

様

令和6年度

政府施策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。さらに今後は、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。

このような特殊な環境にあることも含め、その性質上、市単独では解決できない課題が山積していることから、本市が国防上特殊な地位にあることに鑑み、国におかれましては、所管省庁のみならず内閣全体でこれらを共有いただき、共に諸課題の解決に取り組んでいただきたく存じます。

つきましては、以下に掲げる令和6年度における要望事項について、ぜひとも国のお力添えを必要とするものでございますので、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7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 「護衛艦部隊・掃海艦艇部隊」1個群の配備について・・・・・・・・・・ 11
- 4 米国原子力艦の寄港に係る諸問題について・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 5 米軍基地(米軍関係者)との交流促進について・・・・・・・・・・・・・・ 16
- 6 国有提供施設等所在市町村助成交付金（基地交付金）に
係る対象資産の範囲拡大などについて・・・・・・・・・・・・・・ 18
- 7 前畑崎辺道路の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・ 21

（国際クルーズ拠点港関連事項）

- 1 「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の対応について・・・・・・・・・・・・・・ 23

（経済・観光関連事項）

- 1 九州・長崎 I Rの実現に向けた周辺環境整備等の
促進について・・・・・・・・・・・・・・ 24

（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※・・・・・・・・・・・・・・ 26
- 2 一般国道205号の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・ 30
- 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

【本市の重点課題】

※…「佐世保市国土強靱化地域計画」

（防衛施設所在地の振興（基盤整備））

関連事項

- 1 防衛関係予算執行に係る市内企業の受注機会の拡大について・・・37

（離島地域の振興）

- 1 離島地域の医療対策の充実について・・・39

（農林水産業の充実）

- 1 鳥獣被害防止対策事業について・・・40
- 2 江上地区における農地湛水被害防止対策について・・・42

（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※・・・44
- 2 二級河川の整備促進について※・・・46

（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※・・・51
- 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・・・57
- 3 公共下水道の整備促進について※・・・59
- 4 地域の足であるバス等に対する支援の拡充について・・・61
- 5 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※・・・64
- 6 道路整備に係る財源等の確保について※・・・67

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）

石木ダムは、本市の慢性的な水源不足問題の抜本的解決策として、長崎県の治水事業との共同事業により、本市に隣接する川棚町に建設を進めているところです。

国御当局におかれましては、事業の推進につきまして、今後とも引き続き格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

本市の水事情につきましては、令和元年度石木ダム事業再評価報告にもお示ししておりました通り、地勢的、歴史的に水源に乏しく度重なる渇水に見舞われており、石木ダムによる水源確保は、本市永年の最重要課題となっております。

本市としましては、事業への理解を得るべく長崎県と共に推進しており、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ました。

また、ダム建設予定地についても土地収用法に基づく用地取得が完了するなど、事業実施に向けた環境は整ってきているところですが、現在も、事業に反対される方による妨害行為が続けられ、また、土地収用法の明け渡し期限から数年経過してもなお、これに応じていただけない状況が続いています。

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ります。

このような中、現在、長崎県において鋭意工事が進められており、並行して、地元住民の理解を得るべく懸命な努力をされているところでもあります。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、法106条を見据えた万全の取組みをもって臨むとともに、市民の願いや移転された方々の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、事業主体である長崎県に対しても要望しているところです。

以上のとおり、本市において石木ダムは、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必要不可欠な事業であり、喫緊の課題でありますので、国御当局におかれましては、今後とも引き続き格段のご高配を賜りますようお願いいたします。



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)

厚生労働省医薬・生活衛生局水道課

【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、格段の御高配を賜りますようお願いいたします。

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。

国とされては、このような実状も十分に御理解いただき、米側との協議をさらに加速させ、可及的速やかに前畑弾薬庫の移設先の施設配置案を決定していただき、今後必要となる手続きや工事着手の時期などの具体のプランについてお示しいただくとともに、重点的な予算配分を含め一日も早い事業進捗を図っていただきますよう要望いたします。

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、当該土地を土砂採取場所とすることについて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、引き続き格段の御高配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、重点的な予算配分等、御高配を賜りますようお願いするものです。

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となる様々な整備（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、その創設につきまして、格段の御高配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)

防衛省地方協力局西日本協力課、在日米軍協力課
外務省北米局日米地位協定室
国土交通省港湾局計画課

【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、国におかれましては、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、格段の御高配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つきましても、早期の御検討を併せてお願いいたします。

（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、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。

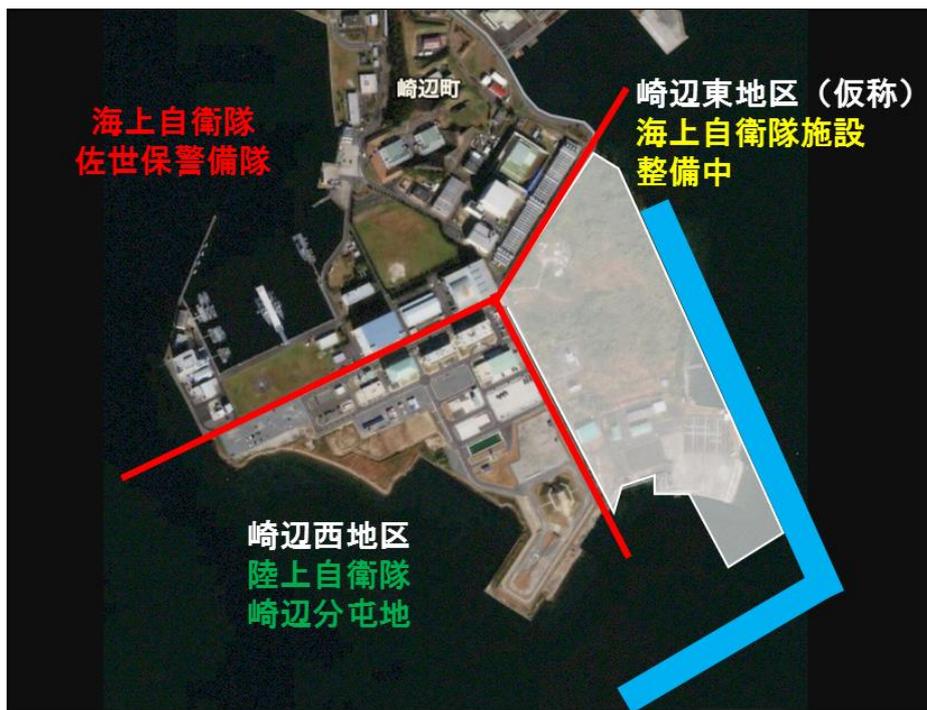
一方、以上のような動向が見込まれる佐世保港は、港区内の約8割に制限水域が設定され、船舶の航行をはじめとする港湾施設の利用や整備、漁業活動など、港に関わるあらゆる面で支障をきたしており、本市といたしましては、長年、「佐世保港のすみ分け」に取り組んでいるところであります。

