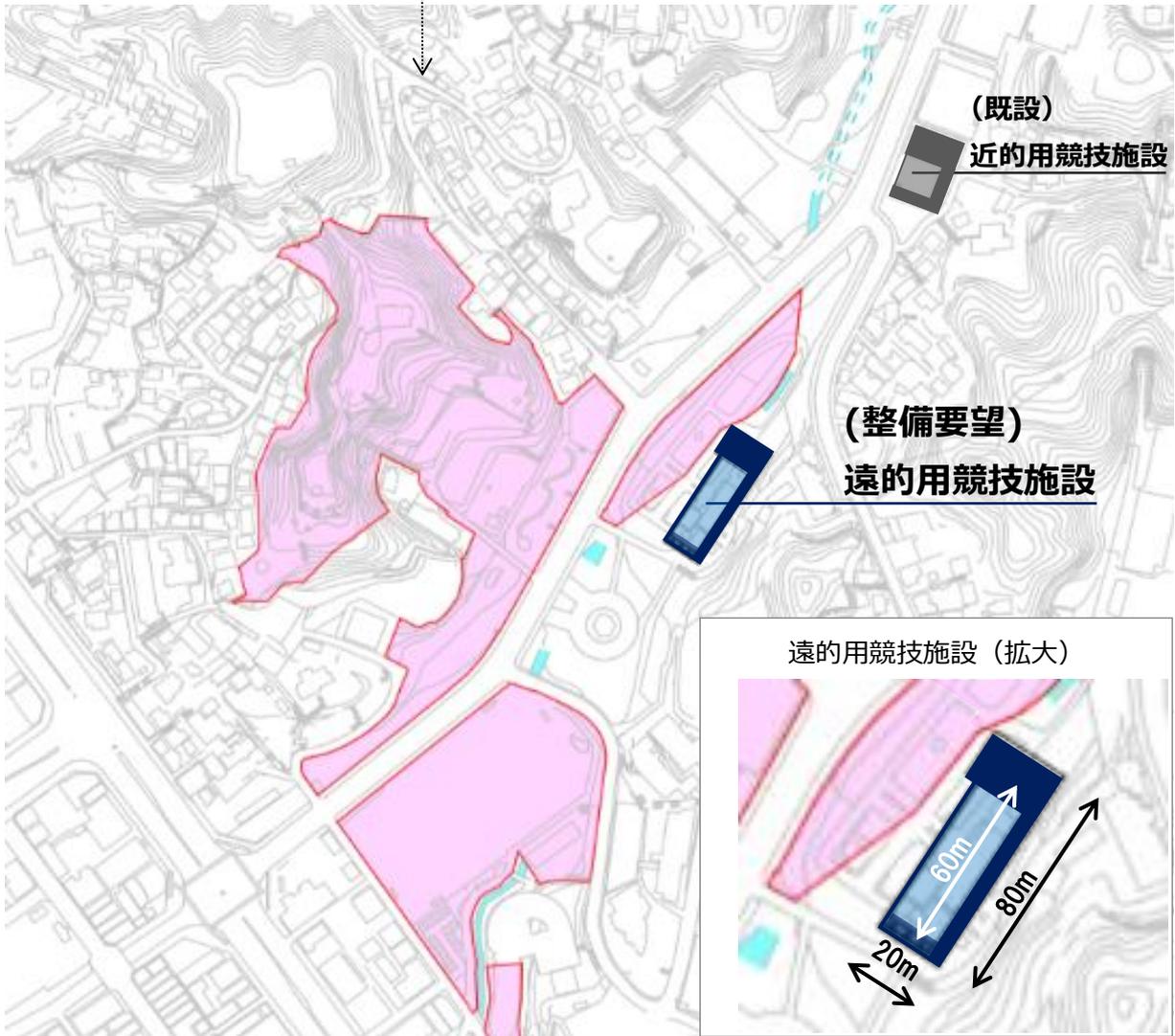
県民体育大会等の大会では、近的と遠的の両種目が開催できる施設が必要となります。県内では、長崎市と大村市にその機能を有した屋内射場施設がありますが、佐世保市及び県北地域にはありません。

このため、佐世保市内で、県民体育大会や市民体育祭等で遠的競技を開催する場合は、県立武道館弓道場近くにある学校施設のグラウンドを借用し、仮設の特設射場を設置のうえ開催しており、屋外での開催となるため天候にも影響を受ける状況です。

また、国民体育大会の弓道競技においても、近的及び遠的の両種目が正式種目となっておりますが、近隣の競技者は、日常的に遠的競技の練習をすることができず、技術を磨くための十分な環境が整っていない状況です。

