

様

令和3年度

政府施策に関する重点要望事項



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。

経済の動向は、国、地方ともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、急速に悪化しており、極めて厳しい状況にあります。

本市は平成28年に中核市となり、平成31年4月には本市を中心市とした「西九州させぼ広域都市圏」を形成し、元気な地方都市として我が国経済の足腰を支えるべく、その取組を進めております。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、経済のV字回復の一助となるよう地方創生の推進にまい進してまいりたいと考えている所でございます。

本市財政につきましても、他の地方都市と同様厳しい状況に置かれております。その一方、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3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2年 7月

佐世保市長 朝長 則男

佐世保市議会議長 崎山 信幸

目 次

【本市の最重点課題】

※…「佐世保市国土強靱化地域計画」
関連事項

（生活基盤関連事項）

- 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早期実現等について・・・・・・・・・・ 3
- 2 自衛隊による崎辺地区の利活用について・・・・・・・・・・ 10
- 3 前畑崎辺道路の整備促進について※・・・・・・・・・・ 14
- 4 国有提供施設等所在市町村助成交付金（基地交付金）の
国の予算枠拡大及び本市交付額の増額について・・・・・・・・・・ 16

（国際クルーズ拠点港関連事項）

- 1 一般国道205号針尾バイパスの早期完成について※・・・・・・・・・・ 19
- 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の対応について・・・・・・・・・・ 22

（経済・観光関連事項）

- 1 将来の九州観光を牽引する、特定複合観光施設（I R）
区域整備の実現について・・・・・・・・・・ 23

（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※・・・・・・・・・・ 25
- 2 一般国道205号の整備促進について※・・・・・・・・・・ 29
- 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・・・・・・・・・・ 32

（地方創生関連事項）

- 1 地方創生の推進について・・・・・・・・・・ 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 防衛施設関係工事等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

（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※・・・41
- 2 特殊地下壕対策事業について※・・・44
- 3 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・・・56
- 3 公共下水道の整備促進について※・・・58
- 4 地域鉄道「松浦鉄道」の施設整備推進のための支援策の充実について※・・・60
- 5 道路整備に係る財源確保について※・・・62

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）

本市は、慢性的に水源が不足している事から、度々、給水制限の実施を余儀なくされるなど慢性的に厳しい水事情にあり、市民生活や経済活動に影響を与えております。

こうした厳しい水事情は未だ解消されておらず、平成元年以降でも3度の給水制限を実施するなど、市民生活のみならず経済活動に大きな支障となっております。これ以外にも、頻繁に節水広報等の実施等の渇水対策を余儀なくされております。このような従来から慢性的に水源が不足している状況に加え、昨今の気候変動により将来の水資源状況が予測不能な状況となっており、水資源の安定的な確保はより緊急性・重要性を増しており、予断を許さない喫緊の課題となっております。

戦前、海軍鎮守府の開庁とともに爆発的な人口増加を遂げ、人口4千人ほどの村から一躍市制施行をいたしました。当時より深刻な水源不足にあり、第九期までの拡張事業を行い今日に至っておりますが、地形的な要因等から大きな水源に恵まれず、水道の安定供給を実現できていません。

水道は健康で文化的な生活をおくる上で最も基礎的なライフラインであり、企業経済活動の基盤であることは勿論、国防上の安全保障の観点からも安定的な給水を求められていることから、石木ダム建設による水事情の安定化は本市の永年の最重要課題として取り組んでおります。

特に、平成28年4月の中核市への移行においては、西九州北部地域の拠点都市として、圏域の活力の拠点となる連携中枢都市圏の形成も視野に入れながら、更なる都市機能の整備、拡充を図ることとしており、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」が形成されたことから、これらを支える水道インフラの整備が急がれるところです。

また、本市はこれまで隣接する複数の町と合併を致しましたが、水道法において同一市町村における水道事業の統合については配慮することとされており、従来から旧

合併地区も厳しい水源不足の課題を抱えており、給水サービスの平準化と水道事業の効率化を図るため、今後、合併地区の簡易水道等の内可能な施設を佐世保地区の水道に順次統合していく方針としております。

以上のおり、石木ダムは、水源不足の抜本的解決策として、本市に必要不可欠な施設であります。

現在、事業の実施に向け、事業主体である長崎県とともに様々な諸手続を進めているところであり、早期完成をめざし、全力を挙げて取り組んでいるところであります。



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早期実現等について

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につきましては、基地政策の最重要課題であると強く認識しておりますので、国防という極めて重要な国策に最大限協力しております本市の実情を改めて御認識いただき、以下につきましては、格段の御高配を賜りますようお願いいたします。

- 1 「新返還6項目」の早期実現
〔佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還等〕
- 2 基地等が所在することによる諸課題の早期解決
 - (1) 港内制限水域における漁業者の生活安定の取組
 - (2) 佐世保港の整備に関する取扱

（理 由）

国防及び日米の安全保障にかかる負担は、国民全体が等しく負うべきものと考えておりますが、現実的には、地勢的要件等により一部の地域が負担せざるを得ないことも認識しつつ、佐世保市は、国家的要請である安全保障の重要性に鑑み、これまで基地が所在するどこの都市よりも国策に協力してきたとの自負があります。

特に、佐世保港については、港区内の約8割が制限水域に設定され他に例を見ない大きな制約を受ける中で、在日米海軍、海上自衛隊、陸上自衛隊、民間企業等の施設が混在し、それぞれが十分に機能を発揮できない状況であり、基地の存在は日々の生活を営む市民にも様々な影響を与えております。

本市といたしましては、「基地との共存共生」を基本姿勢として、引き続き、国防という極めて重要な国策にできる限りの協力・支援を行ってまいり所存でございますので、本市の特殊性や防衛政策における貢献度合い等を御認識のうえ、佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還をはじめとする以下の佐世保港におけるすみ分けの早期実現等について、格別の御高配を賜りますようお願いいたします。

1 「新返還6項目」の早期実現

◎本市が早期実現を要望している「新返還6項目」

- ①佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還
- ②赤崎貯油所の一部（県道俵ヶ浦日野線の改良にかかる地域）の返還【完結】
- ③旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコー線）の返還
- ④赤崎貯油所の一部（佐世保重工業㈱の一時使用地区）の返還【完結】
- ⑤立神港区第1号～第5号岸壁の返還
- ⑥制限水域全面の返還（但し、緩和を含む。）

佐世保港には、在日米海軍、海上自衛隊、陸上自衛隊、民間企業等の施設が混在し、また、港湾施設も不足していることから、それぞれが機能を十分に発揮できない状況にあります。

このようなことから、港のすみ分けと密接不可分の関係にある「新返還6項目」の早期実現を目指して、今日まで市民と議会、行政が一体となり国等に対し要望を続けてまいりました。国とされても、このような地域の実情に鑑み、御尽力いただいているものと考えております。

さて、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・返還につきましても、平成23年1月、日米合同委員会で合意されたところであり、

前畑弾薬庫は、そ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、返還を強く要望してまいってきたところであり、現在、国からは弾薬庫移設に係る配置計画について検討を進め、今後は、これら検討の結果を踏まえた日米間の協議を加速していくと説明を受けております。