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つきましても、早期の御検討を併せてお願いいたします。

【崎辺地区の経緯】

平成25年	3月	5日	L C A Cが崎辺東地区から横瀬L C A C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	L C A C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)

- 防衛省整備計画局防衛計画課、施設計画課
- 防衛省地方協力局西日本協力課
- 防衛省陸上幕僚監部防衛部防衛課
- 防衛省海上幕僚監部防衛部防衛課

【本市の最重点事項】

（基地関連事項）

3 「護衛艦部隊・掃海艦艇部隊」1個群の配備について

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、海上自衛隊の将来体制として「水上艦艇部隊（護衛艦部隊・掃海艦艇部隊）6個群（21個隊）」と示されております。本市は、『佐世保市基地政策方針』において、防衛政策推進へ積極的に協力・支援を行うこととしており、新たな「護衛艦部隊・掃海艦艇部隊」1個群の配備先として本市は最適と考えますことから、配備につきまして格段の御高配を賜りますようお願いいたします。

（理 由）

海上自衛隊におかれては、有事において、我が国の領域及び周辺海域を防衛するとともに、所要の海上交通の安全を確保するため、対潜水艦戦、対水上戦、対機雷戦等の各種作戦を有効かつ持続的に遂行し得るよう、増強及び強化された護衛艦部隊、掃海艦艇部隊を保持する計画が示されております。

佐世保警備区は、緊張が常態化した東シナ海、戦略的に重要な対馬海峡や大隅海峡、また、未だ機雷が残る海上交通の要衝である関門海峡を擁しており、我が国防衛上の重要性は、今後、ますます増大するものと拝察いたします。

そのような中、崎辺東地区（仮称）において、大型護衛艦等が係留可能な大規模係留施設等の整備が進捗中です。

佐世保港は、南西海域へは出港翌日に、対馬海峡や大隅海峡へは出港当日に、部隊を展開可能な位置にあります。加えて、港内には艦艇修理に適した旧海軍工廠の施設を引き継ぐ造船所も所在しております。

また、本市は、明治22年の佐世保鎮守府開庁以来、旧海軍、そして海上自衛隊とともに歩んで来ており、市民の理解や親近感は非常に高いものと自負しております。

部隊配備につきましては、国におかれてご判断される重要事項ではございますが、新たな「護衛艦部隊・掃海艦艇部隊」1個群の本市への配備について、格段の御高配を賜りますようお願いいたします。



3 番艦「のしろ」



4 番艦「みくま」

もがみ型護衛艦 (出典：海上自衛隊HP)

(所 管)

防衛省整備計画局防衛計画課、施設計画課

防衛省海上幕僚監部防衛部防衛課

【本市の最重点課題】

(基地関連事項)

4 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米側に求めることについて
- 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、以下につきまして、格段の御高配を賜りますようお願いいたします。

- 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米側に求めることについて

(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、岸辺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ることから、発災艦を早期に港外へ移動させることについて、事前に米側に要請されることを求めるものであります。

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よう要望するものです。

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よう要望いたします。

(所 管)

防衛省地方協力局西日本協力課、在日米軍協力課
外務省北米局日米地位協定室

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

5 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、国におかれて、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）を整備いただきますようお願いいたします。

（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・文化施設を本市に整備して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も、当該施設の整備に
つきまして、格別の御高配を賜りますようお願いいたします。

（所 管）

防衛省地方協力局西日本協力課、在日米軍協力課
外務省北米局日米地位協定室

【本市の最重点課題】

(基地関連事項)

6 国有提供施設等所在市町村助成交付金(基地交付金) に係る対象資産の範囲拡大などについて

- 1 算定基礎となる対象資産の範囲拡大
- 2 交付金の増額
- 3 特殊事情の考慮

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」を基本方針とし、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」を掲げる一方で、基地が所在することによる負担や課題が生じていることは確かであることから、方向性の一つとして「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）」を明記しております。

基地交付金は、固定資産税の代替的措置及び基地所在による財政上の特殊事情に対する財源措置として交付されておりますが、住民福祉の向上、基地の安定的使用を確保するための性格も併せ持っていることに鑑み、次のことにつきまして、格段の御高配をお願いいたします。

(理 由)

- 1 米軍への提供資産は全部が対象となっているものの、自衛隊施設については一部しか対象資産として認められておりません。このため、自衛隊が使用する対象外資産も対象資産として算出し、米軍との均衡が図られなければならないと考えます。

とりわけ自衛隊が使用する港湾施設につきましては、本市の臨港枢要部を占有し、まちづくり等へ影響を与えていることから、早期に対象資産としていただくよう格段の御配慮をお願いいたします。

- 2 国の基地交付金の予算については、令和4年度に増額がなされているものの、依然として対象資産の額に比べて交付金額は、大きく乖離している状況でありま

す。

固定資産税の代替としての財政補給金的性格を有している以上、それに見合った額が交付されるべきであり、交付金総額の増額を要望するものです。

3 佐世保港区内の全水域において、立ち入り禁止等、何らかの制約を受けている制限水域が80%に及んでおり、このことは、米海軍施設が所在する他の自治体における制限水域の占有率とは比すべくもない状況となっています。それによって商港としての発展や水産振興といった各面に重大な影響が及んでおり、本市財政面においても、公有水面占用料の多額の逸失益などが押し量られるところです。

加えて、佐世保港内における係船用岸壁全体のうち、半数近い約42%が米軍・海上自衛隊の使用施設となっており、とりわけ、水深マイナス10メートル以上の大型係船用岸壁に限定すると、米軍・海自の使用施設の割合は約66%、本市が利用できる大型係船用岸壁は約23%、民間企業が所有する大型係船用岸壁は約11%という状況にあります。

このように公共港湾施設としての利用が限定されているという状況などがありながらも、本市は「基地との共存共生」を基本姿勢として、国防に積極的に協力・支援しておりますことをご賢察のうえ、本市の特殊性や防衛政策における貢献等につきましても、交付金算定の折、十分に御考慮願いますよう要望するものです。

〈事業の概要〉

1 基地交付金の概要

基地交付金（助成交付金・調整交付金）は、在日米軍施設や自衛隊が使用する施設といった国有財産等が固定資産税の課税対象ではない中、それら施設が所在する市町村の財政上の影響等を考慮して、固定資産税の代替という点も含め、用途が制限されない一般財源として、国から市町村に対し毎年度交付される財政補給金である。

2 算定基礎

当該年の3月31日現在の対象資産価格に応じて交付

(1) 助成交付金

- ・対象資産 米 軍 米軍に使用させている土地、建物及び工作物
自衛隊 飛行場、演習場、弾薬庫、燃料庫、レーダーサイト及び特定の通信所
- ・基地の態様、固定資産の種類及び用途、財政状況に応じて交付