一方、本市では、県立武道館が位置する名切地区の再整備が進み、遠的場整備用地が確保できる状況となりました。

県立武道館弓道場遠的用競技施設を整備することで、練習環境や大会運営等の充実が図られ、佐世保市及び県北地域の弓道競技の普及・競技力向上はもとより、県全体の弓道競技の更なる発展に繋がることから、佐世保市中央公園内の交通公園跡地に公式競技施設としての遠的場整備をお願いするものです。



(所 管)
教育庁体育保健課

【本市の重点課題】

(教育・文化の充実)

3 県立世知原少年自然の家の運営存続について

- 1 施設の存続と健全な運営確保
- 2 青少年の豊かな体験活動機会の確保
- 3 施設運営に関する地元等への十分な協議機会の確保

県立世知原少年自然の家の運営存続につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

- 1 「県立世知原少年自然の家」は、昭和51年に旧世知原町に設置された施設であり、青少年の健全育成と豊かな自然体験活動の提供を目的とした社会教育施設であります。平成17年4月の市町合併によって佐世保市所在となりました。

現在、佐世保市はもとより県北域を中心に県内外から、毎年、約2万5千人の利用者が訪れ、特に小中学生の宿泊体験や自然観察などの利用で親しまれる貴重な施設となっております。また、その利用の時期は、夏・秋季に集中している現状です。

そのような中、当該施設を所管する県教育委員会から、令和元年12月の県議会におきまして、同じく本市内に所在する「県立佐世保青少年の天地」にその機能を集約し、「県立世知原少年自然の家」は、令和3年以降廃止することで検討を進めているとの報告がありました。

このことを受け、令和元年12月19日に本市及び本市教育委員会として、当該施設の運営存続と丁寧な説明を求めて要望書を提出し、また令和2年2月17日には、佐世保市、平戸市、松浦市、佐々町及び小値賀町の3市2町連名で同趣旨の要望書を提出したところです。

その後、令和2年2月定例県議会一般質問に対する答弁において、「集約後の受入体制などをしっかり整理して、利用者の不安を払拭し、一定時間をかけて検討していく」と廃止時期を延期する旨の県教育委員会から見解をお示しいたしましたが、現段階で当該施設の運営存続については、まだ見えないものがございます。

本市内には、同じような体験学習の場として「県立佐世保青少年の天地」が所在しますが、それぞれの施設の設立の経過も異なり、また、そこでの体験内容には大きな違いがあります。同一自治体内に同種の施設が二つあることでの統合集

約ということでは、青少年にとって貴重なその施設ならではのさまざまな体験学習メニューが失われることを懸念するところです。まずは、今後も安定的な推移が見込まれる利用者への利便の確保と、地元地域の活性化への寄与を目的に、当該施設の健全運営を第一前提とした存続策をご検討くださいますようお願いするものです。

- 2 さらに、年間約6万人を超える利用者がある「県立佐世保青少年の天地」と「県立世知原少年自然の家」を集約統合するという計画では、広く県北域をカバーする施設として、特に利用する時期が夏期・秋期に集中することから、これまでのように利用を希望する方々を全て受け入れることができるのか、また、安全な管理運営が保てるのか懸念されることです。

これまでの利用実績を踏まえた十分な分析と将来予測はもちろん、当該施設の役割や効果を踏まえたうえで、存続についてご検討をいただき、ご判断をくださいますことをお願いするものです。

- 3 「県立世知原少年自然の家」が所在する世知原地区では、当該施設の開設当時から用地の提供など地域をあげた支援と協働活動を推進してきた経緯がございます。

また、施設廃止との報道発表時においては、地域からは突然の内容に驚きと戸惑いの声が聞かれ、現在も同様の状況が続いていることから「運営終了」を前提とせず、地元と十分な協議の場を確保いただきますようお願いするものです。

〈事業の概要〉

1 施設運営

指定管理方式：指定管理者「長崎県青少年体験活動推進協会」

※世知原・佐世保・千々石の3施設を一括受託

指定管理料：46,121千円（世知原分を抜粋令和元年度予算ベース）

年間利用者数：25,208人（平成30年度実績）

施設概要：面積39,210㎡宿泊室200名・テントサイト150名

昭和51年2月開所



（所 管）

教育庁生涯学習課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

1 幹線道路の整備促進について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

1 交通渋滞対策事業

- (1) 都市計画道路 春日瀬戸越線 (春日町交差点～泉福寺交差点間) の整備促進
- (2) 一般県道俵ヶ浦日野線 (赤崎工区) の整備促進
- (3) 一般国道202号 (浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間) の4車線化の整備促進
- (4) 一般国道204号 (田原交差点) の整備促進
- (5) 一般県道平瀬佐世保線 (広田工区) の早期完成

2 広域連携促進事業

- (1) 一般県道佐世保世知原線 (板山トンネル) の整備促進
- (2) 主要地方道佐世保日野松浦線 (棕呂路トンネル〔仮称]) の早期着手
- (3) 主要地方道佐々鹿町江迎線 (鹿町工区) の整備促進