しかしながら、日米合同委員会合意から既に9年が経過しているものの、未だ具体の返還時期は見通せない状況であり、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、条件を付しての協力をいただいている関係地域・団体からは、国の事業推進姿勢に対し疑問や憤りを感じるといった声も聞かれます。

そのような中、本市といたしましては、関係地域・団体からの要望に対し、真摯に協議を重ねながら、一部、防衛補助事業の活用もある中、一定、市の一般財源をもって、移転先の環境整備について取組を進めているところであり、

さらに、本市による前畑弾薬庫返還跡地の利用構想を策定するとともに、移転先である針尾島弾薬集積所周辺における今後の交通事情の見込を踏まえ、道路に係る検討を行ったところであり、

1-1 前畑弾薬庫跡地利用構想の策定について

前畑弾薬庫については、市民の悲願として、これまで返還を強く要望してまい

ったところですが、平成30年3月にあらためて現時点における市としての跡地利用の基本的な考え方を前畑弾薬庫跡地利用構想としてとりまとめました。

そこでは、中心部に隣接する高い立地性、100年の時を刻む国内唯一無二の歴史的資産価値のある弾薬庫群（日本遺産）、豊かな自然環境など、前畑弾薬庫跡地が有する非代替的な価値、ポテンシャルを守り、活かすことを基本理念として、交流人口の拡大と雇用の創出を図るという地方創生の一つの起爆剤としての役割を担いつつ、同時に、佐世保の歴史を物語るシビックプライドの象徴としての土地利用を展望し、構想の実現に向け一日でも早い返還を要望するものです。

構想の策定にあたっては、市民主体のまちづくりの観点も踏まえながら、さまざまな立場の方から幅広く御意見等を伺うために、産業分野の代表者、学識経験者、建築士などの資格を持つ技術的専門家、近隣の地域住民の代表者、公募による市民、そして国の関係行政機関といった21名の委員で構成する「前畑弾薬庫跡地利用構想検討有識者会議」を設け、市民アンケートや関係者ヒアリングなど意見集約のための種々のプロセスも経て、まさに市民の返還に向けた切実な思いや気運の高まりを具現化する形で策定したものでございます。

国とされては、このような実状も十分に御認識いただき、可及的速やかに米側と協議・調整の上、今後必要となる手続きや工事着手の時期等、具体の計画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。

●跡地利用の基本的な考え方について（本構想抜粋）・・・別紙資料のとおり

1-2 針尾島弾薬集積所と国道205号（針尾バイパス）を直結する道路について

一方で、前畑弾薬庫の移転先である針尾島弾薬集積所が所在する江上地区におきましては、現在も弾薬運搬等の防衛施設関係車両が地域の生活道路を通行しておりますが、将来、弾薬庫の移転・集約に係る工事や、その後の弾薬庫としての運用により、今以上に車両の通行頻度の増加が見込まれ、地域住民の日常生活への更なる負担が懸念されます。

本市におきましては、地域住民からの強い要望を受け、生活道路とは別に防衛施設関係車両が通行するための新しいルートの調査・検討を行い、平成29年6月、九州防衛局へ検討結果を提示したところであります。

国におかれては、平成30年度から令和元年度にかけて実施された工事用道路に関する検討の結果を踏まえ、本市が提示したルートを含む複数のルート案から1本に絞り込んだ後、令和2年度から3年度までの2か年で、調査及び測量を実施されると伺っております。

当該道路の基本設計については、令和2年度防衛省予算の概算要求時には調査及び測量と併せて計画されていましたが、政府予算案の段階においては、ルート決定から基本設計に至る一つひとつのプロセスを丁寧に進めていくとの理由で実

施時期が見直され、先送りされた状況となっており、後戻り感は否めません。

令和2年度防衛省予算（前畑弾薬庫の返還に伴う建物等の移設関係）

概算要求時 約1億95百万円 → 予算案 約25百万円

つきましては、針尾島弾薬集積所が所在する地域住民の安全・安心の確保及び将来に亘る円滑な基地運営を図るため、当該工事用道路は工事終了後も、恒久的に防衛施設関係車両が通行するための専用道路として国において整備されるとともに、令和2年度予算において見送られた当該道路の基本設計については、移設事業推進に向けた国の姿勢を示す上でも令和3年度に予算化いただきますよう強く要望いたします。

- 針尾島弾薬集積所と国道205号（針尾バイパス）を直結する道路
（佐世保市構想ルート） ・ ・ ・別紙資料のとおり

また、現在まで「新返還6項目」のうち赤崎貯油所に関連する2項目が完結をみており、さらに平成25年6月、日米合同委員会において返還合意されておりました、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地について、平成26年2月、米側から日本側へ返還され、同年7月、国から佐世保重工業㈱へ売却されました。佐世保港のすみ分けがいつそう進展するよう、更なる御高配を賜りますようお願いいたします。

2 基地等が所在することによる諸課題の早期解決

(1) 港内制限水域における漁業者の生活安定の取組

佐世保港区内における80%以上が、24時間、365日、立ち入り禁止をはじめとする各種の制限が設定されており、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。

(2) 佐世保港の整備に関する取扱

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、さらには、昭和26年、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るなど、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、今日の米海軍佐世保基地の礎が築かれるとともに、海上自衛隊佐世保地方隊も所在することから、商港としての機能整備に大きな支障

をきたしております。

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、国際クルーズ船の受入れ環境の整備といった「国際旅客船拠点形成港湾」としての取り組みなどを進めているところです。

引き続き、佐世保港の整備に関しましては、佐世保港が、軍商二本立てとして共存共生での運用を図らなければならなかったという歴史上の経緯や、制限水域により自由に利用できる水域が狭隘であることなど、国防に協力する本市の現状をお汲み取りいただき、重点的な予算配分を含め、御高配を賜りますようお願いするものです。

【新返還 6 項目の進捗状況】

- 1 佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還
 - ・平成17年10月4日、日米合同委員会の下部機関である施設調整部会の第1回会合で日本側の要望である「前畑弾薬庫の移転・返還」について日米間の協議開始
 - ・平成17年12月19日、施設調整部会の第2回会合で「前畑弾薬庫の移転・返還」について集中的に論議
 - ・平成19年6月15日、施設調整部会の第3回会合で、前畑弾薬庫の針尾島弾薬集積所への移転整備に関し、日米間の認識が一致した基本的考え方が示され、跡地の返還についても初めて言及される
 - ・平成21年4月7日、関係するすべての団体から「移転に関し協力する」との回答が得られる
 - ・平成21年4月23日、市として国に対し、移設に関して、特段の意見がない旨を回答
 - ・平成21年6月19日、施設調整部会の第4回会合で、今後、安全性の確保を最優先し、弾薬庫の移設事業の推進を図ること等について、日米間で認識が一致
 - ・平成23年1月17日、日米合同委員会で合意

- 2 赤崎貯油所の一部（県道俵ヶ浦日野線の改良にかかる地域）の返還
 - ※ 平成17年1月20日、返還完了

- 3 旧米海軍専用鉄道側線（旧ジョスコー線）の返還
 - ・平成16年12月21日、佐世保重工業(株)東門～西門について日米合同委員会で返還の基本合意

- 4 赤崎貯油所の一部（佐世保重工業(株)の一時使用地区）の返還
 - ・平成16年12月21日、日米合同委員会で返還の基本合意

- ・平成19年3月26日、第28回旧軍港市国有財産処理審議会において、米政府に対して返還要求するとともに、返還後は佐世保重工業㈱へ売払うことを承認
- ・平成20年3月13日、日米合同委員会で返還合意
 - ※平成21年3月17日、返還完了