(2) 調整交付金

- ・対象資産 米軍資産（米軍が建設、設置した建物及び工作物）
- ・米軍資産に係る税制上の特例措置等により市町村が受ける税財政上の影響に応じて交付

3 基地交付金の推移

区 分	国の予算 百万円	指 数	佐 世 保 市			
			対象資産 百万円	指 数	基地交付金 千円	指 数
平成元年度	26,150	100	61,168	100	590,062	100
平成4年度	27,150	104	69,615	114	609,448	103
平成7年度	28,150	108	79,150	129	641,393	109
平成10年度	29,150	111	92,281	151	669,685	113
平成13年度	30,150	115	86,572	142	680,259	115
平成16年度	31,150	119	101,554	166	706,237	120
平成19年度	32,540	124	106,145	174	745,806	126
平成22年度	33,540	128	119,405	195	786,418	133
平成25年度	34,540	132	87,853	144	772,704	131
平成26年度	34,540	132	83,449	136	753,781	128
平成27年度	34,540	132	79,752	130	758,741	129
平成28年度	35,540	136	76,313	125	768,345	130
平成29年度	35,540	136	74,332	122	757,560	128
平成30年度	35,540	136	72,813	119	759,641	129
令和元年度	36,540	140	70,366	115	788,018	134
令和2年度	36,540	140	68,768	112	789,948	134
令和3年度	36,540	140	65,722	107	785,088	133
令和4年度	37,540	144	63,537	104	797,997	135

(参考)

○自衛隊の対象外資産について

・佐世保市における助成交付金対象外の自衛隊施設資産価格（令和4年度）

45,954,684千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 643,366千円(固定資産税相当額)

○自衛隊の対象外資産のうち、海上自衛隊の港湾施設について

・前述のうち海上自衛隊が使用する港湾施設資産価格（令和4年度）

6,449,268千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 90,290千円(固定資産税相当額)

(所 管)

総務省自治税務局固定資産税課

【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

7 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、格段の御高配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、国とされましても、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、格別の御高配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)

防衛省地方協力局地域社会協力総括課

【本市の最重点課題】

（国際クルーズ拠点港関連事項）

1 「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りましたが、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の対応につきまして、一層の御支援と御協力をお願いするものです。

（所 管）

財務省関税局総務課、監視課

法務省出入国在留管理庁総務課、出入国管理部出入国管理課

厚生労働省医薬・生活衛生局検疫所業務課

農林水産省消費・安全局総務課、植物防疫課、動物衛生課

【本市の最重点課題】

（経済・観光関連事項）

1 九州・長崎 I Rの実現に向けた周辺環境整備等の 促進について

1 公共インフラ整備の推進

2 ギャンブル等依存症対策含む懸念事項対策の推進

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 の実現に向けた取組を行ってきたところです。

地方における I R 導入は、導入地域の経済・産業等の拡大にとどまらず、地方ならではの文化や自然といった、既存観光資源との連携による広域的な相乗効果が期待され、国を挙げて進められている地方創生を実現する一つのツールとして、日本経済の再生に繋がるものと考えております。

つきましては、地方創生に資する九州・長崎 I R の実現に向けた取組に格段の御高配を賜りますようお願いするものです。

（理 由）

1 九州・長崎 I R 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、来訪者の快適な移動及び本市による円滑な事業の遂行のためにも格段の御高配をお願いするものです。

- ① 渋滞緩和のための周辺道路改善等や、西九州自動車道（佐世保大塔 I C～武雄南 I C）の 4 車線化及び東彼杵道路の整備促進による交通アクセス強化に向けた支援
- 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感染症などの懸念事項については、地域住民の関心が高い事項であり、本地域では長崎県、I R事業者及び本市、さらには令和2年11月に発足した九州・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、その対策の検討を行っております。

つきましては、安全安心な九州・長崎I Rが実現されるよう、政府におかれましてもギャンブル等依存症や感染症などの懸念事項に対して、地方公共団体とも連携した積極的な対策を講じていただくよう格段の御高配をお願いするものです。

（所 管）

観光庁国際観光部国際観光課

厚生労働省医薬・生活衛生局水道課

国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道事業課

【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こっている状況です。

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 I C～武雄南 I C） L = 22.1 km
（うち対面通行区間 L = 約 9 km） 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 I C～佐世保大塔 I C） L = 16.9 km
事業費：約 908 億円
- ・ 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



(所 管)

国土交通省道路局総務課、企画課、国道・技術課、高速道路課

【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。

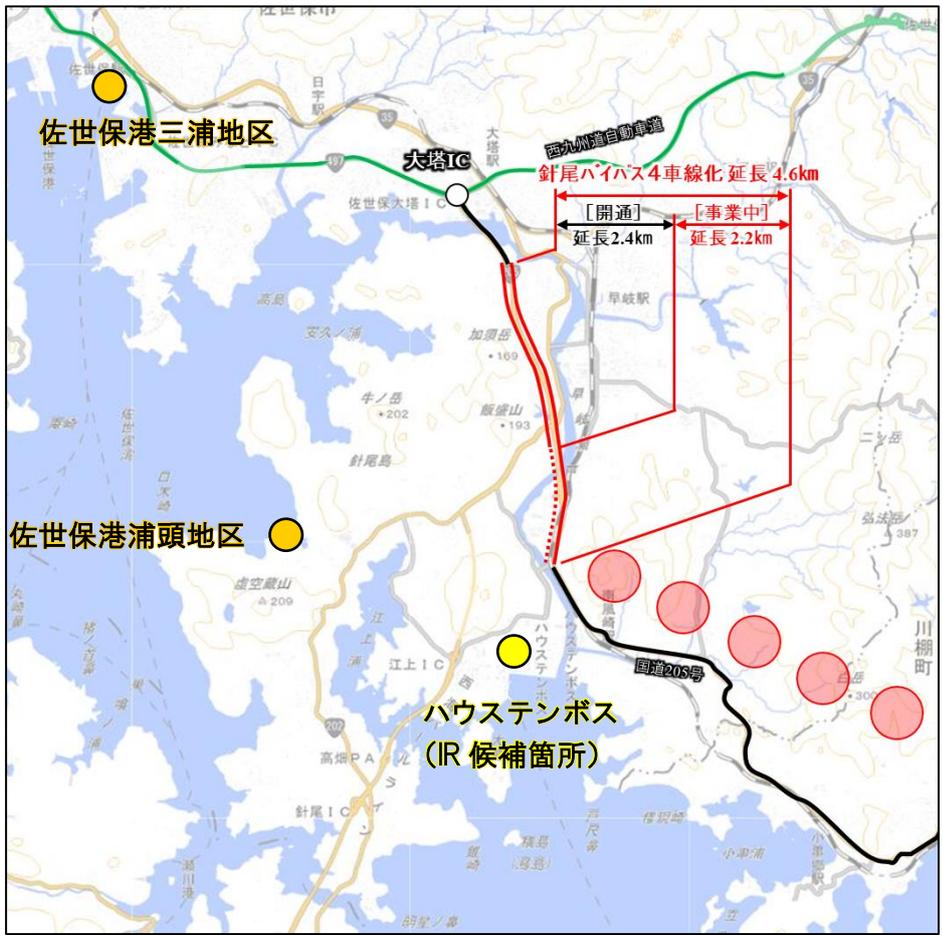
〈事業の概要〉

- 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



現在の進捗状況

(所 管)

