

様

令和6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、緩やかに持ち直しているとされており、地方においても物価上昇、供給面での制約等の影響により一部では弱さがみられるものの、各種施策の効果もあり全体としては持ち直しております。

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）の誘致を何としてでも実現させ、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、思いを一つにしなごうら、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6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5年6月

佐世保市長 宮島 大典

佐世保市議会議長 林 健二

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・・・・・・・・・・ 14
- 5 前畑崎辺道路の整備促進について※・・・・・・・・・・ 16

（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 「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する佐世保港における
C I Qの対応支援について・・・・・・・・・・ 19
- 3 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※・・・・・・・・ 20

（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・・・・・・・・・・ 23
- 2 企業誘致の推進について・・・・・・・・・・ 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※・・・・・・・・・・ 27
- 2 一般国道205号の整備促進について※・・・・・・・・・・ 31
- 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・・・・・・・・・・ 35

(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・・・・・・・・・・ 37

【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・・・・・・・・・・ 41

(農林水産業の充実)

- 1 農地整備事業の支援について※・・・・・・・・・・ 43
- 2 鳥獣被害防止対策及び助成措置の拡充について・・・・・・・・ 44
- 3 江上地区における農地湛水被害防止対策について・・・・・・・・ 46

(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・・・・・・・・ 49

(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※・・・・・・・・ 51
- 2 二級河川の整備促進について※・・・・・・・・・・ 54
- 3 佐世保警察署の早期建て替えについて・・・・・・・・・・ 61

(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・・・・・・・・ 62
- 2 県立武道館の機能拡充について・・・・・・・・・・ 64
- 3 県立世知原少年自然の家の運営存続について・・・・・・・・ 66

(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※・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
- 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・・・・・・・・・・74
- 3 地域の足であるバス等に対する支援の拡充について・・・・・・・・76
- 4 地域鉄道「松浦鉄道」の施設整備推進及び運転士不足に対応した
支援策の充実について※・・・・・・・・・・・・・・・・・・80

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 石木ダムの建設促進について

（「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策である石木ダムの早期完成に向けた、万全な取り組みについて強く要望いたします。

（理 由）

石木ダム事業につきましては、現在、県御当局において鋭意工事を進められるとともに、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ことにつきましては心より感謝申し上げます。

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。

石木ダム事業は、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想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。

一方で、本年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り、現在は、本件事業の長い経過の中で、最も重要な時期を迎えております。

本市にとって、石木ダムによる水源確保は、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すので、万が一にも事業進捗への懸念が生じないように、可能な限り万全の取り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想いに対して行政としての責務をしっかりと果たしていく必要があるものと考えております。

つきましては、県御当局におかれましては、法106条を見据え、早期に確実な事業進捗を強く要望致します。

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。本市は令和4年2月に『佐世保市基地政策方針』を策定し、「基地との共存共生」を基本姿勢に、基地政策の方向性の筆頭に「我が国の防衛政策推進への積極的な協力・支援」を明記しております。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も、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12年が経過しておりますが、未だ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、国内産業の開発上、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)

危機管理部基地対策・国民保護課
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等の整備が進捗中であり、崎辺分屯地(崎辺西地区)では水陸両用車部隊の海上訓練施設を整備する必要があると伺っております。

本市は、令和4年2月に『佐世保市基地政策方針』を策定し、基地政策の方向性の筆頭に「我が国の防衛政策推進への積極的な協力・支援」を明記し、その取り組みを図ってまいり所存でありますので、国による崎辺東地区(仮称)の施設整備の円滑な推進、周辺地域住民の生活環境への配慮及び適時・適切な説明会の実施並びに崎辺分屯地の海上訓練施設の整備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。

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の更なる拡充に係る、国による早期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)

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、大型護衛艦等が係留可能な大規模係留施設及び後方支援施設の整備が進捗中であり、令和5年度予算には護岸の整備、浚渫工事等の整備費用が計上されております。

また、崎辺西地区では、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、水陸両用車部隊の機能を維持するための海上訓練施設の整備が必要と伺っております。

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、国による崎辺東地区（仮称）における施設整備の円滑な推進、周辺地域住民の生活環境への配慮及び適時・適切な説明会の実施並びに崎辺分屯地の海上訓練施設の整備の推進が図られますよう、引き続き、格段の御支援をお願いいたします。

加えて、令和4年12月16日に閣議決定された「防衛力整備計画」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佐世保港は、港区内の約8割に制限水域が設定され、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、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）における大規模係留施設の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の更なる拡充に係る、国による早期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11月18日 崎辺東地区(仮称)における大規模係留施設の整備に着手



(所 管)

危機管理部基地対策・国民保護課

【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
- 2 原子力艦の原子力防災訓練への米軍の参加について
- 3 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448回、原子力空母を始めとする原子力水上艦が23回（令和5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、『佐世保市基地政策方針』において、その方向性の一つに「基地に起因する負担の軽減及び課題の解決（国に積極的な関与を求める）」を掲げ取組を進めていることから、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O I L 2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。

2 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り決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。

3 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22年近くになる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広がっております。

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)

危機管理部基地対策・国民保護課

【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との間では、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・レクレ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。本市では、『佐世保市基地政策方針』に基づき、「基地の所在を積極的に活かしたまちづくりの推進」を目指しておりますが、当該施設の整備により、基地という地域特性を活かしての充実したまちづくりが図られるものと期待しております。

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）

危機管理部基地対策・国民保護課

【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5年度も令和4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、1本の新設トンネルを完成させるとともに、令和4年度からは新たに大規模な函渠工事に着手するなど、これまで令和6年度の完成に向け事業を鋭意進めてきたところでありますが、昨年発生した地盤変動に伴う再調査の結果、追加の対策工事が求められることとなり、事業費の増額に加え、完成予定を令和7年度へ1年延長せざるを得なくなりました。

しかしながら、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、本市の『佐世保市基地政策方針』において掲げる方向性「我が国の防衛政策推進への積極的な協力・支援」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)

危機管理部基地対策・国民保護課

【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、令和4年11月の国際クルーズ運航のためのガイドライン策定を受けて、三浦、浦頭両地区での更なる寄港に繋げるため、引き続き国際クルーズ客船並びに日本船籍のクルーズ客船の誘致に注力して参りたいと存じます。

つきましては、国際クルーズ客船並びに日本船籍のクルーズ客船につきまして、『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、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 「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する 佐世保港におけるC I Qの対応支援について

「国際旅客船拠点形成港湾」としての佐世保港における、国際クルーズ客船受入れに向けたC I Qの対応支援につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

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「国際旅客船拠点形成港湾」の指定をいただきました。そして、令和2年度にこの指定を受け、整備を進めてまいりました浦頭地区の関連施設が完成したことにより、既存の三浦地区と併せて、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更なる発展を目指して、国内外の船社の誘致や受入れ等、より一層の取組を行っております。

これまで、三浦地区の岸壁延伸に伴うクルーズ客船の大型化や、寄港数の増加に即応したC I Qの体制作り等、格段の御高配を賜り、円滑な受入れが可能となっておりますが、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大に伴い、クルーズを取り巻く状況は大きく変化しました。

国際クルーズ運航のためのガイドライン策定をきっかけとして、クルーズの本格的な運航再開に向けた動きが一層活発化し、浦頭並びに三浦地区における供用に伴い寄港の増加に加え、両地区での同時寄港が見込まれるだけでなく、ポストコロナ時代における取組が求められます。

つきましては、ポストコロナ時代を見据えながら、これまで同様、国際クルーズ拠点として観光立国実現の一翼を担うとともに、交流人口の拡大による市内観光の活性化を図るため、引き続き、国際クルーズ客船に対する円滑なC I Q対応支援について長崎県としてのお力添えをいただきますよう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)

3 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）の整備促進

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、以下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の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。

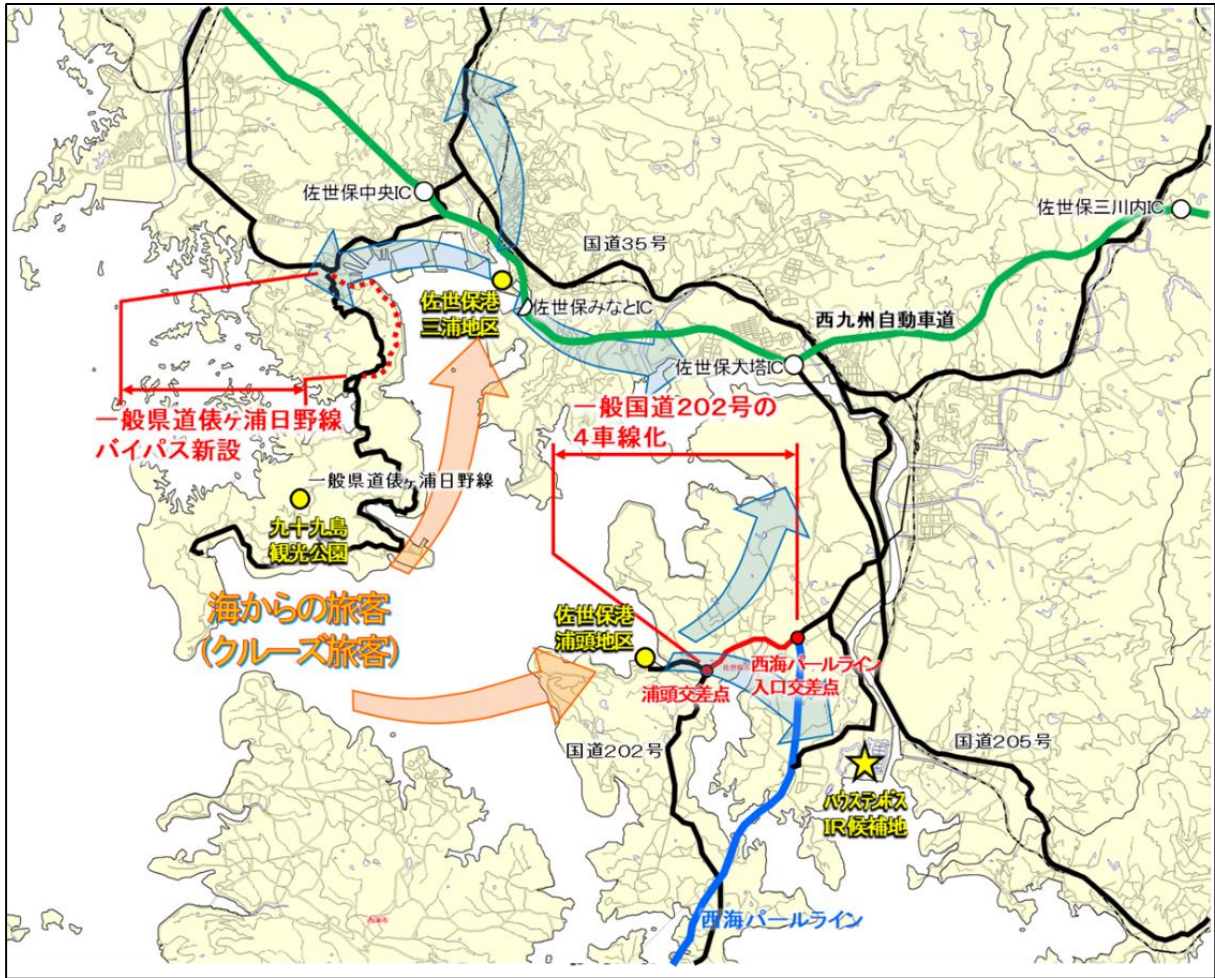
また、国道202号をはじめとする道路の整備は、暫定2車線区間の4車線化など道路ネットワークの機能強化対策として、防災・減災、国土強靱化に資するものと考えます。