5 立神港区第1号～第5号岸壁の返還

- ・平成16年12月21日、3・4・5岸の一部について、日米合同委員会で返還の基本合意
 - ※平成22年3月30日、当該岸壁返還の前提となるジュリエット・ベースン内の新岸壁完成
- ・平成22年10月1日、3・4・5岸の一部について、佐世保重工業㈱が取得要望書を提出
- ・平成22年11月26日、佐世保重工業㈱に対して売払うことについて、佐世保市として異存がない旨、福岡財務支局長崎財務事務所佐世保出張所に副申書を提出
- ・平成23年5月20日、第33回旧軍港市国有財産処理審議会において、米政府に対して返還要求するとともに、返還後は佐世保重工業㈱へ売払うことを承認
- ・平成25年6月13日、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地について、日米合同委員会で返還合意
 - ※平成26年2月4日、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地について返還完了
- ・平成26年5月22日、第36回旧軍港市国有財産処理審議会において、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地の売却価格について承認
- ・平成26年7月11日、立神港区第3号岸壁の一部、第4号岸壁、第5号岸壁の一部及びその背後地について、国から佐世保重工業㈱へ売却

6 制限水域全面の返還（但し、緩和を含む。）

[返還実績]

- ・平成16年 1月23日、ジュリエット・ベースン岸壁整備に伴う水域返還
- ・平成16年12月28日、横瀬地区L C A C施設整備に伴う水域返還
- ・平成21年 3月17日、佐世保重工業㈱が一時使用していた赤崎貯油所の一部土地の前面水域（約3.8ha）返還



(所 管)

防衛省地方協力局地方調整課、周辺環境整備課、補償課
外務省北米局日米地位協定室
国土交通省港湾局計画課

◀前畑弾薬庫跡地利用の基本的な考え方▶

前畑弾薬庫跡地のポテンシャル

建造物群が現存する弾薬庫としての唯一無二の歴史的価値

- 明治21年(1888年)に最初の火薬庫が完成してから現在に至るまで一貫して火薬庫(弾薬庫)として使用されてきた希少な歴史と、建物群として現存している国内唯一の場所

100年の歴史を刻む原生林が残る豊かな自然環境

- 100年以上手つかずの自然・原生林が残る市内でも貴重なエリア。海から見た美しい景観も形成

中心部に隣接する高い立地ポテンシャル

- 市街地または港の玄関口(佐世保駅・離島航路発着場)から約10分の好立地場所
- 中心部でまとまった敷地を確保できる貴重な場所

歴史的価値の保全・継承と本市の経済・交流の活性化を加速させる大きなチャンス！

《本市を取り巻く社会情勢》

交流人口拡大による地域経済活性化の大きな契機、地方創生への取組

- 国際旅客船拠点形成港湾の指定
- IR構想の推進
- 旧軍港4市の日本遺産の認定
- 長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産の世界遺産登録への期待
- 成長可能性ランキング 全国10位に～将来に向けた大きな可能性～

市民の憩い・集える場としての大きな期待

- 市民アンケート調査(Web調査)により集客施設等への活用期待(割合が最も高い)
- 同調査にて回答した市民の約4割が「市民の憩い・集いの場」としての活用を望む[港内の臨海部において、都市機能上求められる市民に開放された親水空間がほとんどない]

基本理念

弾薬庫の歴史的資産価値(日本遺産)と豊かな自然環境を守り・活かし、本市の交流人口拡大と雇用創出を加速化させる土地利用を展望する

本市待望の臨海部における平和産業港湾都市にふさわしい「新たなシビックプライド拠点」の誕生へ

優位性・ポテンシャル

- ◎佐世保駅から2km圏内に位置する観光拠点の一つ
- ◎佐世保では唯一の歴史的建造物・自然・景観が一体的に残された観光資源

- ◎佐世保みなとインターから僅か500mの立地
- ◎中心部では唯一のまとまった用地
- ◎隣接する工業地域との連携の可能性
- ◎歴史的資源とビジネスの融合という新たな可能性

基本コンセプト (2パターンの将来展望)

将来展望 A

自然的・歴史的資源を活かした新たな交流拠点の創出



(仮称)日本遺産「佐世保鎮守府」(近代化遺産)の重点集客エリアとしての魅力向上と周遊形成

豊かな緑地環境及び海からの景観を保全し、また弾薬庫の歴史的資産価値(近代化遺産)を活かし、遊歩道等の整備によるアクセス性と回遊性を高め、新たな交流機会の創出を図る。

- ①建物群[弾薬庫(近代化遺産)]の保全・継承
- ②建物のリノベーション等による集客・交流施設の誘致等
- ③イベントなど多目的広場として使用できる公共用オープンスペース
- ④自然景観の保全

2つの活用イメージ

将来展望 B

立地環境を活かした産業活性化・雇用創出拠点



立地環境を活かした企業等の誘致・立地による雇用創出

隣接する工業地域との連携を視野に、企業等の誘致・立地により産業創出を図るとともに、必要に応じて岸壁整備等を行い港の振興を図る。

- ①立地環境を活かした企業等の立地・誘致。必要に応じて岸壁整備等により港湾利用の推進
- ②建物群[弾薬庫(近代化遺産)]の保全・継承
- ③イベントなど多目的広場として使用できる公共用オープンスペース
- ④自然景観の保全

【注釈】シビックプライド・・・直訳すると「都市の誇り」。ここで言う「シビックプライド」とは、旧日本海軍の鎮守府が置かれてからの自然環境や建物など往時の姿が偲ばれ、国内唯一無二の100年超の歴史を刻む、戦後最大の返還跡地の利用に関して、市民の期待が高く、また市民にとって象徴的な場所(空間)となることを意図して表現したもの。

将来展望 A

自然的・歴史的資源を活かした新たな交流拠点の創出

(仮称) 日本遺産「佐世保鎮守府」(近代化遺産)の
重点集客エリアとしての魅力向上と周遊形成



(効果イメージ)

《類似事例による効果イメージ》 赤レンガパーク(舞鶴市)



赤レンガパーク(舞鶴市)
同水準の来訪者数の場合

46億円

(集客40万人/年の場合)

※舞鶴市の赤レンガパークの
年間来場者数は約40万人に
本市観光客消費単価
(11,662円/人・日帰り)を乗じた場合

観光消費額
による
経済的効果



将来展望 B

立地環境を活かした産業活性化・雇用創出拠点

立地環境を活かした企業等の誘致・立地
による雇用創出



(効果イメージ)

- ◎ 抜群の自然景観や個性的な建築物群は、IT系企業をはじめ、SOHO(デザイン系など)、クラフト系企業などの活用に最適
- ◎ 佐世保産業に新たな風を起こすベンチャー育成等の「ビジネス・コミュニティビレッジ」としての活用を展望