国土交通省道路局総務課、企画課、国道・技術課、高速道路課

【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 of 全線フル規格を進めていく場合は、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推進を行うこと
- 3 西九州新幹線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を図ること

九州新幹線西九州ルートの短絡ルートは、そもそも、長崎県北住民の苦渋の選択の結果生まれたものであります。また、長崎県北地域に繋がる佐世保線等の輸送改善を行うことは、長崎県における新幹線の整備効果を最大限に高めるために必要不可欠なことであります。

こういった本市の実情を御理解いただき、上記の整備方策が策定されるよう、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。

その経緯からも、長崎県においては、平成4年11月に「九州新幹線（長崎ルート）等の整備に関する基本的考え方」を示されております。

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。



(所 管)

国土交通省鉄道局幹線鉄道課、施設課、鉄道事業課

本市の重点課題

【本市の重点課題】

（防衛施設所在地の振興（基盤整備））

1 防衛関係予算執行に係る市内企業の受注機会の拡大について

佐世保地区に係る防衛関係予算の執行に際しましては、より一層の市内企業の受注機会の拡大につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

我が国を取り巻く安全保障環境は、急速に複雑化、緊迫化の度合いが増しており、特に、透明性を欠いたまま国防費を増大させる中国、核・ミサイル開発を進める北朝鮮等の動きは、予断を許さない状況にあります。

このような情勢下、対馬海峡から南西地域までを睨む位置に存する本市の防衛上の重要性は、今後、ますます増大するものと推察するところです。

国におかれては、そのような観点から、平成29年度末に本格的な水陸両用作戦を主任務とする水陸機動団を本市相浦駐屯地において新編され、令和3年度からは崎辺東地区（仮称）において大規模な海上自衛隊施設の整備を進められているところです。

加えて、米海軍においても、航空作戦能力を強化した強襲揚陸艦「アメリカ」への交替配備及びドック型輸送揚陸艦「ニューオーリンズ」の追加配備がなされております。

本市といたしましては、このような状況に鑑み、これまで以上に『佐世保市基地政策方針』に基づき国の防衛政策推進に積極的に協力・支援して行く所存であります。

また、地元経済界においても、佐世保商工会議所が基地支援委員会を設置し、国の防衛政策に全面協力する姿勢を表明しておられます。

自衛隊の円滑な部隊運用に際して、部隊近傍に補給、整備等の後方機能が所在することが肝要であり、そのために、工事の施工や需品の納入にとどまらず、装備品の整備や部品の供給等、防衛を支える地元企業の育成、維持に配慮した施策について、御高配いただきますようお願いいたします。

令和4年12月16日に閣議決定された「防衛力整備計画」においても、「地域コミュニティとの連携」の中で、中小企業者に関する国等の契約の方針を踏まえ、効率性にも配慮しつつ、地元中小企業の受注機会の確保を図るなど、地元経済に寄与する各種施策を推進するとされております。

防衛省におかれましては、効率的な予算執行、競争性・透明性の確保を基調とした契約を行われておりますことについて、一定、理解するところではありますが、陸上・

海上自衛隊の各施設や米海軍佐世保基地など、多数の防衛施設が市内に所在しており、市民が日常生活を営む中で、これら防衛施設に起因する様々な影響を受けている状況にある中、国防という国家としての基幹的な政策に対し、本市が最大限協力している状況を鑑み、防衛関係予算の執行に際しては、市内企業の受注拡大に、一定のご配慮を賜りますようお願いいたします。

(所 管)

防衛省整備計画局施設計画課

防衛装備庁調達管理部調達企画課

【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

離島地域の実情に応じた医師や看護師をはじめとする医療従事者の確保及び人材育成に向けた支援制度構築等、具体的な対策についての迅速な対応

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き、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あります。

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、何とか地域における医療提供体制の維持ができています。

しかしながら、自治体の必死の努力にもかかわらず、医師や看護師をはじめとする医療従事者の地域偏在と急速な自治体財政の悪化の中で、離島地域における継続した常勤医師の確保は近年さらに困難を極めており、島内での医療の提供は既に限界にきています。島外の病院への入・通院を余儀なくされる場合、高齢化した住民の不安とその際の身体的、精神的負担は計り知れません。このような離島地域の実情を踏まえ、今後において、医師や看護師をはじめとする医療従事者の確保と医療人材の育成における制度の構築や支援など、離島地域における医療提供体制の維持に向け、格段の御高配をお願いするものです。

（所 管）

厚生労働省医政局総務課、地域医療計画課、医事課

【本市の重点課題】

（農林水産業の充実）

1 鳥獣被害防止対策事業について

- 1 鳥獣被害防止対策事業における侵入防止柵整備事業の継続と予算の十分な確保について格段の御高配をお願いいたします。
- 2 イノシシ・シカなどの有害鳥獣の個体数を減少させるため、捕獲技術の開発や生息数の把握方法の確立、生態調査などさらなる対策を講じていただきますようお願いいたします。

（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、農業経営にとっては厳しく、営農意欲にも影響を与えております。
また、市街地への出没も増え、人的被害も発生している中で、被害を減少させるため防護・捕獲対策を国・県と連携して重点的に推進しております。
今後も未対策地域での被害や耕作放棄地の増加等による被害の拡大が見込まれるなか、さらなる被害防止対策の推進・強化を図るため侵入防止柵の整備を推進する必要があります。
つきましては、防護柵整備に対する資材費相当分の定額補助について、令和6年度（2024年度）以降の継続と予算の十分な確保をお願いするものです。
- 2 本市では、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。また、シカについても限定した地域での生息確認ではありますが、今後、生育地域の拡大と個体数の増加が懸念されます。
国におかれましては、個体数の減少に向けた捕獲技術の開発や生息数の把握方法の確立、生態調査などさらなる対策について取り組んでいただきますようお願いするものです。

〈事業の概要〉

○被害防止対策のための侵入防止柵の整備

（令和元年度～令和4年度 電気柵、ワイヤーメッシュ柵整備延長）

令和元年度整備延長 電気柵 L = 28 km

ワイヤーメッシュ柵 L = 14 km

令和2年度整備延長	電気柵 L = 97 km
	ワイヤーメッシュ柵 L = 66 km
令和3年度整備延長	電気柵 L = 65 km
	ワイヤーメッシュ柵 L = 35 km
令和4年度整備延長	電気柵 L = 64 km
	ワイヤーメッシュ柵 L = 61 km (12月現在)

(所 管)

農林水産省農村振興局鳥獣対策・農村環境課鳥獣対策室

【本市の重点課題】

(農林水産業の充実)