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



(所 管)
土木部道路建設課

【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

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

県民生活環境部水環境対策課

福祉保健部障害福祉課

土木部道路建設課、道路維持課、港湾課

【本市の最重点課題】

（経済・観光関連事項）

2 企業誘致の推進について

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800名以上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・開発部門など、多様な就労の場の創出につながるよう、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】

（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 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
- 2 武雄佐世保道路4車線化に合わせた休憩施設の設置
- 3 佐世保大塔 I C周辺の渋滞対策の早期実施
- 4 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
- 5 松浦佐々道路（松浦 I C～佐々 I C）の整備促進

西九州自動車道の整備促進については、無料区間の有料化による早期整備の実現や、料金設定に関する特段のご配慮等、国土交通省をはじめとした関係機関のご尽力に対し、厚く御礼申し上げます。

現在、I Rに係る区域認定申請中ですが、我が国における観光産業の効果を最大化するため、想定される渋滞を回避し、また、新しい人の流れを促進するゲートウェイ機能（観光周遊）を促進するため、西九州自動車道の整備促進につきまして、格段のご高配をお願いいたします。

（理 由）

1 武雄佐世保道路4車線化

本区間は、現時点においても大型連休やハウステンボス繁忙期の渋滞、事故等による通行規制などがありますが、特に、国際クルーズの再開や、I Rが誘致された場合、九州を中心とした西日本からの車両の流入が増大することが予想されます。

当該区間約22km中、約13kmは4車線化されており、残る約9km(対面通行)においても、既に用地買収及び土工事が完了していることから、工事に着手できる状態は整っていると聞き及んでおります。

また、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、本区間は、4車線化を実施する「優先整備区間」として選定されていることから、4車線化の早期事業化についてお願いするものです。

2 武雄佐世保道路4車線化に合わせた休憩施設の設置

武雄佐世保道路から佐世保道路の区間には休憩施設がなく、川登SAから相浦中里IC（道の駅「させぼつくす99」）間は38kmであり、一般的な休憩施設の間隔（15～35km）を超えている状況です。また、令和4年12月に実施したアンケート調査（対象：長崎県西九州自動車道建設促進期成会会員）においても、整備を求める声が圧倒的に多かったことから、4車線化の整備に合わせて、休憩施設の整備をお願いするものです。

3 佐世保大塔IC渋滞対策

佐世保大塔ICは、佐世保、福岡、ハウステンボス、それぞれからの動線が接続し、また、国道35号や市街地からの生活交通が1か所で交差する複雑な構造となっています。特に、佐世保方面からハウステンボスに向かう車両は、オフランプ料金所の直後に、市街地からの生活車両との交差による信号停車があり、このことで大きな渋滞が起きている状況です。

この解消が図られない場合、現在急ピッチで進んでおります、佐世保道路の4車線化の効果が十分に発揮されない可能性が高いことに加え、国際クルーズの再開やIRが誘致された場合は、開業後の市街地とIR区域との車両の往来に大きな支障が生じ、佐世保市街地を含んだ車両の分散化が妨げられることが想定されるため、佐世保大塔ICの早期改良をお願いするものです。

4 佐世保道路4車線化の整備促進

本区間においては、既に、令和6年度から順次供用、令和9年度に全線供用を目指し、鋭意、整備が行われておりますが、当該工事に伴う同区間及び現道の通行止めもあり、また、市民の供用に対する期待が極めて高いことに鑑み、一日も早い供用に向けた整備促進をお願いするものです。

また、市街地を挟む「佐世保中央IC」と「佐世保みなとIC」は、両輪で本市観光周遊の発着点としての機能を充実させるところ、「佐世保みなとIC」がハーフインターであることで、「佐世保中央IC」に交通が集中し、このことで市街地が混雑、また、事故が多発していることに鑑み、この解消も併せてお願いするものです。

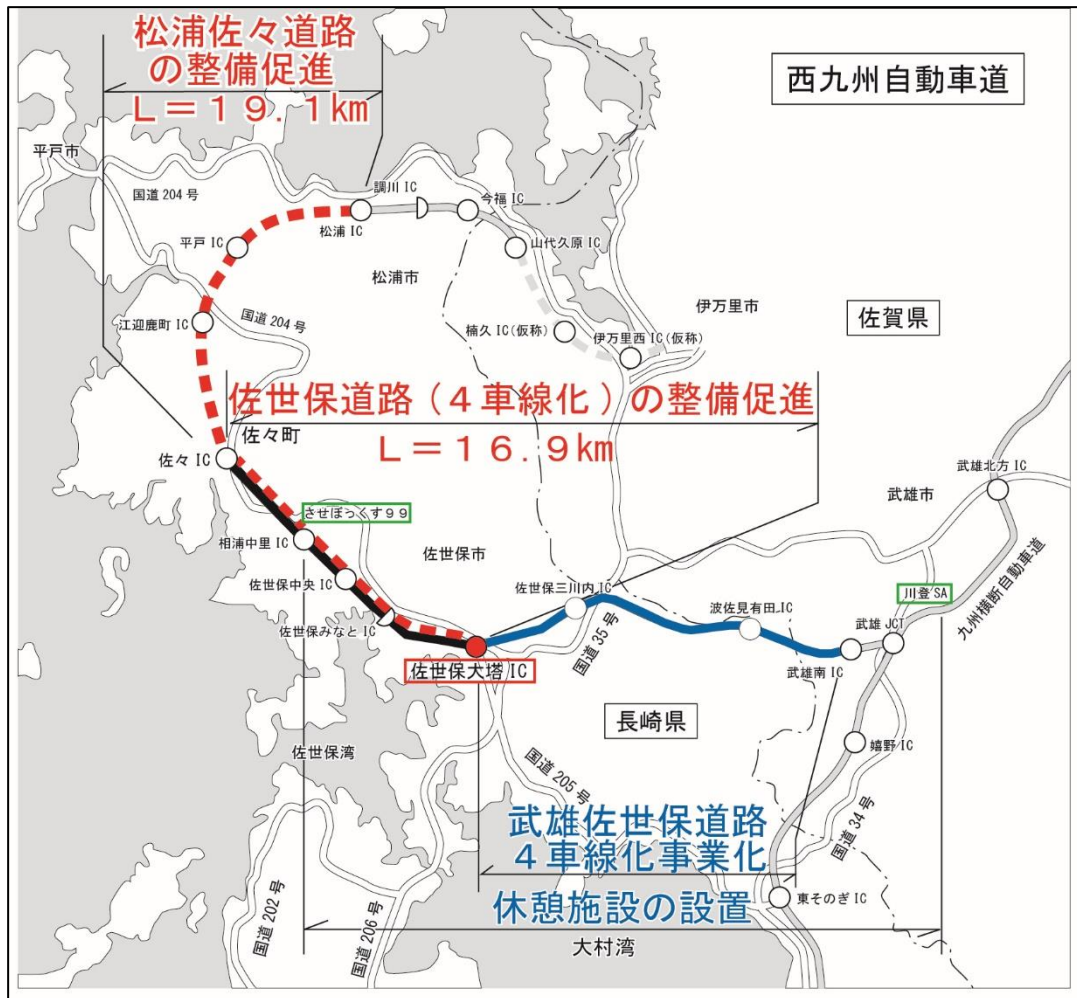
5 松浦佐々道路の整備促進

本路線は、九州リングネットワークの一翼を担っているものの、ミッシングリンク区間の一つであることから、国土強靱化の観点からも、更なる整備促進をお

願いするものです。

〈事業の概要〉

- ・武雄佐世保道路4車線化（佐世保大塔IC～武雄南IC）L＝22.1km
（うち対面通行区間L＝約9km） 令和元年9月 優先整備区間選定
- ・佐世保道路4車線化（佐々IC～佐世保大塔IC）L＝16.9km
事業費：約908億円
- ・松浦佐々道路（松浦IC～佐々IC）L＝19.1km 事業費：約907億円



(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）

1 一般国道205号針尾バイパスの早期完成

本バイパスは、福岡からハウステンボスへ向かう車両が、西九州自動車道大塔ICを降りてから通行する唯一の幹線道路（一般国道）ですが、4車線化事業区間4.6km中、2.4kmが4車線供用されているものの、残り2.2kmが片側1車線であることにより、大型連休やハウステンボス繁忙期の大規模な渋滞発生の要因となっております。

国際クルーズの再開やIRが誘致された場合、その交通量が著しく増大することが想定されますが、約36億円の残事業費に対して、近年の予算の計上状況は厳しく、このままでは、完成をクルーズの再開・IRの開業に間に合わせる事ができず、大きな混乱が生じかねない状況となっております。このことを踏まえ、特段のご高配をお願いするものです。