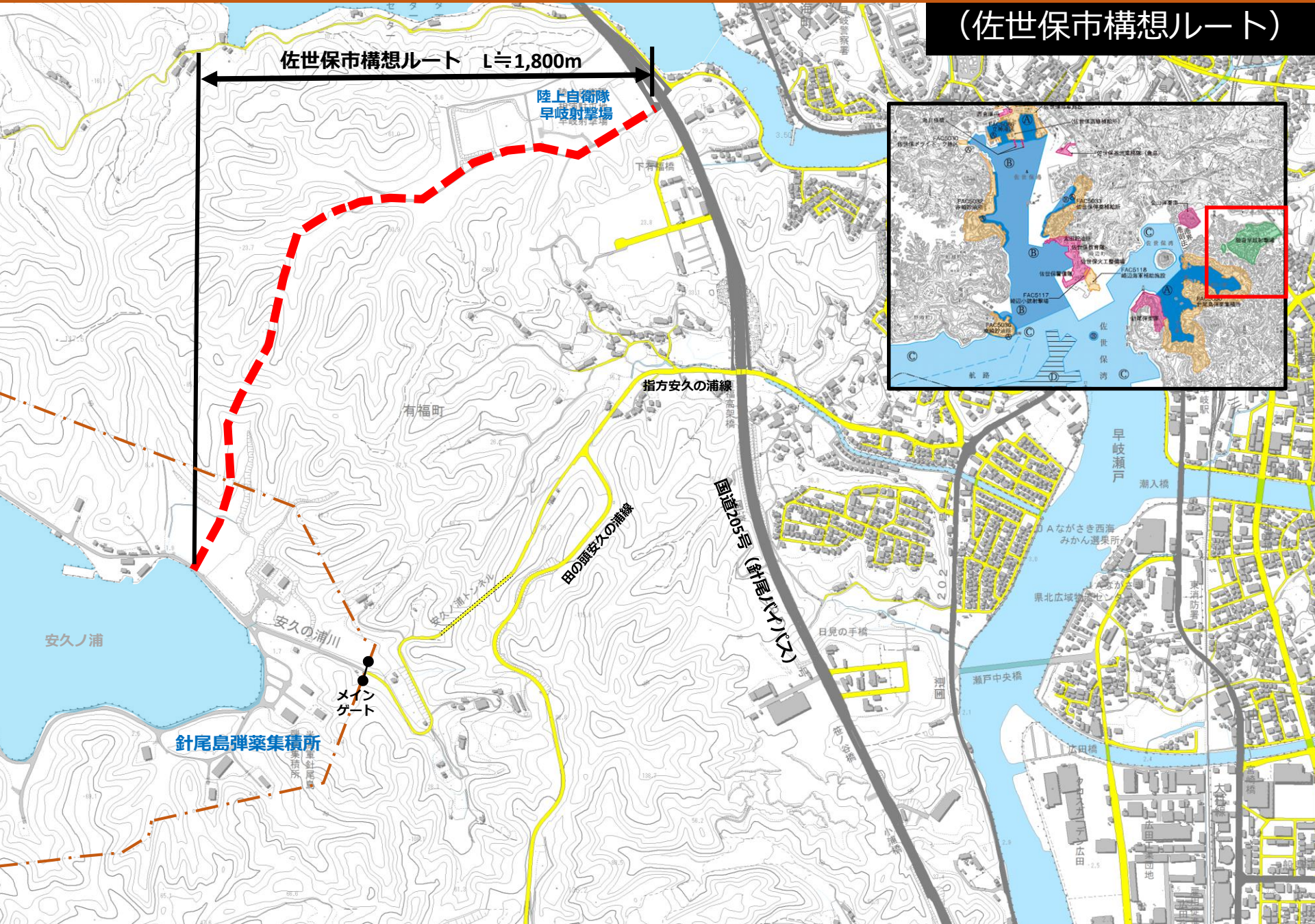


10年で100社の起業を目標!

活用可能な約30棟を3年間利用可能な
インキュベーション施設として利用した場合

針尾島弾薬集積所と国道205号（針尾バイパス）を直結する道路

（佐世保市構想ルート）



【本市の最重点課題】

（基地関連事項）

2 自衛隊による崎辺地区の利活用について

本市崎辺地区においては、我が国の防衛政策における「南西地域の防衛態勢の強化」という方針のもと、平成26年3月に自衛隊による施設整備構想が示され、平成29年度から本格的な整備事業が進められているところであります。

そのような中、崎辺西地区においては、平成31年3月に陸上自衛隊の水陸両用車部隊を配備する崎辺分屯地が開設されました。また隣接する崎辺東地区においては、海上自衛隊による利活用計画に係る設計業務が令和元年度より実施されており、引き続き、港湾施設の実施設計に要する経費が令和2年度の防衛省予算に計上されております。

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を鑑みますに、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、できる限り協力・支援を図ってまいり所存であります。

つきましては、引き続き自衛隊による崎辺地区の利活用を着実に押し進めていただく中で、佐世保港港湾計画の存在を注視しながらも、可及的速やかに関係者と調整の上、崎辺分屯地における具体的な運用計画をお示しいただくとともに、崎辺東地区における施設整備について、特に公有水面の埋め立てを伴う場合には、佐世保港のすみ分けに資する施策展開にもつなげてまいりたいと考えておりますので、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

本市は、南西地域に近いという地勢的要件から、日本西端の防衛の要衝として明治22年の旧海軍鎮守府の開府とともに発展し、今日に至っております。

加えて、佐世保市民は、国防並びに安全保障という国家の基幹である政策に関し、明治期以降、戦前・戦後を通じて今日まで、できうる限りの協力をしてまいりました。

このような基地との共存・共生の考えの下、市、市議会及び経済界の三者は、国に対し、L C A C移転後における崎辺地区跡地について、日本側への返還と海上自衛隊による利活用を要望し、更には、国による潜水艦の増隻方針を受け、潜水隊群の佐世

保配備を要望いたしました。

このことに対する国からの回答としまして、平成26年3月、潜水艦部隊の佐世保配備計画はないとした上で、崎辺東地区については、岸壁整備を含む海上自衛隊による利活用構想を示され、また、相浦駐屯地に水陸機動連隊の一つを配置することに併せて、崎辺西地区に水陸両用車部隊を配備するという基本的な構想が示されました。

崎辺西地区につきましては、平成27年12月、佐世保重工業株式会社と国との間で、土地売買契約が締結され、その後、国におかれては関係機関との調整等を経て、平成29年4月から施設整備工事に着手され、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、その隷下の水陸両用車部隊が配備される陸上自衛隊崎辺分屯地が平成31年3月に開設されました。

また、崎辺東地区につきましては、平成27年8月、日米合同委員会において、米海軍LCACの暫定駐機場として使用されていた崎辺海軍補助施設について、当該施設内に所在する消防訓練施設を赤崎貯油所内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が合意され、現在、赤崎貯油所において工事の進捗が図られていると聞き及んでいるところです。さらに、崎辺東地区においては、崎辺西地区に配備された水陸両用車部隊との連携を図るべく、大型護衛艦や「おおすみ」型輸送艦等が係留することが可能な大規模岸壁等の整備及び陸上部分における補給倉庫等の後方支援施設の整備計画について、令和元年度から設計業務が実施されており、また、係留施設や護岸等の港湾施設の実施設計に係る経費が、令和2年度予算として計上されているところです。