2 江上地区における農地湛水被害防止対策について

江上地区における農地湛水被害防止対策

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年を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いただきますようお願いするものです。

〈事業の概要〉

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】



(所 管)

農林水産省 農村振興局水資源課

【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）

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1 急傾斜地崩壊対策事業の所要の事業費確保2 防災・安全交付金事業の採択要件の緩和 |
|--|

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。

そのため、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り、「防災・減災、国土強靱化」を実現するため、令和7年度までの緊急自然災害防止対策事業の措置期間中に集中的に事業推進を図ることとしており、急傾斜地崩壊対策事業の事業費の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。

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について、地域特性に即した引き下げをお願いするものです。

〈事業の概要〉

未整備：大塔（71）地区など3地区

事業中：有福（3）地区など44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）

白岳（11）地区

（着工前）



（現 状）



（所 管）

国土交通省水管理・国土保全局砂防部保全課

【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

二級河川の整備につきましては、県事業として、鋭意促進に努められているところでありますが、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、本市に関連いたします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)

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、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。

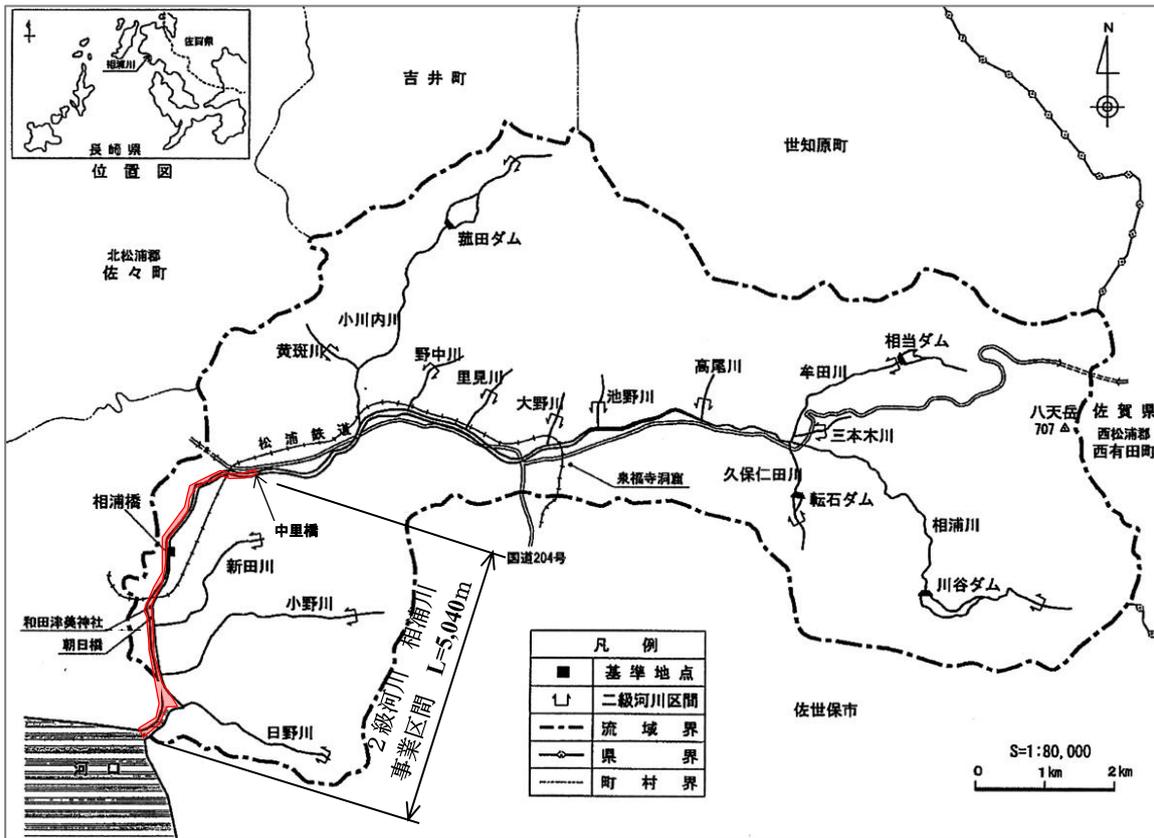
〈事業の概要〉

- | | |
|-------|--------------|
| 1 早岐川 | L = 1, 840 m |
| 2 相浦川 | L = 5, 040 m |
| 3 江迎川 | L = 3, 400 m |

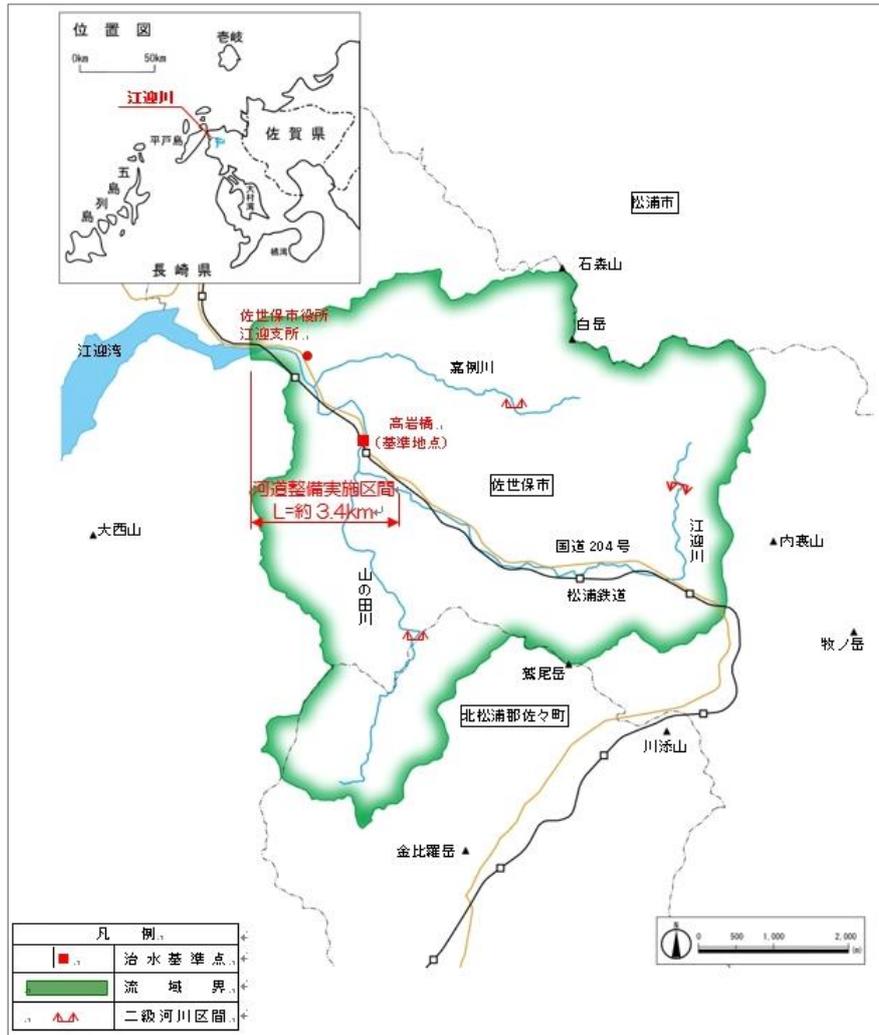
〈早岐川〉



〈相浦川〉



〈江迎川〉



(所 管)