2 東彼杵道路の早期事業化

一般国道205号は西九州都市圏を構成する川棚、東彼杵地域と佐世保市とを結ぶ生活道路であって、佐世保市から県内を通じて長崎空港に向かう唯一の道路ですが、片側1車線の狭隘な道路であることから、九州主要都市（人口20万人以上）の空港アクセス時間は九州ワースト1、交通事故や災害等による交通規制があった場合は、う回路がない川棚、東彼杵地域の交通は完全に遮断される状況にあります。

このことを踏まえ、東彼杵道路の計画段階評価第3回目の九州地方小委員会においては、整備ルートが決定されると同時に、住民等への意見聴取で、約9割の

方が「交通事故や災害時のう回路の必要性・重要性」を訴え、改めてダブルネットワーク、「命の道」として、早期整備の必要性が確認されました。

これらに加え、国際クルーズの再開やIRが誘致された場合、長崎空港へのアクセス、長崎市との相互観光交流、西九州新幹線とのアクセス等、利用の増大が想定され、周遊環境、送客機能整備等への対応と、命を守る重要な経路を同時に、かつ早急に確保していく必要が生まれていることから、これらの一刻も早い実現のため、有料道路事業による整備手法の検討を含めた、東彼杵道路の早期事業化をお願いするものです。

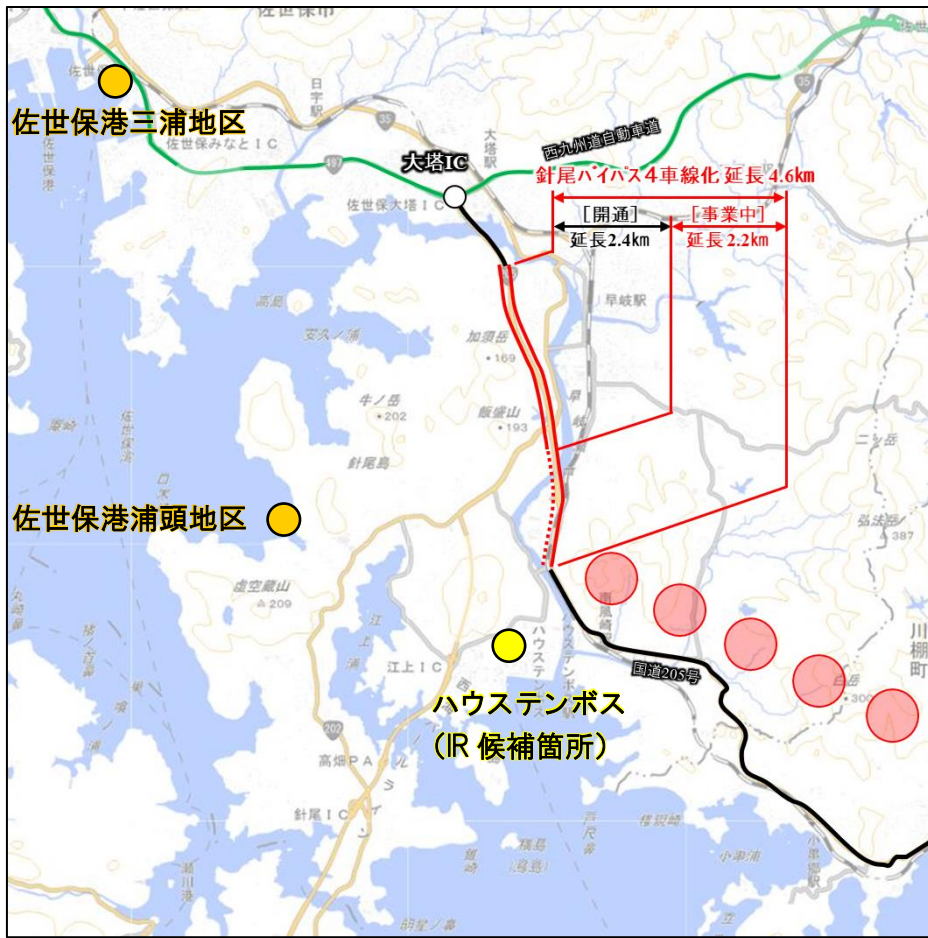
〈事業の概要〉

- 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



- これまでの災害による通行止 (H30～)
- ・令和 3 年 8 月 14 日 (路面変状)
→ **全面通行止 29 時間**
 - ・令和 3 年 8 月 14 日 (土砂流入)
→ **片側通行止 32 時間**
 - ・令和 3 年 8 月 14 日 (冠水)
→ **片側通行止 7 時間**
 - ・平成 30 年 7 月 6 日 (法面崩壊)
→ **片側通行止 56 時間**
 - ・平成 30 年 7 月 6 日 (冠水)
→ **片側通行止 2 時間**





国道 205 号(江上交差点)の整備状況



国道 205 号(未整備区間)の交通渋滞状況



(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)

1 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 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
- 3 西九州新幹線やIRの開業効果を県内全域に波及させるため、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や、ICカード導入などの利便性向上を図ること
- 4 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、次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)

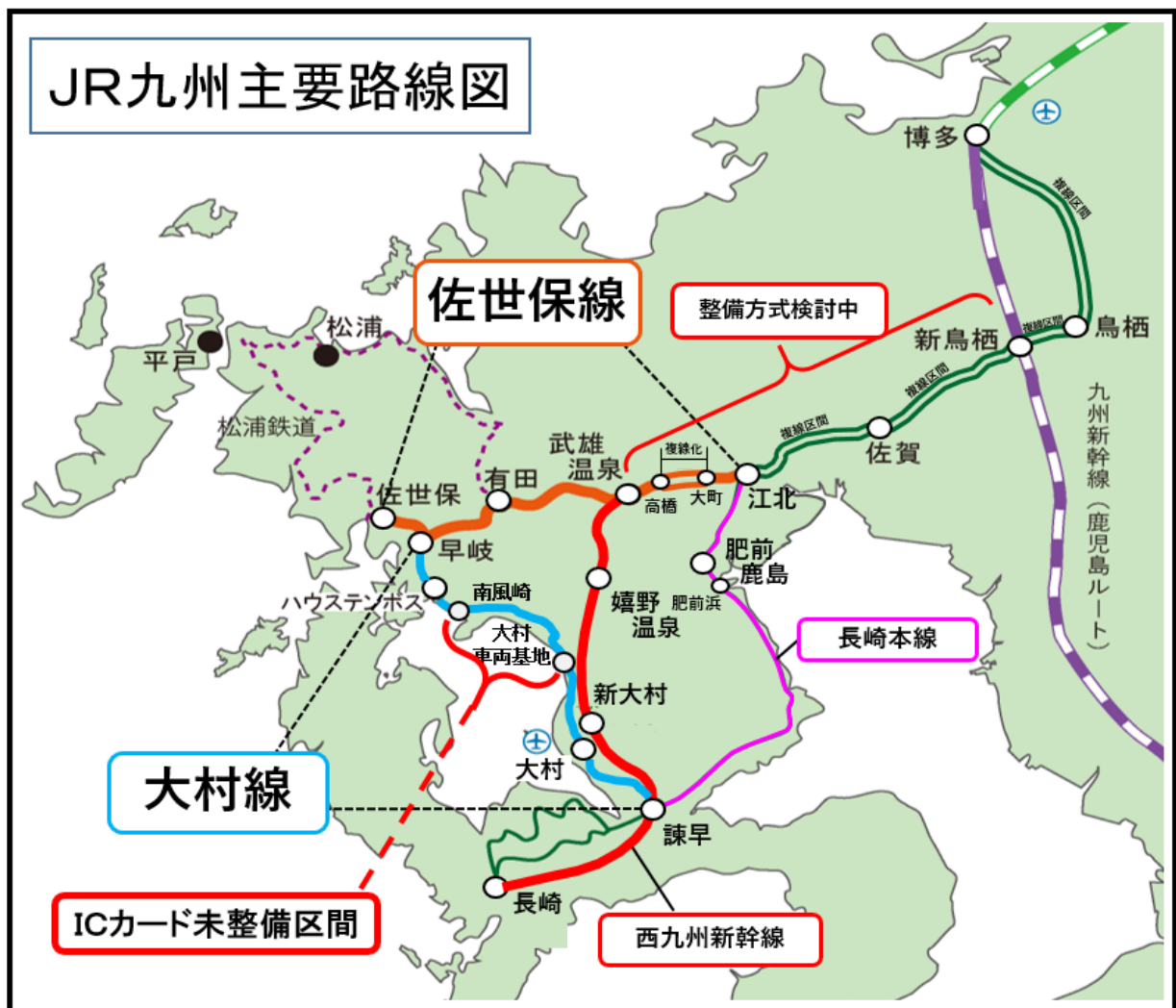
九州新幹線西九州ルートが、令和4年9月23日に開業されました。

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。

あわせて、JR佐世保線およびハウステンボス駅におきましては、令和4年8月22日の長崎・佐賀両県およびJR九州の三者合同記者会見において令和6年度の交通系ICカード拡大が発表されておりますが、今後、西九州新幹線やIRの開業効果を県北地域に波及させるためには、JR大村線におきましてもICカード導入による利便性向上が必要と考えております。

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、西九州させば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。



(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6年度からは、新たな医師確保計画が策定・実行され、併せて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、本市独自の推計では、2035年に救急搬送及び入院患者のピークを迎えることが見込まれており、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 医療人材不足における救急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、複数の二次救急輪番病院の離脱もあり、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、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。

併せて、令和6年度年度からの医師の働き方改革の適用をはじめ、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ります。

つきましては、県医師確保計画に基づく取組を加速していただき、大学、医師会等と調整いただくとともに、二次医療圏を超えた本市周辺自治体との協議の場を設けていただくなど、県北地域の医療提供体制の確保に向けた、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。そのような中、佐世保市医師会の看護学校や、長崎市医師会の助産師養成学校の廃止が決定するなど、将来の医療

人材確保への懸念が大きくなってきております。

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。

(理 由)

令和元年度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。

そのような中、令和2年度以降、本市の二次救急輪番病院の離脱が続き、残った各医療機関の負担増も顕著となっており、二次医療圏を超えた周辺地域における救急医療提供体制への懸念も大きくなっています。