道路ネットワークを強化し、防災・減災、国土強靱化の取組に資する幹線道路の整備促進と事業費の確保につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

1 交通渋滞対策

本市の道路体系は、国道や県道などの幹線道路を中心に構成されており、これらの路線には市民をはじめ来訪者の交通の集中が見られます。

特に、早岐地区や大野地区などの商業・住宅集積地の交通が集中する交差点や鉄道踏切においては、長崎県交通渋滞対策協議会の主要渋滞箇所に指定されるなど、著しい渋滞が見られます。

また、大型クルーズ客船の寄港の本格化に伴い、観光バスの増加による道路の渋滞が見られ、特に、市内外へのアクセス路について交通環境改善を望む声が高

まっています。

交通渋滞は、沿線地域の社会・経済活動に大きな影響を及ぼすことから、渋滞対策としての事業促進についてお願いするものです。

2 広域連携促進事業

連携中枢都市圏構想においては、中核となる市と周辺の市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢化社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会を維持するための拠点形成が目的とされています。

将来に向けた地域経済・社会の一体的かつ持続的発展を図るため、本市を中心とした12市町で構成する「西九州させば広域都市圏」を形成しており、連携を支える幹線道路の整備促進についてお願いするものです。

〈事業の概要〉

1 交通渋滞対策事業

(1) 都市計画道路 春日瀬戸越線（春日町交差点～泉福寺交差点間）