今後、可及的速やかに関係者と調整の上、崎辺西地区については、崎辺分屯地における水陸両用車の運用に係る具体の計画をお示しいただくとともに、地域住民の生活環境への影響をできるだけ軽減するよう、必要に応じ、適切に対処していただきますようお願いいたします。

また、崎辺東地区について、施設整備にあたり特に本市公有水面の埋め立てを伴う場合には、制限水域や防衛施設の混在により、佐世保港区内における公共港湾施設としての利用が限定されている現状から、港のすみ分けに資する施策展開にもつなげてまいりたいと考えておりますので、御配慮いただきますようお願いするものです。

また、本市といたしましては、国防上必要とされる自衛隊施設の整備・充実に向けて、今後ともできる限り協力・支援を図ってまいりたい所存であります。

なお、将来新たな潜水隊群が計画されることとなりました際には、改めて佐世保配備について御検討くださいますよう重ねてお願いいたします。

【崎辺地区の経緯】

(戦 前)	旧海軍が第21海軍航空廠崎辺地区として使用
昭和20年 9月24日	連合軍が接收。通信施設、倉庫、野積場、ゴルフ場として使用開始
昭和49年 2月 7日	崎辺の全面返還が日米合同委員会で正式合意

昭和49年	12月26日	崎辺地区返還
昭和59年	12月20日	米側が施設特別委員会で崎辺東地区の再提供を要求
昭和60年	6月21日	「第11回旧軍港市国有財産処理審議会」において、崎辺東地区の米軍への再提供が承認される
昭和60年	7月5日	崎辺東地区の米軍再提供を日米合同委員会で合意
平成元年		崎辺東地区の海自棧橋計画を港湾計画に位置付け
平成6年	9月19日	佐世保港内でL C A C初運用
平成7年	6月30日	崎辺海軍補助施設(崎辺東地区)において、米軍がL C A Cの運用を開始
平成11年	2月5日	「第22回旧軍港市国有財産処理審議会」において、崎辺西地区を艦艇船修繕用ドック等、造船所敷地として佐世保重工業(株)への売払いを承認
平成18年	4月14日	「第27回旧軍港市国有財産処理審議会」において、崎辺西地区の用途変更承認(塗装工場等への変更)
平成21年	7月1日	「崎辺地区の利活用に関する決議」を議決
平成21年	7月2日	「崎辺地区の利活用に関する要望書」を防衛大臣、海自
	～3日	佐世保地方総監、九州防衛局長、長崎県知事等へ提出
平成22年	11月25日	海上自衛隊による崎辺地区の利活用をより具体化するものとして潜水隊群の佐世保配備を要望
平成22年	12月15日	「海上自衛隊による崎辺地区の利活用を具現化する潜水隊群の誘致に関する意見書」を議決
平成22年	12月20日	市、市議会及び経済界の三者で「海上自衛隊潜水隊群の誘致に関する要望書」を防衛大臣等へ提出
平成24年	12月19日	L C A C移転先である横瀬L C A C施設の提供及び水域の変更について日米合同委員会で合意
平成25年	2月1日	横瀬L C A C施設の提供及び水域の変更について閣議決定、並びにL C A C施設の提供手続きが完了
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	佐世保重工業株式会社と国との間で、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

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
隊崎辺分屯地開設



(所 管)

防衛省整備計画局防衛計画課、施設計画課
防衛省地方協力局地方調整課、周辺環境整備課
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
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）

3 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）

本市の最重点課題として、例年要望しております前畑崎辺道路の建設につきまして、昭和60年12月の海上自衛隊針尾弾薬庫の建設に伴う市有地分譲に際し、本市中心部と崎辺地区とを結ぶ重要な幹線として位置付け、本市が強く要望したものであり、昭和61年4月、佐世保市及び佐世保市議会は、当計画路線について、その一部が前畑弾薬庫施設にかかることから、国に対して一部返還を求め、同年9月には、前畑弾薬庫の一部を返還のうえ、防衛施設庁の補助事業として道路を新設するよう要請し、国からは、昭和62年12月、「道路建設に伴う施設の一部返還実現に向けて最大限の努力をする。」との回答をいただいております。

その後、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、令和元年度は係留施設や後方支援施設の設計業務費が、また、令和2年度は係留施設や護岸等の港湾施設の実施設業務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、施設の拡充にかかる経費が令和元年度及び2年度予算に計上されております。

このような動きがある中で、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して以降、令和元年度までに地質調査や道路設計等を行い、また、一部用地を取得し、現在、トンネル工事の準備工に着手しているところであり、今後は用地取得を継続するとともに、本道路の主要構造物となるトンネル工事に着手する等、早期完成に向け事業を鋭意進めているところであります。

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

つきましては、国とされましても、基地との共存共生を基調とした防衛施設の安定

的使用に関する本市の協力姿勢につきまして、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)

防衛省整備計画局防衛計画課、施設計画課

防衛省地方協力局地方調整課、周辺環境整備課

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

【本市の最重点課題】

(基地関連事項)

4 国有提供施設等所在市町村助成交付金(基地交付金) の国の予算枠拡大及び本市交付額の増額について

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。

- 1 交付金の増額
- 2 対象資産の範囲拡大
- 3 特殊事情の考慮

(理 由)

- 1 国の基地交付金の予算については、令和元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。

- 2 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、自衛隊の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。

- 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おります。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43%が米軍・海上自衛隊の使用施設となっております。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70%、本市が利用できる大型係船用岸壁は約18%、民間企業が所有する大型係船用岸壁は約12%という状況にあります。

これら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を踏まえ、固定資産税の代替的措置等といった側面のみならず、このような国防政策に伴う経済活動の制約という特殊事情につきましても、交付金算定の折、十分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、使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
昭和56年度	25,150	100	41,837	100	520,749	100
平成元年度	26,150	104	61,168	146	590,062	113
平成4年度	27,150	108	69,615	166	609,448	117
平成7年度	28,150	112	79,150	189	641,393	123
平成10年度	29,150	116	92,281	221	669,685	129
平成13年度	30,150	120	86,572	207	680,259	131

平成 16 年度	31,150	124	101,554	243	706,237	136
平成 17 年度	31,540	125	104,764	250	710,655	136
平成 19 年度	32,540	129	106,145	254	745,806	143
平成 20 年度	32,540	129	114,729	274	762,449	146
平成 21 年度	32,540	129	115,926	277	748,505	144
平成 22 年度	33,540	133	119,405	285	786,418	151
平成 23 年度	33,540	133	93,490	223	776,354	149
平成 24 年度	33,540	133	87,404	209	765,128	147
平成 25 年度	34,540	137	87,853	210	772,704	148
平成 26 年度	34,540	137	83,449	199	753,781	145
平成 27 年度	34,540	137	79,752	190	758,741	146
平成 28 年度	35,540	141	76,313	182	768,345	148
平成 29 年度	35,540	141	74,332	178	757,560	145
平成 30 年度	35,540	141	72,813	174	759,641	146
令和元年度	36,540	145	70,366	168	788,018	151

(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自衛隊施設資産価格（令和元年度）

46,049,835千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 644,698千円（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（令和元年度）