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、本市周辺自治体との協議の場を設けていただくなど、県北地域の医療提供体制の確保に向けた、特段の御配慮をお願いするものです。

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いないことから、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。

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中、医療人材養成機関の廃止も決定するなど、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。

◇ 佐世保市における救急医療の状況

① 初期（一次）救急医療の状況

▲ 高齢化等による小児科医をはじめとする医師不足により、市立急病診療所における持続可能な医療提供体制の確保への懸念

○ 医師会対応当番医（登録医）の現状

	令和元年	令和4年	増減	平均年齢
医師会	128名	88名	▲40名	約60歳
応援	12名	52名	＋40名	—
計	140名	140名	±0名	—

● 約3割減少

(内訳)

診療科	枠別	令和元年	構成率	令和4年	構成率
内科	医師会	64名	89%	43名	67%
	応援	8名	11%	21名	33%
	計	72名	100%	64名	100%
小児科	医師会	27名	87%	21名	46%
	応援	4名	13%	25名	54%
	計	31名	100%	46名	100%
外科	医師会	37名	100%	24名	80%
	応援	0名	—	6名	20%
	計	37名	100%	30名	100%

② 二次救急医療の状況



○ 令和4年度 10(▲1)

▲ 搬送困難事案の増加

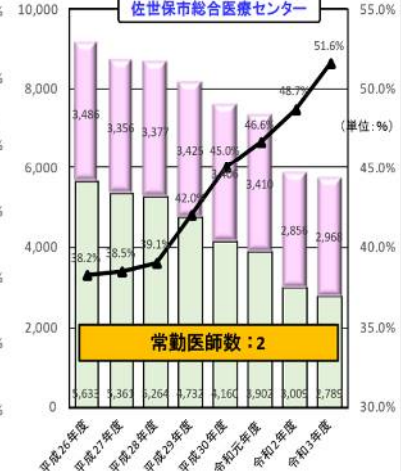
○ 搬送困難件数

年度	件数
令和元年	421件
令和3年	803件

○ 平均搬送時間

年度	時間
令和元年	39分2秒
令和3年	43分6秒

③ 三次救急医療の状況



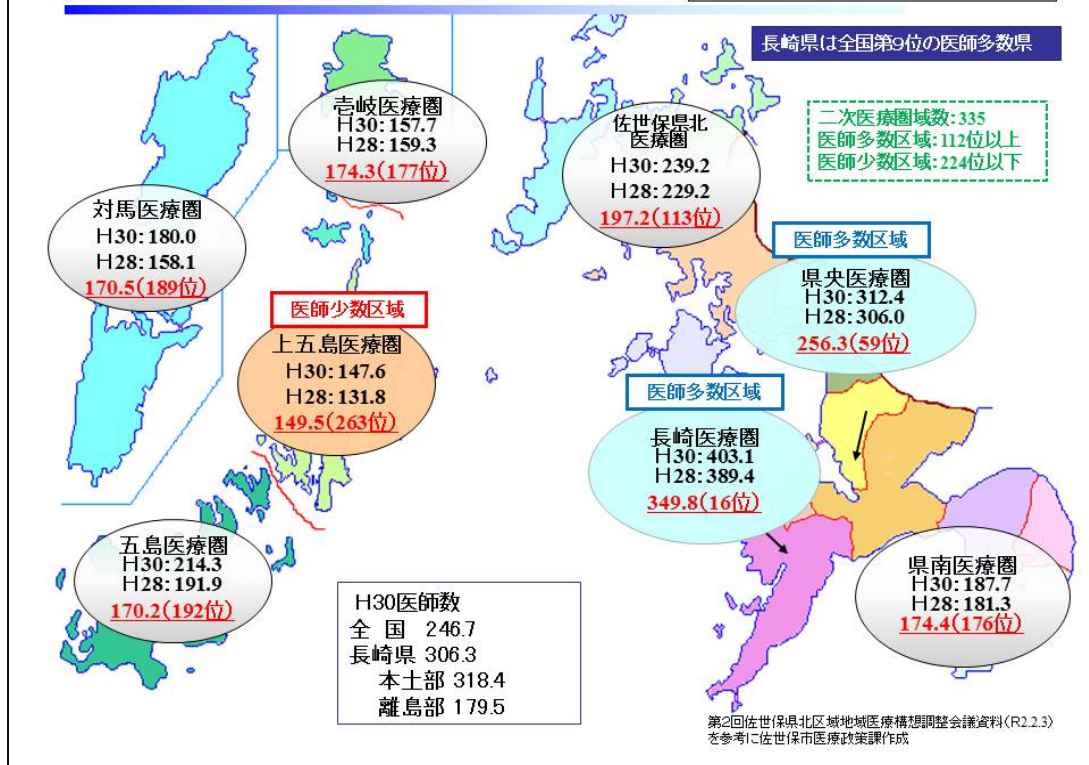
○ 入院外患者数 ○ 入院患者数 ● 入院患者割合

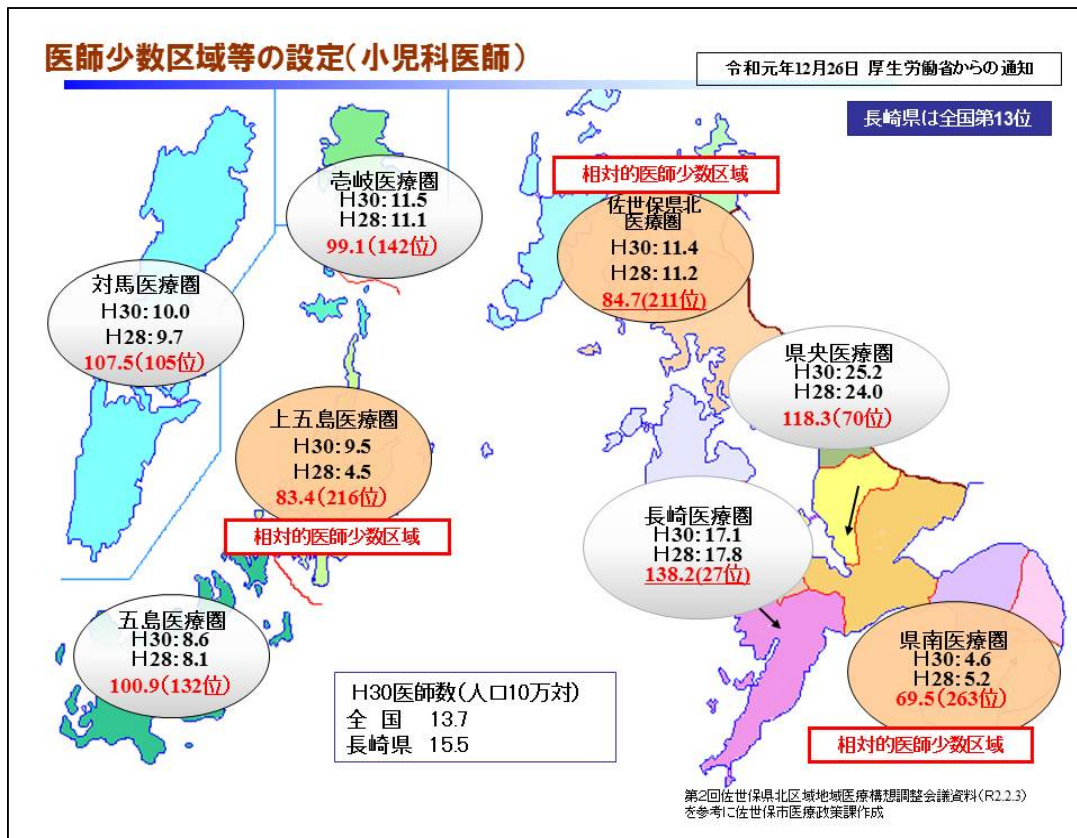
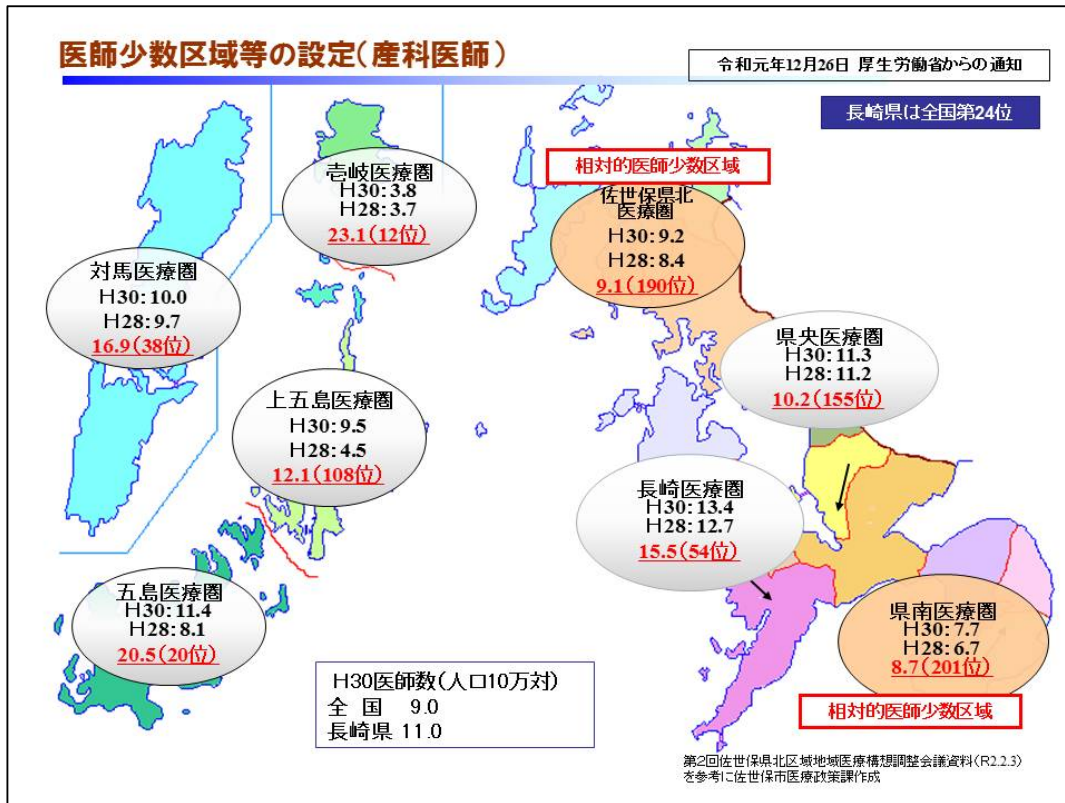
《勤務体制(1例)》