概要：大野地区を中心とした佐世保市北部地区の交通渋滞緩和を図るための現道拡幅及び道路新設事業

令和4年度 測量・設計実施、用地買収予定

(2) 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）

概要：展海峰や九十九島観光公園など俵ヶ浦半島へのメインのアクセス路の交通環境改善を図るための道路新設事業

令和4年度 測量・設計実施予定

(3) 一般国道202号（浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間）

概要：佐世保港浦頭地区におけるクルーズ客船の就航による観光バスの増加に伴う交通渋滞緩和を図るための4車線化事業

令和4年度 用地買収・工事实施予定

(4) 一般国道204号（田原交差点）

概要：田原交差点の渋滞解消を図るための交差点改良事業

令和4年度 用地買収実施予定

(5) 一般県道平瀬佐世保線（広田工区）

概要：早岐・広田地区の交通渋滞緩和を図るための道路新設事業

令和4年度 工事实施予定

2 広域連携促進事業

(1) 一般県道佐世保世知原線（板山トンネル）

概要：松浦市、世知原町、佐世保市中心部を最短ルートで結び、広域的な連携を可能とするための道路新設事業

令和4年度 トンネル工事など実施予定

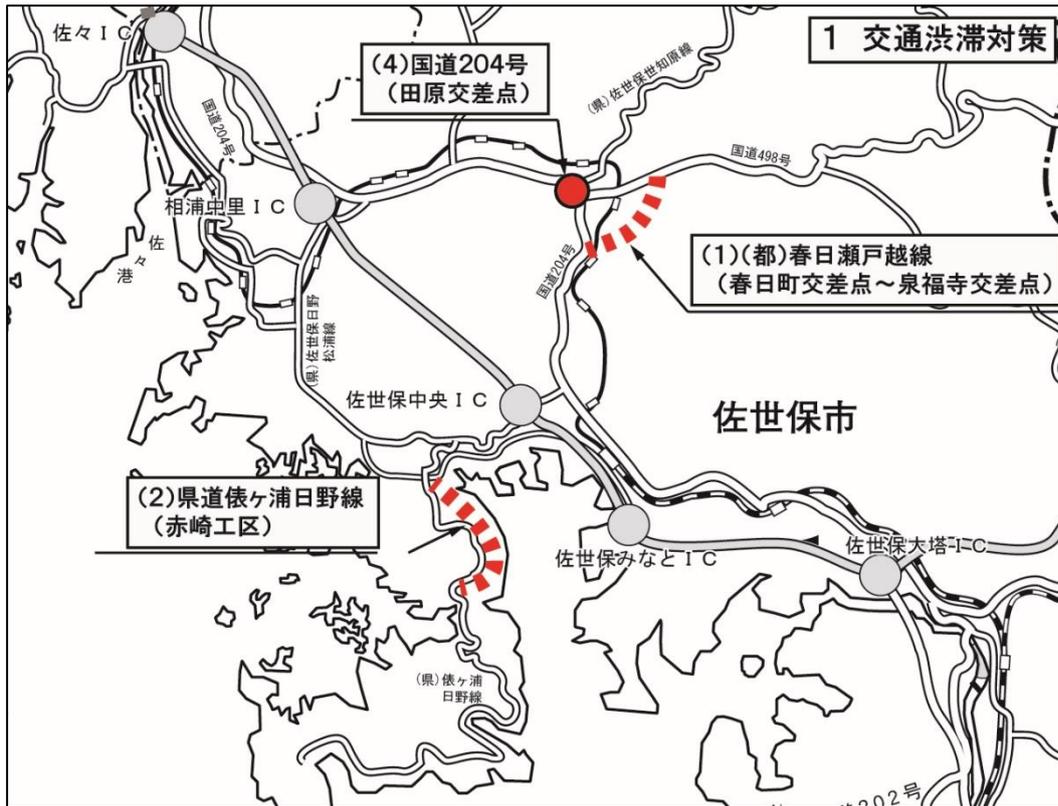
(2) 主要地方道佐世保日野松浦線（棕呂路トンネル〔仮称〕）

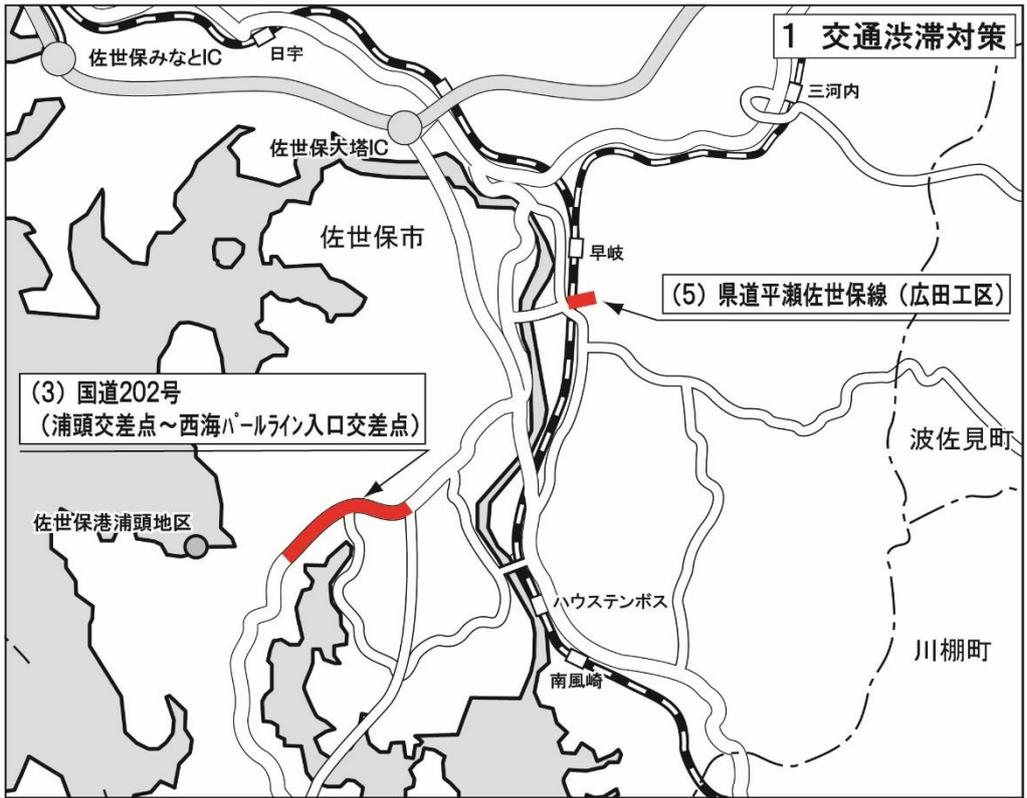
概要：松浦市、世知原町、佐世保市中心部を最短ルートで結び、広域的な連携を可能とするための道路新設事業