国土交通省水管理・国土保全局治水課

【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

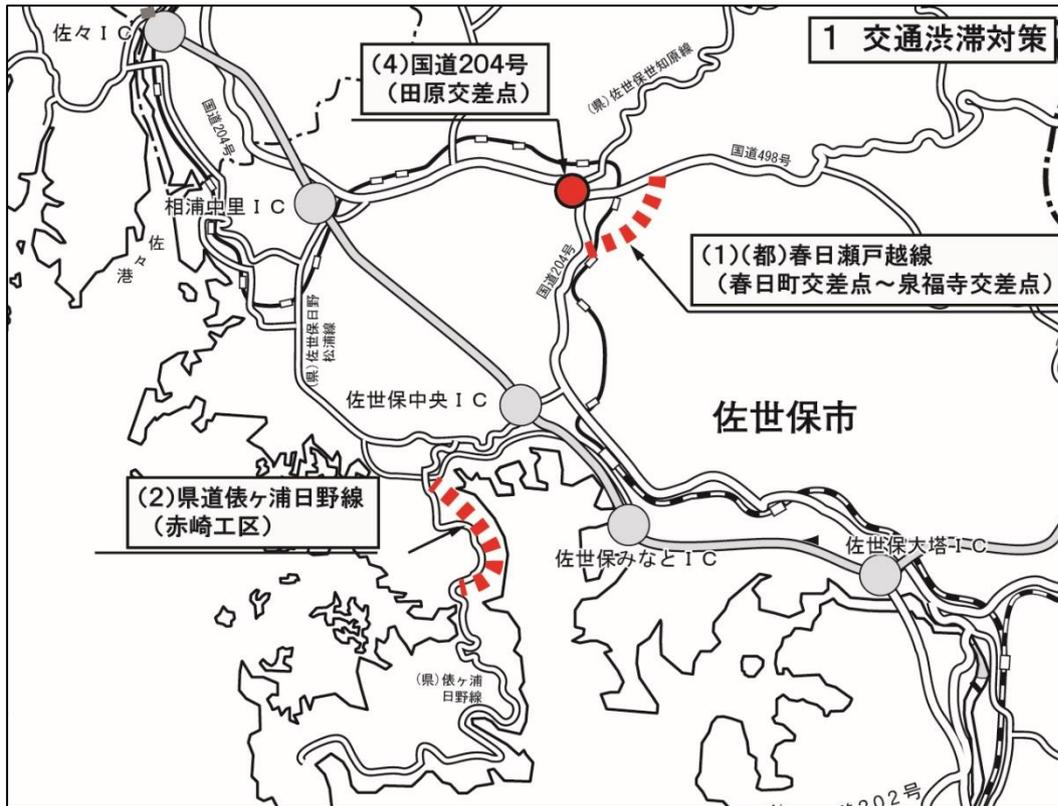
(1) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）

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

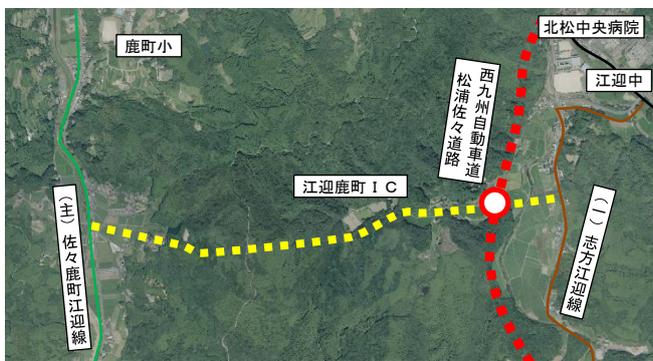
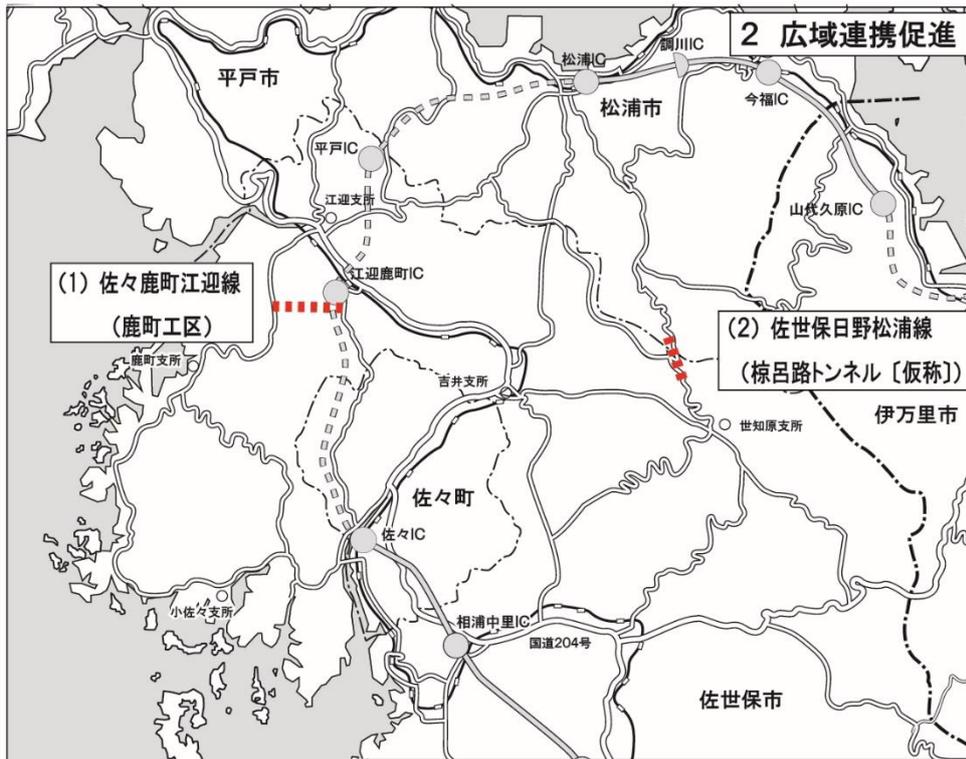
令和5年度 工事実施予定

(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







(所 管)

国土交通省道路局国道・技術課、環境安全・防災課、都市局街路交通施設課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