	日	月	火	水	木	金	土
日勤	★	★	★	★	★	★	★
準夜	◎	◎	★	★	★	◎	◎
深夜	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

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





(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、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。

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について、本市離島地域を対象としていただくとともに、長崎県離島・へき地医療支援センターからの安定的な斡旋制度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、既に限界にきています。

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。

現在、長崎県離島・へき地医療支援センターとの連携により医師確保に努めているところではありますが、県が実施されております修学資金による医師等の確保対策につきましては、本市離島地域はその対象外となっているなど、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。

このような本市離島地域における医師確保等の非常に厳しい実情を踏まえ、医師をはじめとする医療人材の確保に関しまして、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）の事業推進のための支援

農地整備事業の事業費の確保と支援の継続につきまして、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取り組んでいただいているところです。

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、計画的に事業を推進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6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

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願いまするものです。
- 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するものです。
- 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6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。

(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 江上地区における農地湛水被害防止対策について

- 1 江上地区における農地湛水被害防止対策
- 2 早岐瀬戸における護岸補修等への早急な対応

国庫補助事業活用による江上地区における農地湛水被害防止対策及び早岐瀬戸における護岸補修等につきまして、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、農地の湛水被害を解消する目的で、昭和57年に排水ポンプ3基（小田1基・指方2基）を含む排水機場を整備しておりましたが、整備から約40年が経過し老朽化によるポンプ等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、農地及び周辺道路を含めた湛水被害が常態化しつつあります。

そのため、令和5年度に当該排水機場の設備（排水ポンプ、潮止樋門他）について機能診断を実施し、機能保全計画を策定することとしております。今後この機能保全計画に基づき、計画的な施設の補修、更新整備を予定しておりますが、近年の集中豪雨による湛水被害を未然に防ぐためにも事業の早期実施が求められているところです。

つきましては、農地の健全な維持・活用、並びに地域農業振興を図るためにも、国庫補助事業を活用した事業の早期採択及び事業実施に向けてご支援をいただきますよう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、老朽化や土砂の堆積などにより樋門が適切に機能していないため、近年、大雨の際、早岐瀬戸から海水を含んだ水が、護岸の亀裂や樋門から浸水している可能性が高く、内水の塩分濃度が高くなっており、当該地区で作付けしている水稻への影響も否定できません。

県におかれましては、既に、早岐瀬戸の樋門ゲートの開閉に支障をきたしていた土砂の堆積の浚渫など、対策の一部について着手していただいているところで

はありますが、一方で、完全に浸水要因が排除されているわけではなく、依然として対策の必要が残っている状況にあります。

つきましては、農作物への影響を軽減するとともに、地域住民の安全・安心の確保といった観点から、早急にご対応いただくようお願いするものです。

〈事業の概要〉

- 1 農業水路等長寿命化・防災減災事業
(排水ポンプ更新・潮止樋門改修・排水路改修)

【位置図】



【農地内湛水の状況】



【護岸亀裂、樋門の状況】



(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**

- | |
|--|
| <p>1 医師の派遣の継続</p> <p>2 事業運営費に係る補助メニューの新設</p> |
|--|

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			H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	
親子交流部門	わいわい広場		22,954	23,403	20,080	19,225	21,051	15,294	10,457	
	シーユー・のびのび・すみれ・ツインズ・ひまわり		3,899	1,515	1,567	1,179	1,107	190	375	
	育児相談育児講座		4,643	3,955	4,001	2,658	3,015	2,475	3,524	
療育部門	診療事業	初診	245	338	321	218	337	327	308	
		再診	小児科	4,130	4,950	5,222	5,207	6,111	6,377	6,560
			小児心療科 精神科	-	-	-	-	-	88	249
			耳鼻咽喉科	31	14	3	-	-	-	-
			整形外科	59	57	59	56	60	59	62
			理学療法	2,083	1,900	1,976	1,800	1,815	1,899	1,730
			作業療法	2,448	2,410	2,824	2,730	2,822	2,514	2,367
			言語聴覚療法	1,550	1,655	1,552	1,429	1,702	1,618	406
			心理療法	452	652	740	766	694	723	702
			摂食・嚥下相談	18	11	15	12	4	5	4
	小計	10,771	11,649	12,391	12,000	13,208	13,283	12,080		
	合計	11,016	11,987	12,712	12,218	13,545	13,610	12,388		
	児童発達支援事業（旧児童デイサービス事業）にこにこルーム		851	1,012	983	1,019	1,046	648	747	
	障害児等療育支援事業	訪問療育指導	238	236	330	278	147	73	53	
		外来療育指導	外来療育指導	1,889	1,890	1,973	1,405	1,133	296	239
歯科相談			62	62	49	53	46	49	44	
施設支援		375	327	372	295	367	199	200		

※わいわい広場、シーユー・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

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299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28.1%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。

国が推進する「防災・減災、国土強靱化」に関わる事業として、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ことから、市事業に対する所要の事業費確保と県事業における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。

防災・安全交付金事業の採択要件につきましては、近年、様々な要件の緩和がなされておりますが、本市の地域特性を踏まえた未整備箇所の早期着手を実現するため、採択要件のひとつである保全人家戸数の引き下げについて、国への働きかけをお願いするものです。

〈事業の概要〉

1 県事業

未整備：大塔（71）地区など3地区

【事業費 約5億円（市負担金 約0.5億円）】

事業中：有福（3）地区など44地区（令和4年度末時点）

2 市事業

未整備：白岳（68）地区など19地区

【事業費 約2.5億円 着手までの待ち年数 約5年】

事業中：西郷地区など45地区（令和4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 299箇所（整備済237箇所＋人工がけ62箇所）

整備率 28.1%（令和4年度末時点）

日宇（9）地区
（着工前）



（完 成）



（所 管）
土木部砂防課

【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 早岐川の整備促進 |
| 2 相浦川の整備促進 |
| 3 江迎川の整備促進 |
| 4 河川内の浚渫及び樹木伐採の計画的な実施 |
| 5 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 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。

2 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ます、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。

3 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。

4 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おります。

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。

5 防災・減災にかかるソフト対策の強化

近年、気象変動の影響により全国各地で激甚化・頻発化している水災害に対応するため、流域治水の推進が求められており、その実効性を高めるため、関係法として水防法が改正されており、洪水浸水想定区域の指定及び洪水ハザードマップの作成対象が従来の水位周知河川からその他の中小河川に拡大されております。

既存の水位周知河川につきましては、管理者が氾濫や避難判断に関する水位を

設定した上で、水位等の情報を周知することとなっておりますが、新たに追加される河川につきましては、法令上、その位置づけがなされておらず、市町村長が気象庁から発表される雨量や洪水に関する情報を入手し、発信することとなっております。

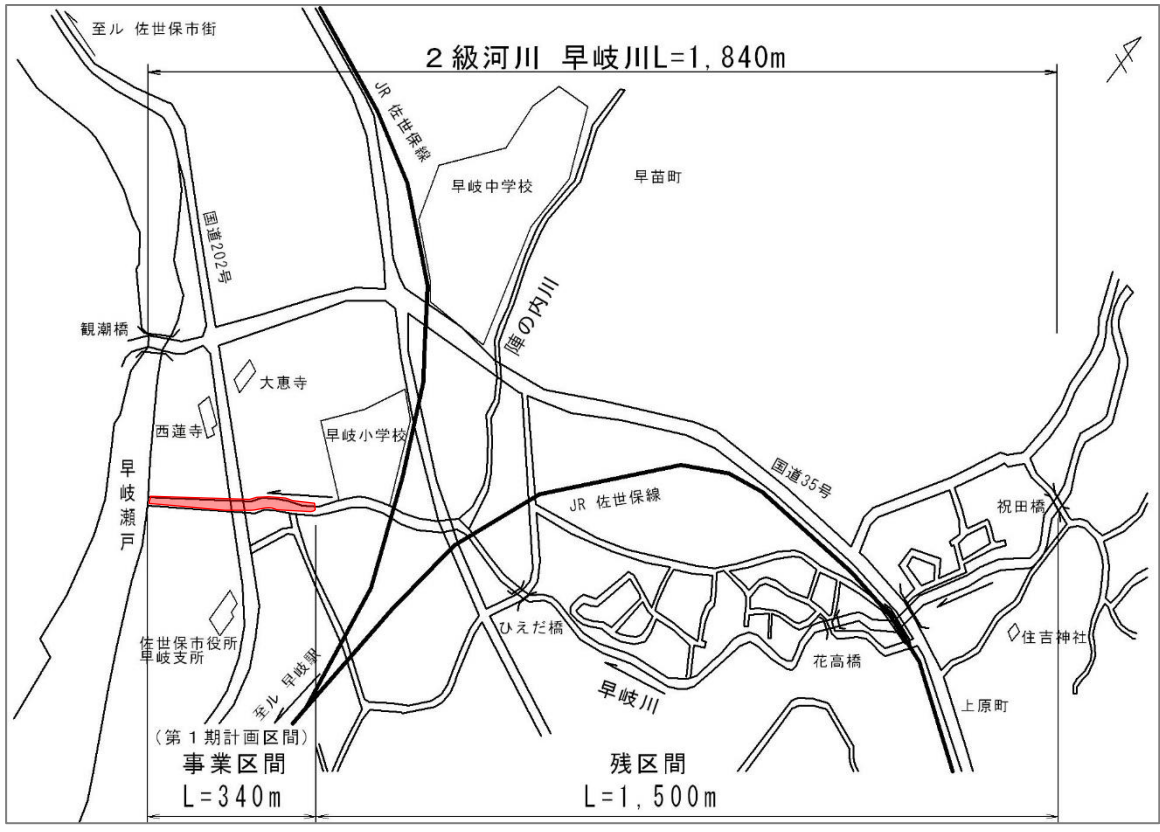
水位周知河川につきましては、水防法により、「洪水により相当な損害を生ずるおそれがあるものとして指定した河川」と定義されておりますが、事実上、既存の水位周知河川と同規模であると考えられるにもかかわらず、水位周知河川に指定されていない河川も存在しており、それらの河川間において、法令上の位置づけの違いにより、避難に関する情報発信に差異が生じてしまうことが、危機管理上の懸念材料となっております。