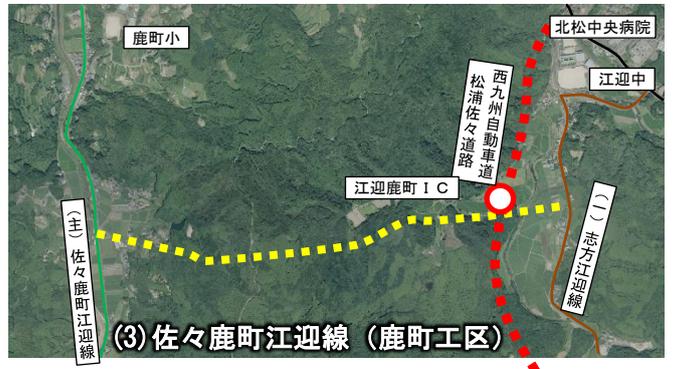
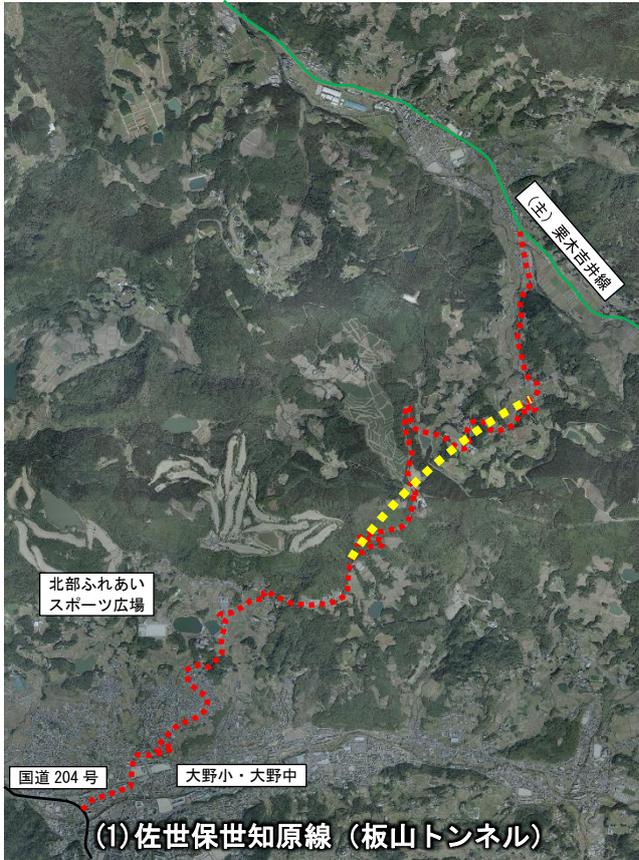
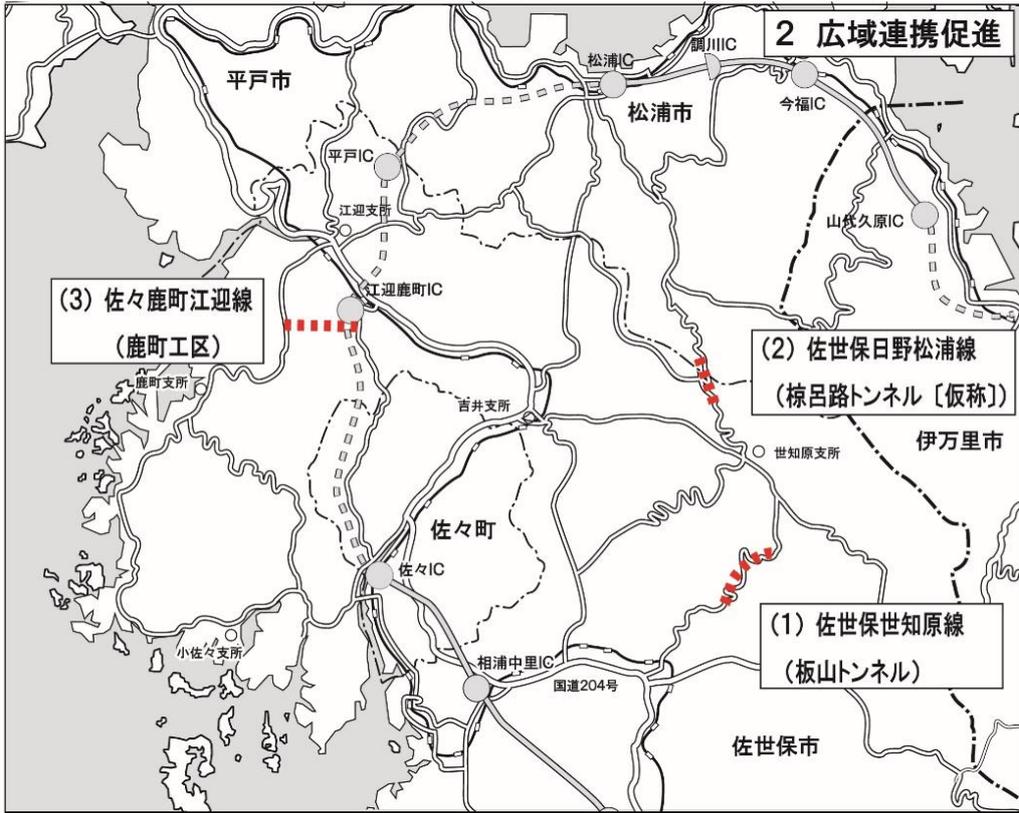
(3) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）

概要：延伸される西九州自動車道の江迎鹿町ICと鹿町町を結び、広域的な連携を可能とするための道路新設事業

令和4年度 工事実施予定







(所 管)
土木部道路建設課、道路維持課、都市政策課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

2 都市計画道路 佐世保縦貫線（国道35号）の 渋滞・交通安全対策とまちづくりについて

佐世保縦貫線（国道35号：潮見交差点付近～福石町交差点）の
渋滞・交通安全対策および沿線における面的整備

都市計画道路 佐世保縦貫線（国道35号）の渋滞・交通安全対策とまちづくりにつきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