6,330,326千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 88,625千円（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】

（国際クルーズ拠点港関連事項）

1 一般国道205号針尾バイパスの早期完成について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

平成29年度から国直轄事業として進めていただいております「佐世保港国際クルーズ拠点整備事業」におきまして、令和2年度から浦頭地区の供用が開始されたことから、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。

一般国道205号針尾バイパスの早期完成

（関連事業：参考）

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

一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）のバイパス新設

（理 由）

本市におきましては、本土最西端に位置する東アジアに近い地理的優位性や背後地の豊富な観光資源を活かし、東アジア観光客の誘客強化に取り組んでいるところです。

こうした中、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、大型の国際クルーズ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発展していくことを目指しております。

浦頭地区においては、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おります。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4月に一部供用を開始しているところです。

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都市公園の整備

を進めているところです。

しかしながら、特に三浦地区と浦頭地区に同時にクルーズ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、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については、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。

つきましては、本市の成長戦略プロジェクトを着実かつ速やかに推進するため、一般国道205号の針尾バイパス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〉

一般国道205号針尾バイパス

事業概要：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

（関連事業：参考）

- ・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：国際クルーズ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
- ・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)

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

【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の対応について

佐世保港においては、「国際旅客船拠点形成港湾」に指定されたことによる、国際クルーズ客船受入に向けた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）

国におかれては、「観光立国実現に向けたアクションプログラム」により定めた、2020年までのクルーズ船による外国人入国者数100万人の目標を5年前倒しで実現したことから、平成28年3月の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において、目標を500万人に上方修正し、さらに、クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現に向けた施策「官民連携による国際クルーズ拠点」の展開を行うこととされています。

本市は本土最西端であり、東アジアに近い地理的優位性をはじめ、背後地には豊富な観光資源が所在するなど、東アジア観光客の誘客強化を進めるうえで、大変優位な条件を有しています。

佐世保港は平成29年1月に「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾に選定され、同年7月には「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4月、この指定を受け、整備を進めてまいりました浦頭地区の岸壁が供用開始したことにより、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まいります。

つきましては、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り、本市の成長戦略プロジェクトを推進するため、佐世保港の浦頭及び三浦の両地区での供用開始に伴い増加が見込まれる国際クルーズ客船に対する円滑なC I Q対応をいただきますよう、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・生活衛生局生活衛生・食品安全企画課検疫所業務管理室

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 将来の九州観光を牽引する、 特定複合観光施設（I R）区域整備の実現について

地方創生につながる九州・長崎 I R の区域整備計画認定につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

（理 由）

令和2年1月にカジノ管理委員会の設置及び国の基本方針が公表され、日本型 I R の実現に向けた動きが国・都道府県等・立地市町村等において加速しております。

I R 区域整備計画の認定に際しましては、特定複合観光施設区域整備法の基本理念に則した優れた区域整備計画を認定されることと期待され、長崎県では、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区域への I R の導入に向けた取組を推進しており、本市と致しましても長崎県と共に本区域への I R の誘致に取り組んでいるところです。

これらの取組につきましては、行政のみならず、長崎県議会及び佐世保市議会、並びに九州経済界の御理解と御協力のもと、官民が一体となった誘致推進活動を行っており、平成30年10月に開催された九州・長崎 I R 推進総決起大会においては「長崎県を九州第一弾の I R 区域として認定すること」が決議されました。

また、令和元年6月開催の九州各県議会議長会議、九州地方知事会議、九州地域戦略会議においても、九州・長崎 I R を九州第一弾として応援するという決議がなされ、九州全域においてさらなる後押しをしていただいたところです。

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。

その点で、本区域は、東アジアへの近接性や、地方において類を見ない投資規模と安定した経営環境を備えた観光拠点であるハウステンボスを有するなど、I R に必要とされる要件、素地を既に有しており、国際競争力の高い魅力ある滞在型観光としての日本型 I R のモデルになり得るものと自負しており、このことは「観光先進国」の実現を目指す国の政策を後押しするものであります。

つきましては、官民一体として申請できる準備が整っており2020年代半ばの開業を見据えている状況であること、及び、I R の実現は観光面で地方創生の大きな柱となることが期待されることから、地方創生への貢献にご配慮いただき、九州・長崎 I R の区域整備計画認定について、格段の御高配を賜りますようお願いするものです。

■九州・長崎IR候補区域



■九州地域戦略会議



■九州・長崎IR推進決起大会



(所 管)

観光庁国際観光部国際観光課

【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）

西九州自動車道の整備促進につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

1 松浦佐々道路（松浦 I C～佐々 I C）の整備促進

2 佐世保道路（佐々 I C～佐世保大塔 I C）の4車線化の整備促進

3 武雄佐世保道路（佐世保大塔 I C～武雄南 I C）の4車線化の早期事業化

4 道路利用者の安全確保のための休憩施設の設置

（理 由）

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

平成29年1月に、佐世保港が東アジアからのゲートウェイとして「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。

現在、拠点形成のために三浦地区と浦頭地区において施設整備を進めてきており、供用中の佐世保港国際ターミナル（三浦地区）においては、平成30年7月に岸壁延伸工事を完了し、佐世保港浦頭地区においては令和2年4月に一部供用を開始しているところです。

将来的には、佐世保港において訪日クルーズ旅客100万人以上を目指すこととしております。

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

り巻く環境は大きな変化を迎えようとしております。

本市を中心とした12市町で構成する「西九州させぼ広域都市圏」が形成されましたが、連携を支え、それぞれのインフラストック効果を最大限発現させるためには、都市や拠点間を結ぶ重層的かつ強靱な広域道路ネットワークが必要不可欠であり、その最も骨幹をなす西九州自動車道松浦佐々道路の整備促進について お願いするものです。

また、交通渋滞や事故発生率の高さなど、高速定時性や安全性の確保に課題が大きい佐々ICから佐世保大塔IC間につきましては、平成30年3月に西日本高速道路株式会社による4車線化の事業許可が示され、4月から加速度的に事業が進められ、令和元年11月には早々に工事着手されたところです。

4車線化の事業化に際しては、高速道路の無料区間を将来的に有料区間とすることを前提に有料道路事業を導入するといった全国初の取り組みや、料金設定に際しての地元への配慮など、国土交通省をはじめとした関係機関のご尽力に対し、厚くお礼申し上げます。

今後、円滑な事業進捗が図られ、段階的な供用が開始される予定である令和6年度以降は、順次課題が解決していくものと期待しておりますが、工事実施に際しては既存道路の交通への影響が想定され、市民の日常生活への影響が懸念されることから、国におかれましても着実な事業進捗のため、ご協力賜りますようお願い するものです。