つきましては、河川背後地の状況等や水防計画における重要度など、実態を踏まえた判断基準をもって水位周知河川の追加指定についてご検討されるとともに、市内の二級水系全18水系の本川において、水位周知河川と同等の水位の設定や量水標の設置、及び降雨時の水位変動をモニタリングできる監視カメラの設置をお願いするものです。

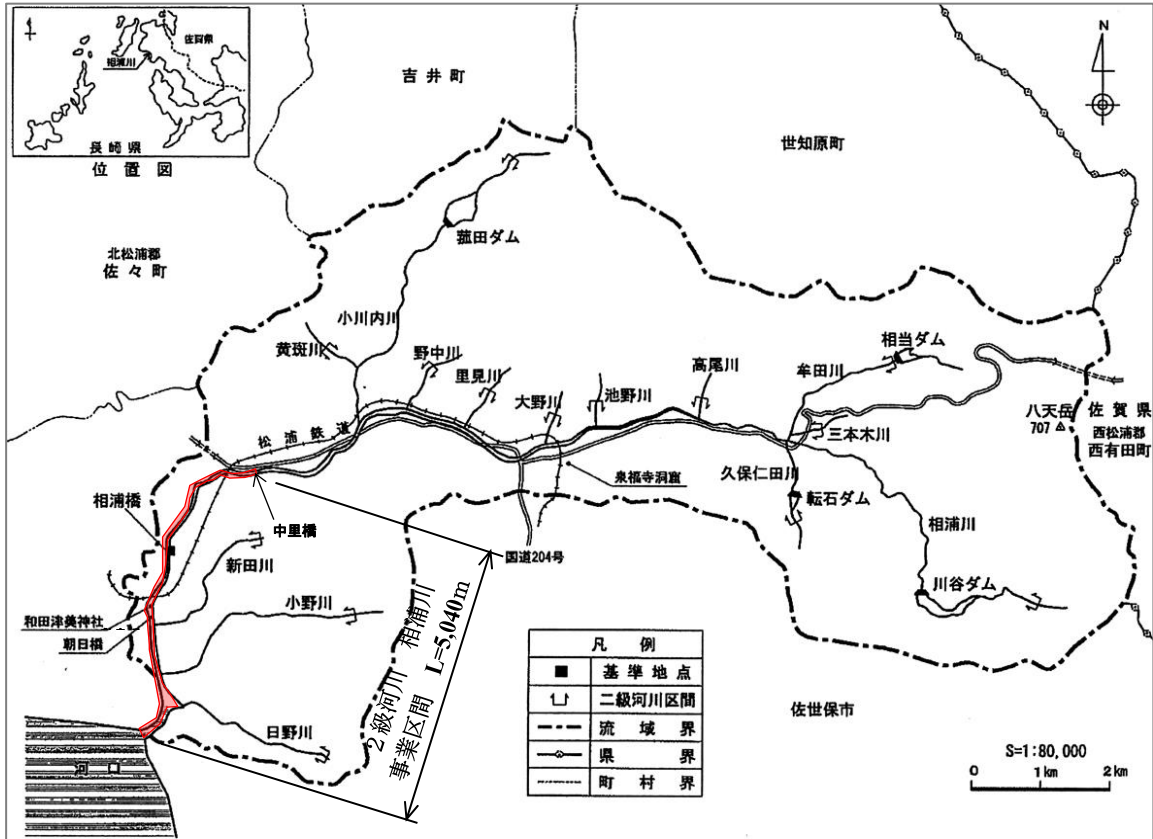
〈事業の概要〉

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

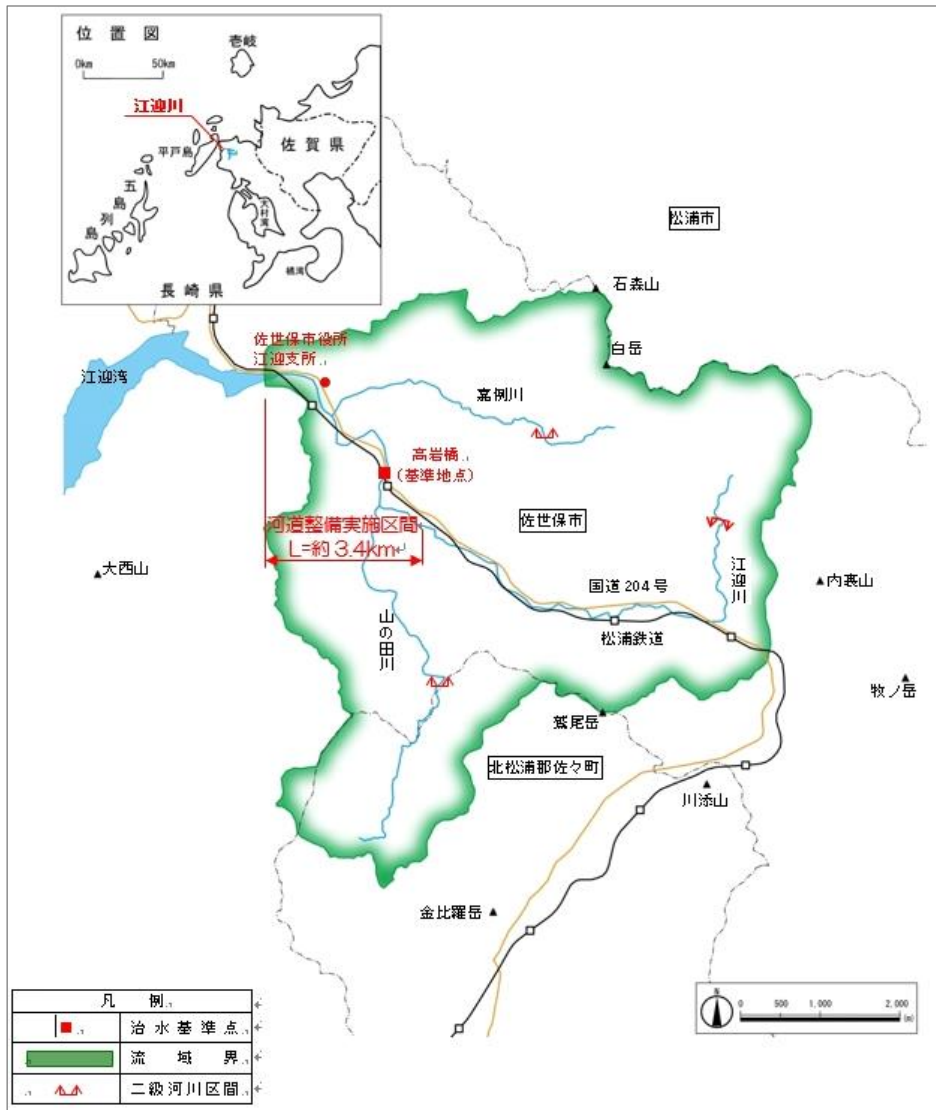
〈早岐川〉



〈相浦川〉



〈江迎川〉



〈浚渫・樹木伐採〉



佐世保川



小森川

(所 管)

土木部河川課

危機管理監危機管理課

【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 国民文化祭、全国障害者芸術・文化祭開催に向けた機運醸成および、イベントを契機とした本地域の文化的な資産形成に向けた取組

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 国民文化祭、全国障害者芸術・文化祭開催に向けた機運醸成および、イベントを契機とした本地域の文化的な資産形成に向けた取組

令和7年の国民文化祭、全国障害者芸術・文化祭開催にあたっては、そのまたとない機会を逸することなく、本県における文化的・経済的効果の最大化とともに、開催後も持続可能な文化的な資産形成の視点をもった取組が求められます。

開会式を控えた本市においても、効果的なイベント等による機運醸成、ハード・ソフト両面からの受け入れ態勢整備や、全国に本県・本市の魅力を伝えるプログラム造成等において、主導的な取組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。