佐世保縦貫線は、本市の骨格となる主要幹線道路で、公共交通機関を含めた多くの交通が集中する重要な都市計画道路です。昭和21年に戦災復興事業として現道を6車線相当へ拡幅する都市計画が決定された後、一定区間においては拡幅整備されましたが、潮見交差点付近から福石町交差点間（710m）につきましては、70年以上が経過した今日においても拡幅されていない状況です。未着手の区間は一日約5万台の交通量がありますが、バスベイや交差点の右折レーンも十分ではないため、慢性的な渋滞や事故が発生しており、周辺道路にも影響が生じるなど、市民の安全な生活や社会・経済活動へ影響を及ぼしています。

この対策の一つとして、平成30年3月に並行する西九州自動車道の4車線化を事業化していただいたところですが、最新交通量データにより将来交通量推計を実施したところ、佐世保縦貫線は現在の4車線のままだでも許容できる交通量となるものの、一定の交通量が残るとの結果を得ております。そのため、バスベイや右折レーンの未整備により生じる、通行障害に起因する渋滞や事故の発生等、現道の課題解決には至らないことが推測されます。

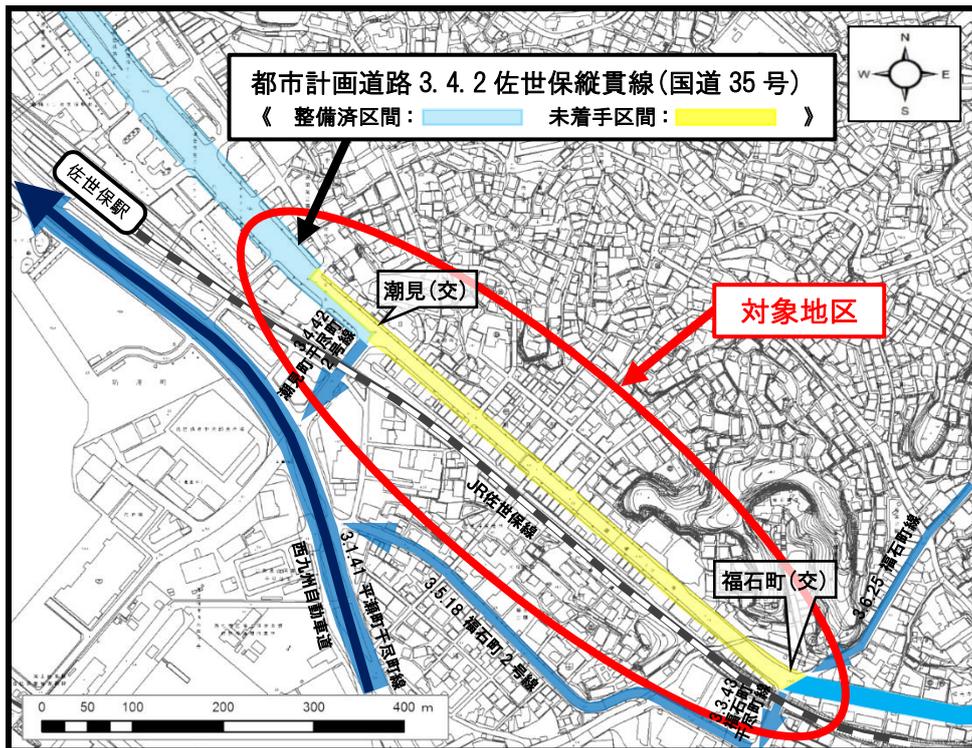
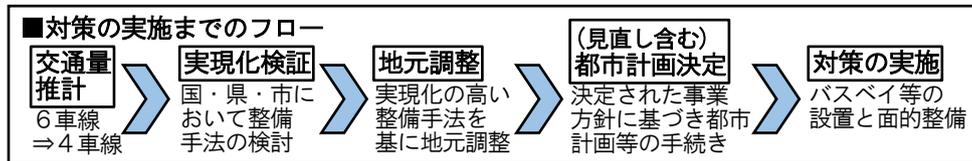
また当区間沿線は、佐世保駅に近い本市の玄関口に位置し、土地利用のポテンシャルが非常に高い地区であるにもかかわらず、長年の建築制限により土地の高度利用ができておらず、地権者への影響のみならず都市形成上の課題も顕著になっています。

これらの諸課題を解決するため、現道にバスベイや右折レーンを設置いただくとともに市が沿線における面的整備も含めたまちづくりを行うことで、道路の渋滞解消や事故の減少のみならず活気のあるまちづくりにも繋がるものと期待しています。

長崎県におかれては、県北の主要幹線道路でありながらも多くの課題を抱える当路線について、都市計画道路の決定権者として、渋滞・交通安全対策に積極的に関与いただくことを強く要望するものです。また、沿線における面的整備も含めた実現性の高いまちづくりの整備手法の検討やその実現についても御支援と御協力をお願いいたします。