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。

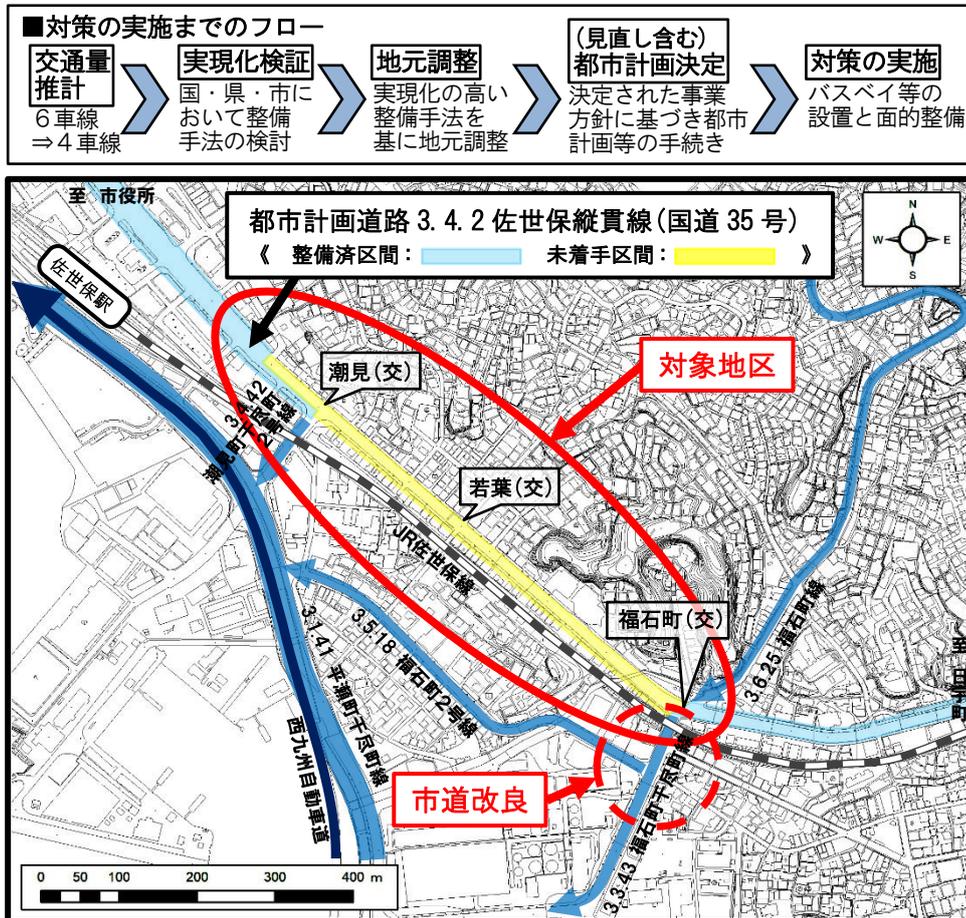
また当区間沿線は、佐世保駅に近い本市の玄関口に位置し、土地利用のポテンシャルが非常に高い地区であるにもかかわらず、長年の建築制限により土地の高度利用ができておらず、地権者への影響のみならず都市形成上の課題も顕著になっています。

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。

国におかれては、当路線の実情を御理解いただき、渋滞・交通安全対策の早期完成に向けた事業推進について、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 = 8,540 m、幅員W = 36 m）
- ・ 決定延長の内、未着手区間延長L = 710 m、未着手区間平均幅員W = 20 m
- ・ 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事業推進および沿線における面的整備への御支援と御協力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)

国土交通省道路局国道・技術課、都市局市街地整備課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

3 公共下水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 污水管渠の整備促進
- 2 管路施設の更生、污水处理施設の改築

本市の下水道普及率は全国平均を大きく下回っており、公共下水道の普及促進が重要課題となっておりますことはもとより、経年による施設の老朽化等も深刻化しております。

安全で快適な生活環境づくりと公共用水域の水質改善を図るとともに、適正な污水处理を行うためには、上記事項の早期整備と計画的な改築等が必要でありますので、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 本市の公共下水道事業につきましては、昭和24年より中部処理区の整備に着手し、昭和36年に供用開始しておりますが、普及率は全国同規模都市の中でも低い状況にあることから、生活環境の改善、公衆衛生の向上及び公共用水域の水質改善、さらには、西海国立公園・九十九島の美しい景観を守り、その海域の水質保全を図るためにも、早期に公共下水道を整備する必要があります。
- 2 供用開始から60年以上が経過しており、経年による管路施設や污水处理施設の老朽化も進んでいるため、防災・減災、国土強靱化に資する「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」として計画的な改築等が必要となっております。

〈事業の概要〉

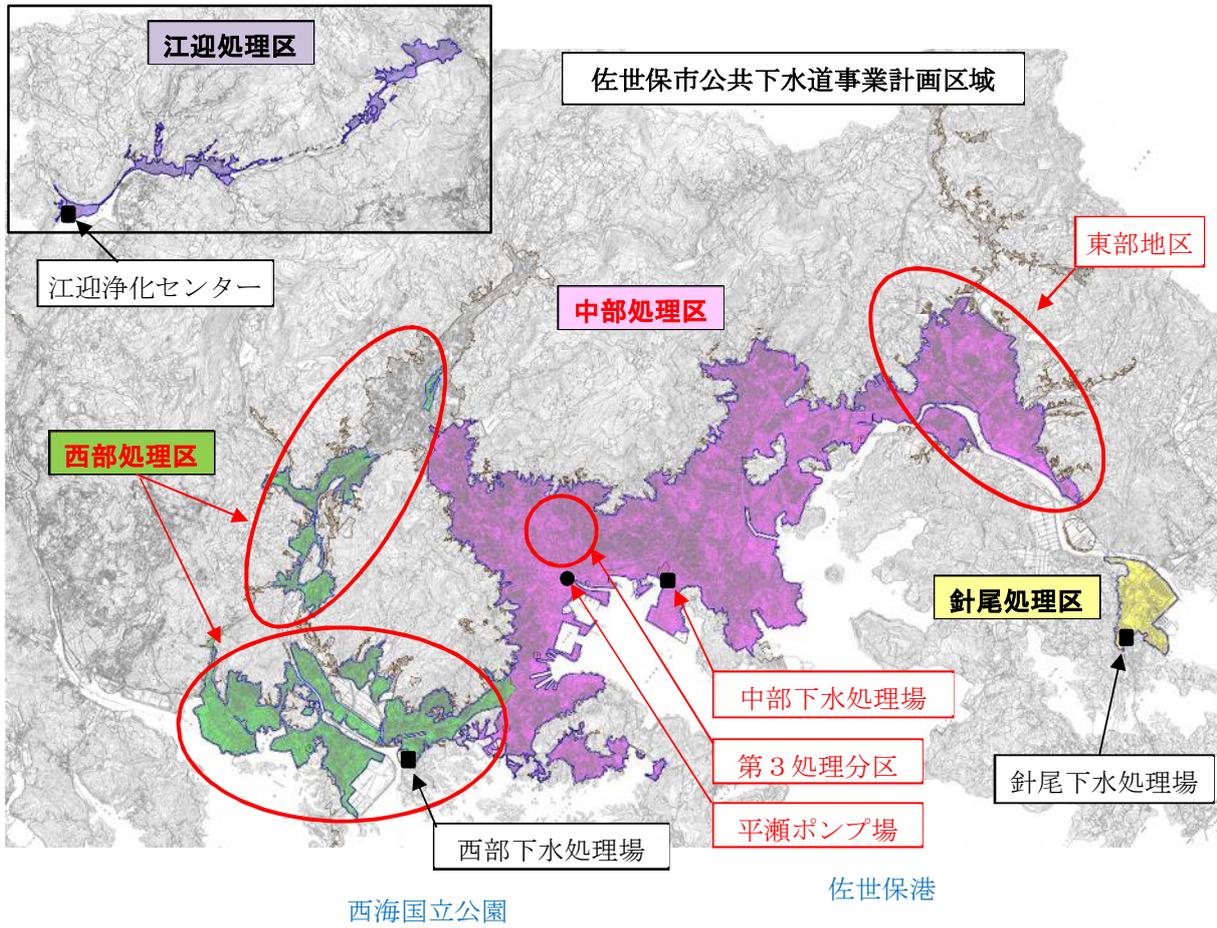
- 1 污水管渠の整備促進 (中部処理区の東部地区、西部処理区全域)
- 2 管路施設の更生 (中部処理区 第3処理分区ほか)
污水处理施設の改築 (中部下水処理場の脱水設備、平瀬ポンプ場の沈砂池設備)