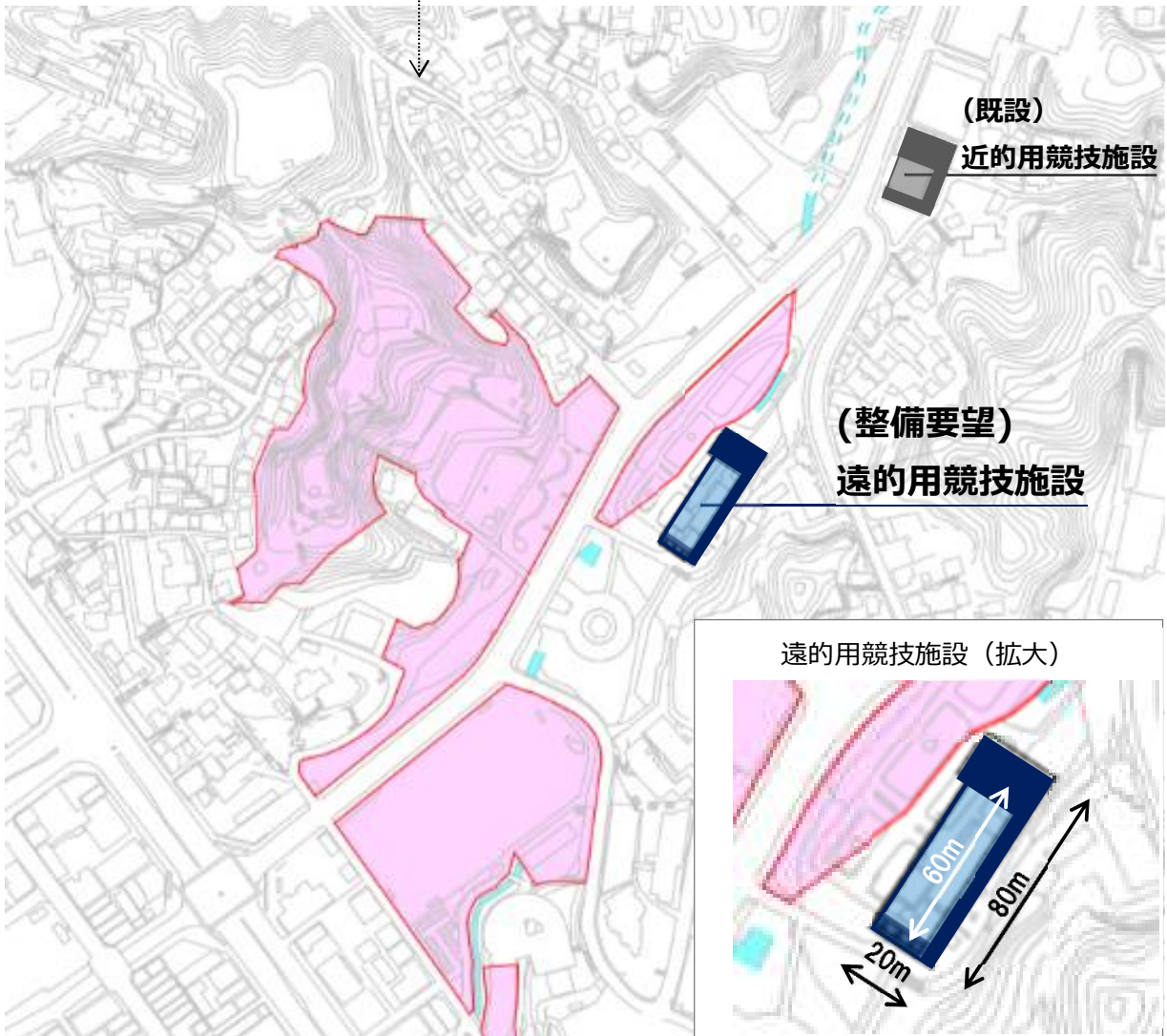
このため、佐世保市内で、県民体育大会や市民体育祭等で遠的競技を開催する場合は、県立武道館弓道場近くにある学校施設のグラウンドを借用し、仮設の特設射場を設置のうえ開催しており、屋外での開催となるため天候にも影響を受ける状況です。

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。

さらに、スポーツ推進計画の策定や施設全体の再編を行うことを通じて、ソフト・ハードの両面において市民のスポーツ環境を向上させることを目指しており、この中で、スケボーをはじめとするアーバンスポーツや、健康増進を目的としたウォーキングといった新たな取組みと併せ、従来の競技スポーツや武道等の魅力も再認識したところでございます。

遠的場を整備することで、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だきました。

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ご検討をお願いいたします。

なお、令和5年3月県議会において「日帰り施設として存続する」との県としてのお考えが示されましたことから、令和6年度の移行に向け、必要な施設の改修等についてもご配慮を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ところです。

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、既存の事業に加え、近年の学校教育を取り巻く状況の変化等に対応した各種ソフト事業の継続並びに実施について、ご配慮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。

引き続き、地元及び指定管理者との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（瀬戸中央橋から国道205号へのアクセス道路）の事業化に向けた調査検討

2 広域連携促進事業

- (1) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）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

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5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5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5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5年度 用地買収実施予定

(5) 一般県道平瀬佐世保線（瀬戸中央橋から国道205号へのアクセス道路）

概要：広田・有福地区の交通渋滞緩和及び一般国道205号とのアクセス向
上を図るための道路新設事業

2 広域連携促進事業

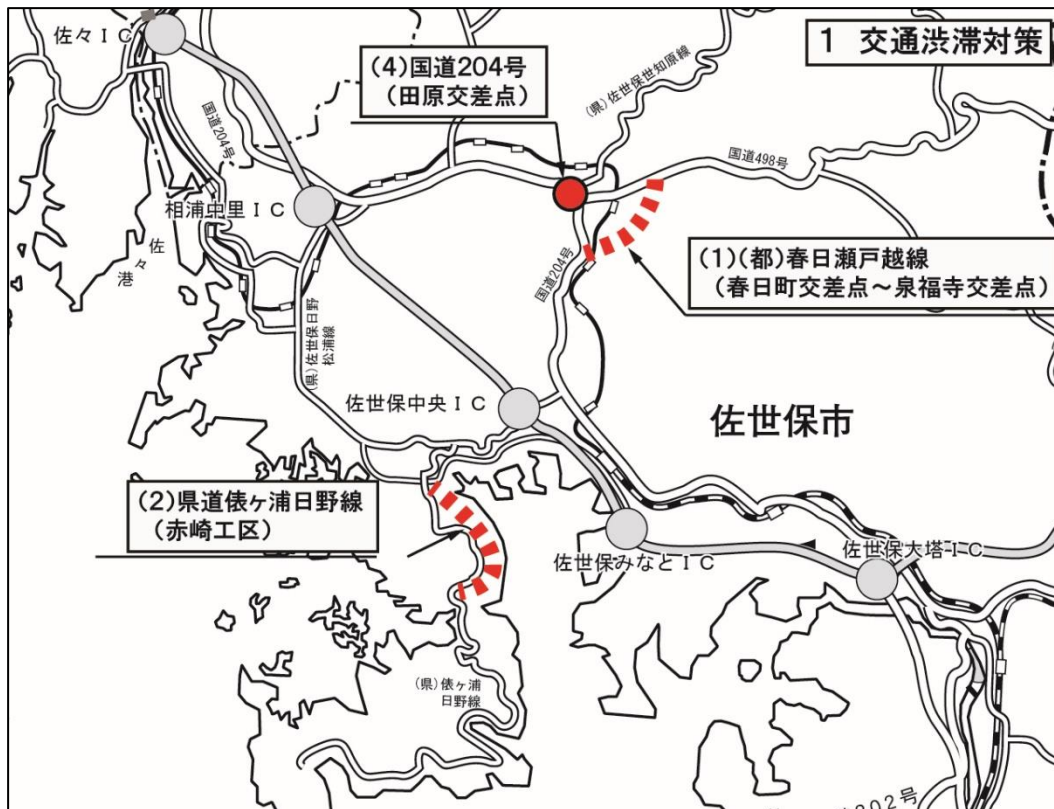
(1) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）

概要：延伸される西九州自動車道の江迎鹿町 I C 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5年度 工事実施予定