〈事業の概要〉

- ・佐世保縦貫線都市計画決定年 昭和21年（延長L=8,540m、幅員W=36m）
- ・決定延長の内、未着手区間延長L=710m、未着手区間平均幅員W=20m
- ・本要望は、佐世保縦貫線について、現道幅員（4車線）での都市計画の変更と、バスベイ・右折レーンの設置および沿線における面的整備を要望するものです。



佐世保縦貫線中央付近より中心市街地側(佐世保駅側)を望む

(所 管)

土木部都市政策課、道路建設課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

3 地域の足であるバス等に対する支援の拡充について

- 1 路線バスの県単補助制度における路線長・経常収支率の要件廃止
- 2 路線バスの輸送人員における県の補助要件の緩和
- 3 交通不便地区におけるコミュニティバス等の運行に対する、県の補助制度の創設
- 4 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」における国境離島の赤字路線バスに対する補助の特例措置について

地域にとって生活を支える基盤となる路線バスやコミュニティバス等の維持を図るため、公共交通の維持確保に向け、支援の拡充を強く要望します。

また、特定有人国境離島地域の赤字バス路線に対する補助について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金における補助要件の適用除外など、特例措置の新設を国へ要望していただくようお願いします。

(理 由)

人口減少社会において、本市の路線バスの利用者についても減少が続いており、さらに新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込み、コロナ禍前までの回復が見込めない状況であるため、今後赤字路線のさらなる拡大が懸念されます。

これまで路線バスが担ってきた運行区域も、バス運転士不足や需給バランスに対応した運行のさらなる効率化が求められる中、赤字路線の廃止や見直しに伴い、市民生活に必要不可欠な移動手段を確保するため、代替手段としてデマンド交通等への転換で対応せざるを得ない状況です。

路線バスを維持するため、平成23年度に国は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助要件が緩和されておりますが、県単補助については未だに現状に則した見直しが行われておらず、基礎自治体である市の負担のみで欠損を担わざるを得ないことから市の負担が増大し、移動手段の確保自体が厳しくなっています。

このようなことから、長崎県生活バス路線運行対策費補助金事業における補助要件の見直し、及び交通不便地区対策における県の支援がなされるようお願いいたします。

また、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」において、特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持は、国の領海等の保全等にとって極めて重要な意義を有し、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることが必要とされながらも、国の地域公共交通確保維持改善事業費の補助制度において要件を満たすことができず、市の負担のみで島内バス路線を維持せざるを得ない状況です。

このため、特定有人国境離島地域については、赤字バス路線に係る補助要件の適用除外など、特例措置の新設を国へ要望していただくようお願いするものです。

〈事業の概要〉

(1) 現況 (R 4. 4月時点)

【地方バス路線維持対策】

- ・ 広域的幹線的路線 (国・県・市補助)
 - 1 路線 (妙観寺線)
- ・ 廃止代替バス路線 (市単独補助)
 - 4 路線 (世知原松浦線、口木線、宇久線、菰田世知原線)

市の欠損補助実績額 (令和2年10月～令和3年9月運行分)

41,443千円

※菰田世知原線は令和元年度、2年度、4年度、世知原松浦線は平成26年度以降、国・県の補助要件を満たすことが出来ず市単独補助となっている。また、宇久線4号系統は平成25年度から、3号系統は令和3年度から県単独補助を外れて市単独補助となっている。

【国境離島該当分】

宇久線における市の欠損補助実績額等 (令和2年10月～令和3年9月運行分)

● **13,308千円**

【島内路線の状況】

系統	キロ程	一日当たりの運行回数 (平日)	輸送量
第1号系統	9.4 km	1回	0.5人
第2号系統	12.6 km	1回	0.2人
第3号系統	10.6 km	3回	7.5人
第4号系統	13.8 km	3回	4.5人

【交通不便地区対策】（R 4. 4 月時点）※予算要求時点

- ・実施地区 9 地区 } 実施中：中通・大野・世知原・三川内・小佐々・柚木
江迎・吉井・黒髪
- ・運行形態 路線定期運行型（超小型バス、ジャンボタクシー等）
予約制乗合タクシー（一般タクシー）
- ・運行に伴う市の欠損補助見込み額（令和 4 年度） 13,655 千円（11 地区
予定）
※令和 4 年度 中里皆瀬地区、日宇地区

（2）地方バス路線維持対策に係る補助制度の概要

① 国の補助制度（上記 1 路線が適用）

複数市町村にまたがり、運行回数 1 日 3 回以上、輸送量が 1 日当たり 15～150 人、都道府県庁所在地、広域行政圏の中心にアクセスする路線 ほか

② 県の補助制度

路線長 10 km 以上、運行回数 1 日 3 回以上、輸送量が 9～150 人/日、経常収益が経常費用の 1/20 以上の路線（特に路線長 10 km 以上、経常収益が経常費用の 1/20 以上の要件撤廃を要望）