(中部下水処理場 脱水設備)



(平瀬ポンプ場 沈砂池設備)



(所 管)

国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道事業課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

4 地域の足であるバス等に対する支援の拡充について

- 1 慢性的な運転士不足の解消に向けた支援制度の拡充
- 2 「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基盤となる路線バス等の維持を図るため、公共交通の維持確保に向け、支援の拡充をお願いします。

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を講じていただくよう要望します。

(理 由)

- 1 人口減少社会において、本市の路線バス利用者の減少が続いており、今後、赤字路線の更なる拡大が懸念されます。

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。

今後、バス路線を維持する上で、運転士不足に伴う運行本数の減便等、更なるサービス低下が懸念されるところであります。

また、バス事業者においては、恒常的に運転士の募集に努めているものの人口減少やコロナ禍、燃料高騰等により経営状況が悪化しており、運転士の給与や労働条件の改善を見込むことができず、運転士の応募そのものが減少している状況です。

このようなことから、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を拡充していただくようお願いいたします。

- 2 離島地域においては人口減少が著しく、住民生活を支える路線バスの運行を安定的、継続的に維持することが懸念されます。

交通政策基本法においては、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものという基本的認識が示されています。

併せて「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」においては、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その地域社会を維持する上で必要とされています。

このため、赤字バス路線に対する国庫補助について、国庫補助要件に該当しない場合、特定有人国境離島地域の住民生活を維持するため、基礎自治体の負担のみで赤字バス路線の欠損を担わざるを得ず、市の負担が増大しており、他の交通モードも限られることから、移動手段の確保自体が厳しくなっています。

そのようなことから、国の責務に鑑み、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を講じていただくよう要望するものです。

〈事業の概要〉

(1) 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
- R3. 4. 1 283人
- R4. 4. 1 250人（持続化実施計画後）

(2) 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

(3) 地方バス路線維持対策に係る国の補助要件

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

(所 管)

国土交通省総合政策局 地域交通課

国土交通省自動車局 旅客課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

5 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、運行の維持のため、上記につきまして格段の御高配をお願いいたします。

(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広域的に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。

更に近年、全国各地で豪雨や台風、土砂災害といった自然災害が多発しており、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を確保するとともに、国土強靱化を図る観点からも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、以下について要望をするものです。

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）

国土交通省鉄道局総務課、鉄道事業課、施設課

【本市の重点課題】

(快適な生活と交流を支える基盤整備)

6 道路整備に係る財源等の確保について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

- 1 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保するとともに、対策期間完了後においても、昨今の地震・豪雨・豪雪などの災害の状況も踏まえた上で、予算・財源を通常予算とは別枠で確保
- 2 予防保全による道路メンテナンス移行のため、橋梁、トンネル、舗装等の老朽化対策を推進するとともに、令和8年度までの措置となっている公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業）の期間撤廃、及び道路整備・管理に係る令和6年度道路関係予算所要額確保、並びに新たな財源の確保
- 3 物流・観光等の経済活動維持のため、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化による国土をつなぐ幹線道路ネットワークの構築のための社会資本整備予算の確保
- 4 通学路等の交通安全対策を強化・推進するとともに、必要な予算の継続的な確保
- 5 新型コロナウイルスで冷え込んだ地域経済を回復するため、物流・観光に寄与し地域経済活動を支える道路整備予算の確保
- 6 激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機に即応するための地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保

道路整備に係る財源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)

近年、頻発・激甚化する自然災害時において、災害時の緊急輸送機能や避難経路の軸となる広域道路ネットワークの強化は必要不可欠であります。幹線市道や避難経路等となる生活関連道路（市道）においても、狭あい箇所や冠水箇所、踏切不良箇所等が多数存在し、避難、早期復旧の妨げとなっています。

また、橋りょうやトンネル等の構造物の大半が高度経済成長期に整備され、急激に老朽化が進む中、国におかれては、令和2年度に「道路メンテナンス事業補助制度」を創設されたものの、まだまだ健全化すべき施設は多く残されており、国土強靱化に全力を挙げている我々地方自治体にとりましても、維持管理を適切に行い、構造物の長寿命化を目指すことが喫緊の課題であります。

更には、将来を担う子供達の安全・安心を守るため、通学路の早期の安全確保に向けた取組を計画的かつ継続的に推進していくことが重要であります。

一方、地方創生を推進するためには、交流人口の拡大や産業振興を支える道路整備も、まだまだ十分なものとは言えない状況であり、加えて、新型コロナウイルス収束後の経済活動をV字回復させるためには、物流や観光を支えるための道路整備は重要な課題であります。

そのようなことから、着実なメンテナンスサイクル及びネットワークの強化を実現できるよう、防災、減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の推進、公共施設等適正管理推進事業債の時限措置の撤廃、通学路等の交通安全対策の強化・推進、また、新型コロナウイルスで冷え込んだ地域経済を回復するため、観光や物流など地域経済に寄与する道路整備が今後も長期安定的に進められるよう、国道整備予算をはじめ、社会資本整備総合交付金や防災・安全交付金など道路関係予算の所要額を確保することについてお願いするものです。

(所 管)

財務省主計局総務課、法規課

国土交通省道路局総務課、企画課、国道・技術課、環境安全・防災課、高速道路課

主要要望関係地図 佐世保地区