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

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

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

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

特に、佐世保大塔ICについてはインターチェンジの構造的な影響が非常に大きく、料金所と交差点が近接している現状や、大塔ロータリーにおける交通信号

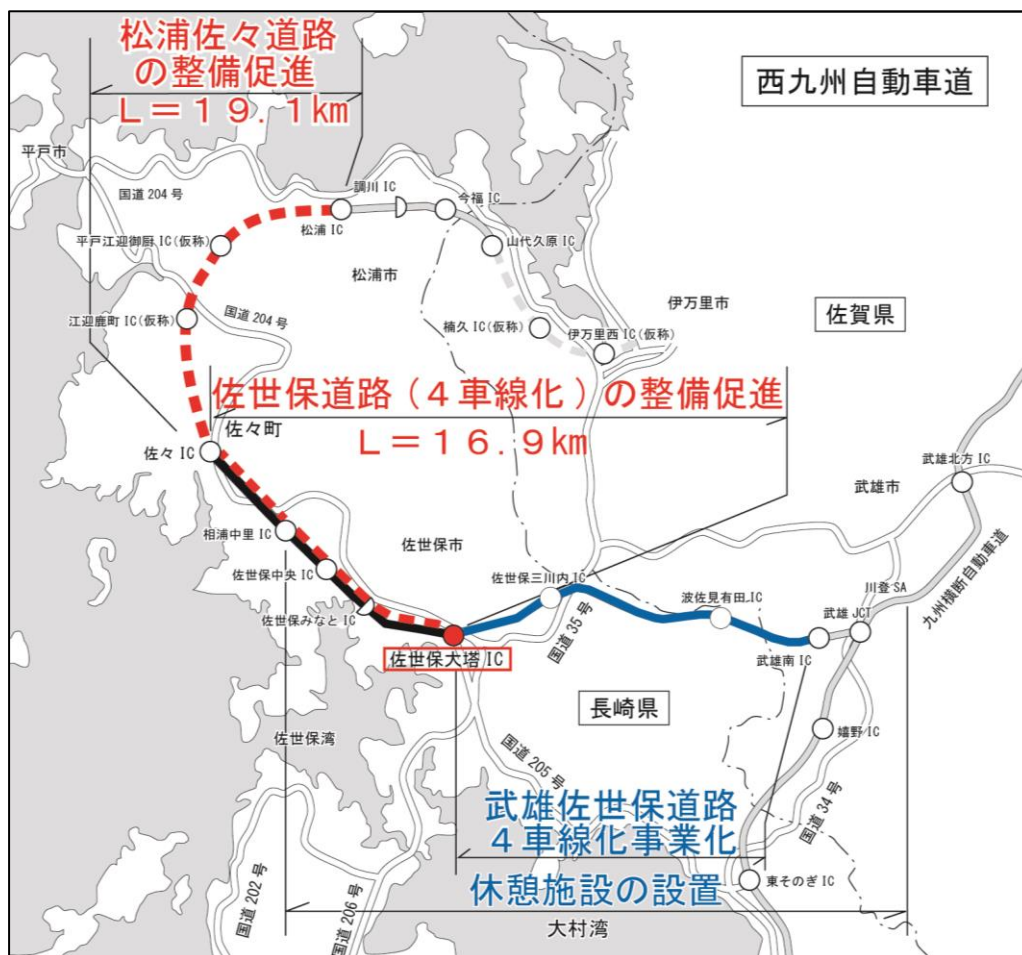
機による交通制御の現状の改善のためには抜本的な対策が必要であると考えるところであり、また佐世保中央ICについては近接する佐世保みなとICがハーフインターという構造に起因する影響が大きいと推測されますことから、各インターチェンジの状況を十分御賢察いただき、所要の調査を踏まえた検討の実施、並びに4車線化と合わせた対策の実施についてお願いするものです。

〈事業の概要〉

松浦佐々道路（松浦IC～佐々IC）L＝19.1km

佐世保道路（佐々IC～佐世保大塔IC）L＝16.9km

武雄佐世保道路（佐世保大塔IC～武雄南IC）L＝22.1km（うち対面通行区間L＝10.0km）





(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）

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。

1 一般国道205号針尾バイパスの早期完成

2 地域高規格道路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）

（理 由）

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

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

そのような中、地方創生を実現するための地元での取組として、平成29年1月に、佐世保港が東アジアからのゲートウェイとして「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。

現在、拠点形成のために三浦地区と浦頭地区において施設整備を進めてきており、供用中の佐世保港国際ターミナル（三浦地区）においては、平成30年7月に岸壁延伸工事を完了し、佐世保港浦頭地区においては令和2年4月に一部供用を開始しているところです。

将来的には、佐世保港において訪日クルーズ旅客100万人以上を目指すこととしております。

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

今後、それぞれのインフラストック効果を最大限発現するためには、中核道路を担

う一般国道205号に係る課題解決の必要性・緊急性が高まっています。

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

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

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

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

このような国道205号の課題解決により、長崎県における広域観光ルートが形成され、その「ストック効果」は長崎県にとどまらず、連携中枢都市圏の圏域である西九州北部地域の観光産業をはじめ、諸産業の発展に非常に大きな影響を与えるものと考えます。

つきましては、針尾バイパスの早期完成、及び東彼杵道路の早期事業化について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

- 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）



国道 205 号(江上交差点)の整備状況①



国道 205 号(江上交差点)の整備状況②



(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

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、次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。

- 1 肥前山口～武雄温泉間の複線化が大町～高橋間に限定されることにより、佐世保～博多間の特急みどりの所要時間に遅延など悪い影響を及ぼさないようにすること
- 2 西九州ルートの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は、一体的なものとして取り扱うこと
- 3 長崎市～福岡市間にフル規格の新幹線が運行されるようになったときは、これまでの歴史的背景を踏まえ、佐世保市から運行時間が短縮できる西九州ルートへの直通運行を視野に入れた、佐世保線の輸送改善方策の推進を行うこと
- 4 長崎県下の都市を結ぶ大村線の表定速度改善など輸送力の強化を図ること

(理 由)

九州新幹線西九州ルートにつきましては、武雄温泉～長崎間のフル規格での整備、肥前山口～武雄温泉間の複線化を新幹線スキームで実施することとなっておりますが、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であります佐世保市までの輸送改善についてはまだ実現にいたっておりません。

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」が示されており、佐世保線及び大村線の輸送改善につきまして、上記の整備方策が策定されるようお願いするものです。

佐世保線・大村線（イメージ図）



(所 管)

国土交通省鉄道局幹線鉄道課、施設課、鉄道事業課

【本市の最重点課題】

(地方創生関連事項)

1 地方創生の推進について

日本本土最西端の都市として、アジアとの近接性、地の利を生かした地域開発※により、「しごと」と「ひと」の好循環を呼び込む施策の展開を背景としながら、本市が行う、移住定住、産業振興等に係る地方創生関連事業に対する地方創生推進交付金の重点配分について、格段のご高配を賜りますようお願いいたします。

1. 地方創生推進交付金の重点配分

2. 地方創生道整備推進交付金の予算確保

※佐世保市リーディングプロジェクト：H29 から 10 年程度で集中的に実施する地方創生牽引事業

- 1、クルーズ船入港体制整備：16 万トン級大型クルーズ船受入に向けた基盤整備（国際クルーズ拠点形成事業）
- 2、俵ヶ浦半島開発：九十九島湾を眺望できる俵ヶ浦半島の活性化と観光拠点施設整備
- 3、名切地区再整備：PPP による公園整備（P-PFI）・私立小中学校開設等の中心市街地再開発
- 4、基地との共存共生：海上・陸上自衛隊、米海軍佐世保基地関連業務従事者の生活環境づくり・基地経済活性化
- 5、特定複合観光施設（IR）誘致：国内 3 か所の特定複合観光施設区域認定を目指す取り組み
- 6、企業立地・新工業団地整備：市外企業の誘致と新たな製造業の受け皿となる工業団地（相浦地区）整備
- 7、英語が話せる街佐世保：英語シャワー事業などを通じて行う「英語が話せるまち・英語で交わるまち」づくり
- 8、九十九島・世界文化遺産・日本遺産の活用：世界で最も美しい湾クラブ加盟、日本遺産（鎮守府、肥前窯業園）、世界遺産（黒島集落）の情報発信