(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



(1) 国道 498 号における渋滞状況



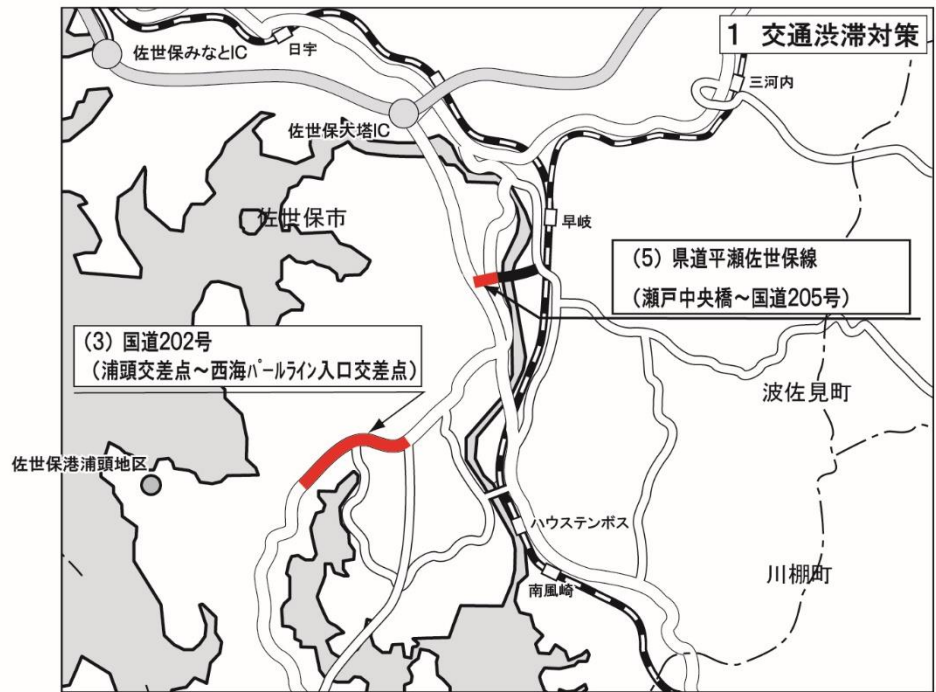
(2) 俵ヶ浦日野線における現況



(4) 県道佐世保世知原線における渋滞状況



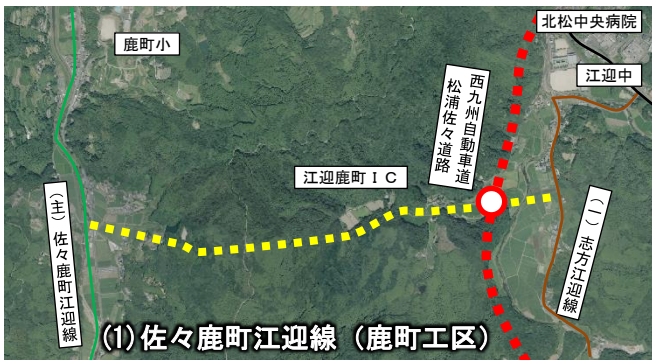
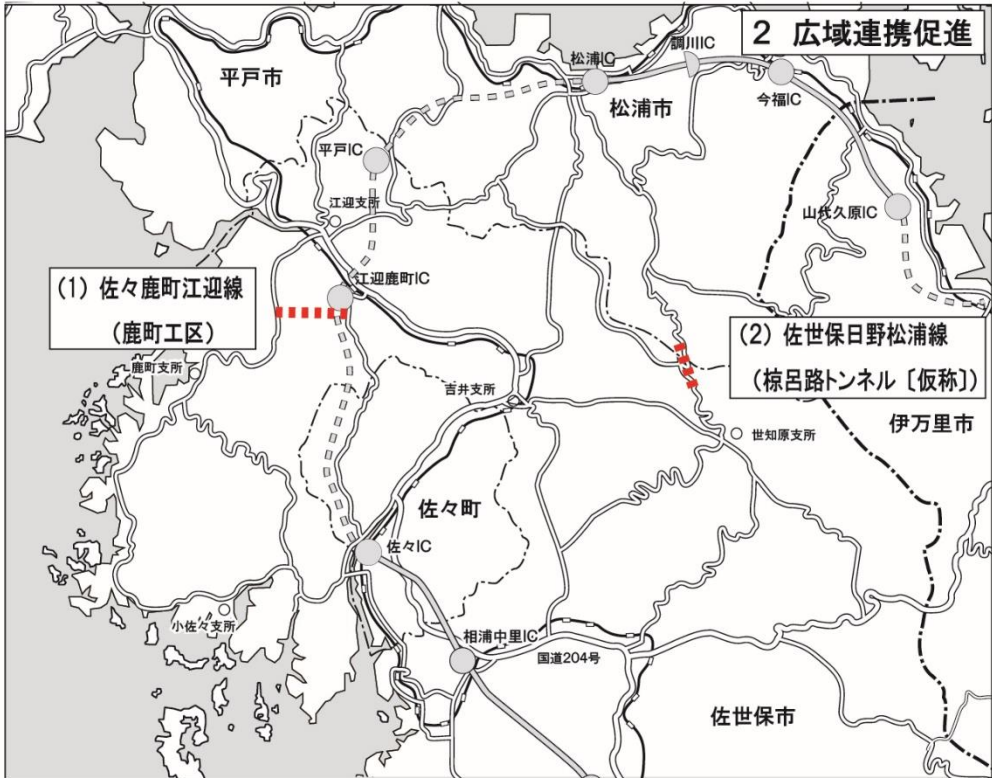
(4) 国道 204 号における車両滞留状況



(3) 国道 202 号の整備状況 (令和5年3月)



(5) 瀬戸中央橋における渋滞状況



(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まで拡幅されず、一日約5万台の交通量による渋滞や事故が発生しており、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。

このような中、並行する西九州自動車道について平成30年3月に4車線化を事業化していただいたのを機に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ました。これにより、全区間を拡幅する計画の必要はないものの、現道についてバスベイや右折レーンの未整備により生じている通行阻害に起因した渋滞や事故の発生等の課題を解決するために、これらの施設を整備する渋滞・交通安全対策計画は必要であると整理されたことから、これに合わせた都市計画の変更や施設整備実現に向け、取組みを進めているところです。

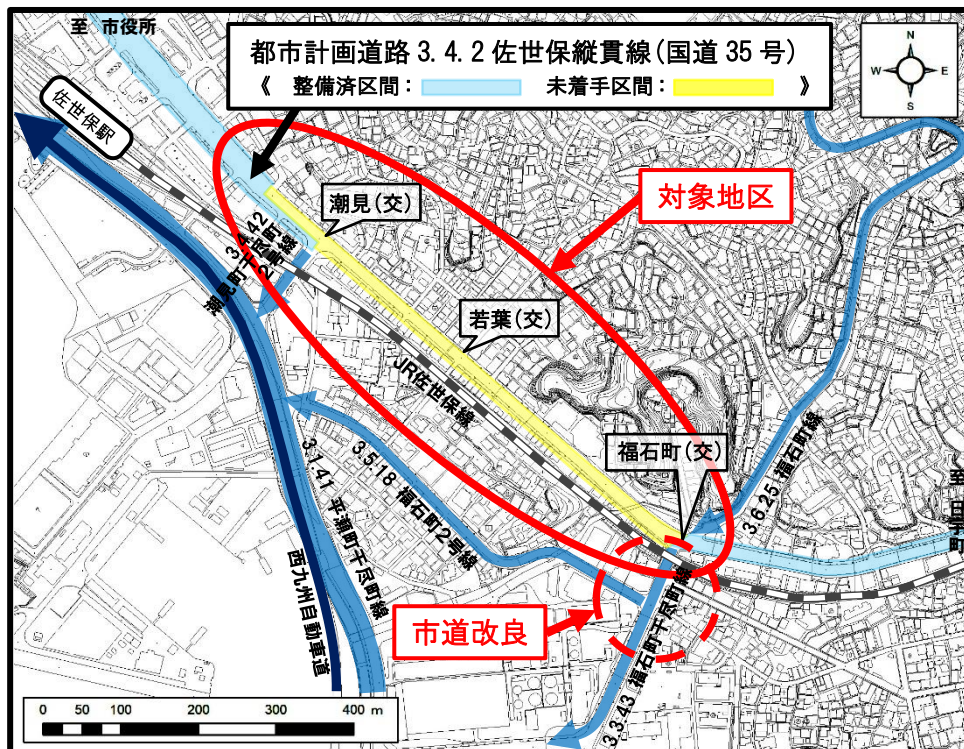
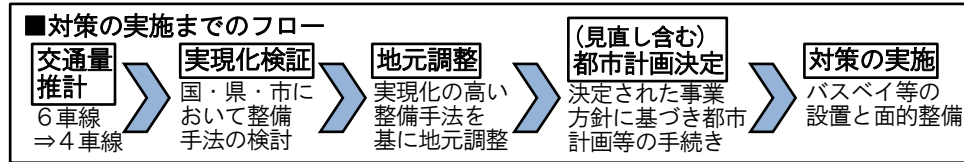
また当区間沿線は、佐世保駅に近い本市の玄関口に位置し、土地利用のポテンシャルが非常に高い地区であるにもかかわらず、長年の建築制限により土地の高度利用ができておらず、地権者への影響のみならず都市形成上の課題も顕著になっています。

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、佐世保縦貫線の都市計画決定権者として、渋滞・交通安全対策の早期完成に向け積極的に関与いただくことはもちろん、この改良効果を早期に発現させるためには、市が接続する市道の改良事業も合わせて進めていく必要があることから、当該改良事業の推進に伴う財政面における御配慮を強く要望するものです。また、佐世保縦貫線の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、バスベイ・右折レーンの早期完成に向けた積極的な関与や沿線における面的整備および市道改良事業に伴う財政面の御配慮を要望するものです。



右写真より反対側を望む



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、道路維持課

【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 慢性的な運転士不足の解消に向けた支援制度の拡充
- 5 「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国の補助が受けられる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。

赤字バス路線の欠損補助として、平成23年度に国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について、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きました。

また、人口減少や高齢化により、公共交通の担い手となる運転士不足が深刻化しており、労働力不足を原因として、現状のバス路線本数を維持することが大変厳しくなっております。

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並びに、公共交通事業者の経営の改善及び安定化により、就労環境や条件を向上させ、運転士の確保を目指す観点から、バス事業者への燃料費の支援や税の軽減に関する特例措置の創設、外国人労働者の登用に向けた在留資格の対象拡大等、運転士の確保、育成につながる支援制度の拡充について、県から国への働きかけを行っていただきます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、赤字バス路線への国の補助が受けられる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 (R5. 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3年10月～令和4年9月運行分)

53,976千円

※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年度 11,014千円 (令和元年10月～令和2年9月運行分)
 令和3年度 13,308千円 (令和2年10月～令和3年9月運行分)
 令和4年度 13,582千円 (令和3年10月～令和4年9月運行分)

【島内路線の状況】(令和3年度)

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	0.4人
第2号系統	12.6 km	1回	0.1人
第3号系統	10.6 km	3回	4.5人
第4号系統	13.8 km	3回	3.6人

【交通不便地区対策】(R5.4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5年度) 12,013千円(9地区予定)
- ※令和5年度 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10km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10km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2km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2km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。

(3) 運転士数【西肥バス株、させぼバス株、佐世保市交通局(H30のみ)】

H30.4.1 320人(運行体制一体化前)
 R1.4.1 302人(運行体制一体化後)
 R2.4.1 299人

R 3. 4. 1 2 8 3 人

R 4. 4. 1 2 5 0 人 (持続化実施計画策定時)

(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」の施設整備推進及び運転士不足に対応した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
- 4 運転士不足に対応した支援措置等の創設

地域鉄道である「松浦鉄道」の施設整備及び運転士不足に関しまして、鉄道の安全確保及び、運行維持のため、以下について国への働きかけを強く要望いたします。

さらに、利用者が減少する一方で、施設の老朽化が進み、事業者および沿線自治体の費用負担が膨らんでいることから、今後の松浦鉄道のあり方が喫緊の課題となっております。

「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、経年劣化により施設整備に係る費用が増大しており、事業者および、それを支える自治体の費用負担が膨らんでいます。

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。

あわせて、人口減少や高齢化により、公共交通の担い手となる運転士不足が深刻化していることから、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、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

人口減少社会の進展やマイカー志向などに加え、コロナ禍により利用者も大きく減少しています。また燃油価格高騰等により、更に経営が厳しくなっています。令和2年度以降、沿線自治体からのコロナ支援等を継続しているものの、コロナ禍前までの回復には至っていない状況です。

そのようなことから、地方自治体の負担が増大しているため、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

施設整備費用に関しては、特別交付税措置が図られておりますが、十分ではなく更なる財源支援をお願いいたします。

4 運転士確不足等に対応した支援措置等の創設

住民の移動を支える松浦鉄道は、安定的、継続的な運行を求められていますが、人口減少社会において利用者が大きく減少しており、厳しい経営状況が続いています。

そのような中、松浦鉄道では運転士の高齢化や運転士不足に伴い、令和4年9月23日のダイヤ改正において減便を余儀なくされました。

現在、鉄道運転士の受験資格の要件は20歳以上となっており、またその養成に係る多額の費用は事業者負担となっています。

一方、他の公共交通であるタクシーやバスにおいては、令和4年5月13日の「道路交通法の一部を改正する法律」、「道路交通法施行令の一部を改正する政令」、「旅客自動車運送事業用自動車の運転者の要件に関する政令の一部を改正する政令」によって、第2種免許取得に係る年齢要件や経験年数要件等の緩和が行われたところです。

今後、公共交通を担う松浦鉄道の運転士を確保するため、鉄道運転士についてもタクシーやバスと同様の要件緩和や、運転士養成費用に対する国の支援制度の創設について特段のご配慮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（仮）

（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実施する。

（2）期間

令和6年度～

（所 管）

地域振興部交通政策課

主要要望関係地図 佐世保地区