③ 市の補助制度（上記 4 路線が適用）

区間キロが 2 km 以上、運行回数 1 日 3 回以上、1 回あたりの乗降者数 4 人以上、廃止対象のバス停から 2 km 以内に他の代替路線もしくは代替輸送機関（タクシーを除く）がない。

（所 管）

地域振興部交通政策課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

4 地域鉄道「松浦鉄道」の施設整備推進のための 支援策の充実について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

- 1 国の要綱に定める補助率上限での補助交付
- 2 地域鉄道支援に関する国庫補助事業の補助率嵩上げ
- 3 同事業の地方負担に係る財源措置の拡充

地域鉄道である「松浦鉄道」の施設整備に関しまして、鉄道の安全運行の確保のため、上記について国への働きかけを強く要望いたします。

さらに、「松浦鉄道」は、佐賀県・長崎県に跨る広域鉄道であることを考慮し、沿線自治体における中心かつ積極的な県の役割を果たしていただきますようお願いいたします。

(理 由)

戦後建設された各種構造物の老朽化が全国的な問題として報道されている昨今、松浦鉄道が保有するトンネルや橋梁等の鉄道施設の多くは、旧国鉄時代に建設されたもので、今後経年劣化の加速が懸念されることから、安全確保のための施設整備の必要性をますます強く感じているところです。

また、西九州北部地域住民の生活の足として利用されている松浦鉄道は、沿線に玄海原子力発電所に近接する地域もあり、非常時には、住民の避難のための手段としての重要な役割も担っております。

更に「長崎県国土強靱化地域計画」において鉄道を含めた交通施設の災害対応力を強化する対策（防災・震災対策等）の推進が盛り込まれていることに加え、本市としましても、災害発生時における迅速な避難ルートや支援物資等の輸送網の確保など、国土強靱化の観点から継続した施設整備が必要不可欠であると考えております。

松浦鉄道では、平成26年度から10年間の計画に基づき整備を進めており、今後も多額の費用負担を要することが見込まれることから、以下について県から国への働きかけをお願いするものです。

1 国の要綱に定める補助率上限での補助交付

これまで、施設整備の補助制度においては要綱に基づく確実な補助額が受けられない場合があり、特に車両検査については、今後も補助金が配分できない見通しであることが示されております。

これらの減額された額については、これまで基金の取り崩し等で対応してまいりましたが、近年、自然災害が多発している現状を踏まえたと、基金は一定額確保しておかなければならず、これ以上の取り崩しは困難であるため、令和2年度からは沿線自治体からの追加補助での対応を余儀なくされている状況にあります。

鉄道輸送の安全確保のためには、車両を含めた一体的な鉄道施設の整備が必要不可欠であるため、国の要綱に定める補助対象経費全てについて、補助率上限での補助交付が受けられるよう、十分な予算措置をお願いします。

2 地域鉄道支援に関する国庫補助事業の補助率嵩上げ

松浦鉄道は、昭和63年にJR松浦線を引き継いで以来、経営努力を重ねられていますが、人口減少社会の進展やマイカー志向などに加え、コロナ影響により大幅な利用者の増加も見込めず、厳しい経営を余儀なくされております。

保有する鉄道施設のほとんどは旧国鉄時代に建設されたものであり、老朽施設を多数抱えていることから、鉄道の安全運行のためには、老朽施設の更新等の整備が必要です。

そのような中、地域鉄道支援に関する国庫補助は、鉄道施設総合安全対策事業、地域公共交通確保維持改善事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の三事業に分けて支援が行われていますが、現行の補助率での整備は、経営が苦しい事業者及び事業者を支援している地方自治体にとって非常に大きな負担となっているため、補助率の嵩上げをお願いします。

3 同事業の地方負担に係る財源措置の拡充

地域鉄道支援に関する国庫補助事業では、地方自治体の補助の有無や規模が、事業採択及び補助交付の際には勘案されることとなっております。

施設更新費用に関しては、自治体負担に対する交付税措置が図られておりますが、財政力が弱い地方自治体が支援を行う際には、残念ながらまだ十分な措置とは言えないのが実情です。

老朽化が著しい施設の更新を円滑に行うためにも同事業における地方負担に係る更なる財源措置の拡充をお願いいたします。

〈事業の概要〉

松浦鉄道(株)施設整備事業計画

(1) 概要

マクラギ交換、レール重量化、分岐器重量化、橋梁整備、トンネル整備、法面防護など、鉄道の安全運行に資する事業を10年計画で実施する。

(2) 期間

平成26年度～令和5年度

(3) 事業費総額

約25億円

(所 管)

地域振興部交通政策課