(理 由)

1 本市は、人の流入を力の源泉としてきた多様性のまちであるという特性を生かし、地方創生を牽引する8つのリーディングプロジェクトを実施しています。

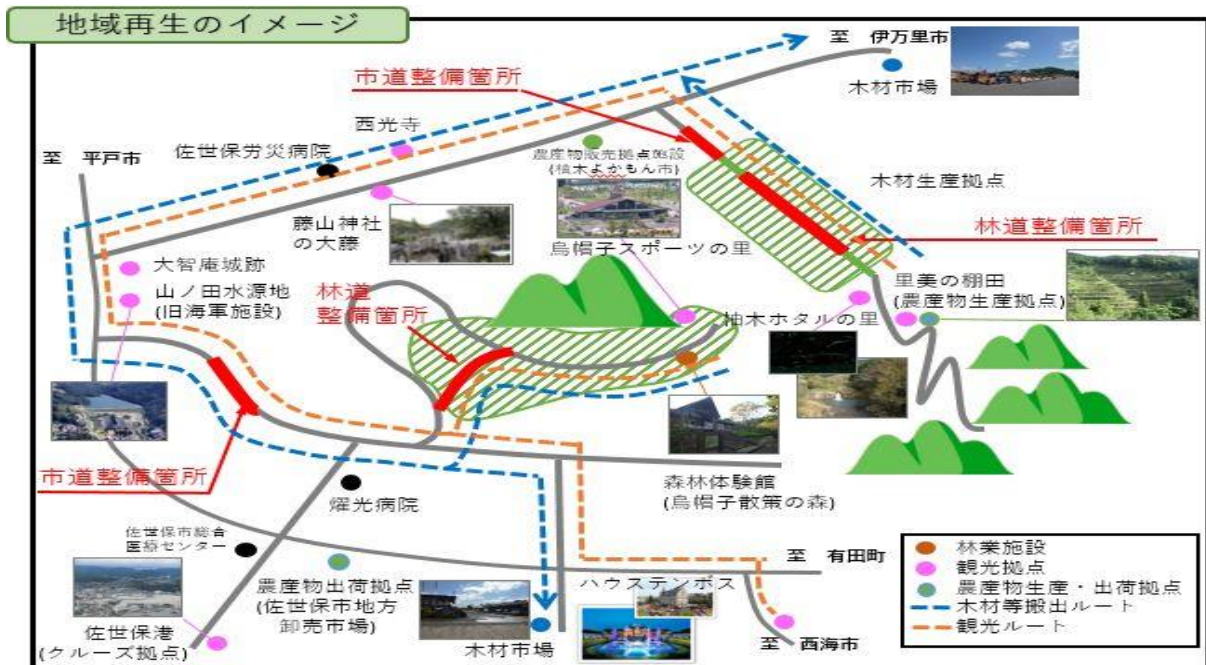
都市部へ流出する人の流れを変えるためには、本市の地理的・歴史的価値を生かした、魅力的かつインパクトのある事業展開が必要であり、それによる大きな人の流れの変化を呼び水とした上で、各種地方創生関連事業を実施する必要があります。

継続中の大村湾を生かしたリゾート開発、移住促進のための創業（産業）支援等に加え、今後、新たに展開していく各種事業について、着実な進展を図るためにも、地方創生推進交付金の重点的配分を、特にお願いするものです。

2 本市は、市域の48%に及ぶ森林資源を有していながら、林業における基盤やその流通経路の整備が進んでいないことが大きな課題となっています。

また、このことが担い手の不足、高齢化による林業衰退、土砂災害防止など公益的機能の低下につながっていく懸念もあります。

「佐世保市の交流を支える交通ネットワーク構成計画」に基づく着実な事業実施が、担い手の育成・確保、産業の活性化につながることから、引き続き地方創生道整備推進交付金の十分な予算確保をお願いするものです。



「佐世保市の交流を支える交通ネットワーク構成計画」

(所 管)

内閣府・地方創生推進事務局

【本市の重点課題】

（防衛施設所在地の振興（基盤整備））

1 防衛施設関係工事等に係る市内企業の受注機会の拡大について

佐世保地区における防衛施設関係工事等に関して、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）

防衛施設関係工事については、地元でできるものは可能な限り地元企業へという考えのもとに、これまでも防衛省に対し、機会あるごとに、市内企業の受注機会の拡大への配慮について要請してまいりました。

このことに対して、九州防衛局管内では、分離分割発注や入札に係る評価項目について、地元企業をより高く評価する「地域精通度等」を佐世保市と西海市にのみ採用するなど、これまでも地元企業の受注機会の拡大について、御配慮いただいていたところでもあります。

しかしながら、地元企業からは、「国策に協力し、基地を抱えるまちとして、もう少し経済的恩恵を享受できないものか」といった声があるのも事実であります。

今般の防衛計画の大綱並びに中期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、一層厳しさと不確実性を増す安全保障環境の下、引き続き地方公共団体等との連携を図り、これまで以上に防衛省・自衛隊の政策や活動に理解と協力を求めるとともに、地方の特性に配慮し、同時に、基地等の運営に当たっては地元経済への寄与に配慮するとされています。

本市におきましては、平成31年3月に崎辺西地区において陸上自衛隊崎辺分屯地が開設されましたが、崎辺東地区においては、大規模岸壁等の整備等、海上自衛隊による利活用計画に係る設計業務が令和元年度より実施されており、港湾施設の実施設計に要する経費が令和2年度の防衛省の予算において計上されております。また、既存の崎辺所在部隊においても施設の新設等が予定されているところであり、今後も引き続き防衛施設関係工事が継続されていくものと推察しているところです。

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、市内企業に対する防衛施設関係工事の受注機会の拡大について配慮いた

だきますことは、本市地域経済の活性化に寄与することはもとより、地元との良好な関係を構築し、基地との共存共生につながるものと考えております。

これまで、一定の御配慮をいただいているところではございますが、佐世保地区の防衛施設関係工事に関して、市内企業に対する、より一層の受注機会の拡大についてお願いするものです。

また、平成30年3月に新編されました水陸機動団に装備されております水陸両用車につきましては、防衛装備庁等において、整備要領等について検討が継続されていると伺っているところです。今後更に、崎辺東地区において、海上自衛隊の施設が整備されれば、艦船等に係る点検・修理等の所要が増大することが見込まれます。

そのような中で、自衛隊の円滑な部隊運用のためには、整備、補給等の後方機能についても、部隊の近傍に所在することが肝要と拝察するところです。

つきましては、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。

(所 管)

防衛省整備計画局施設計画課

【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

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、下記事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

- 1 離島地域の実情に応じた医師等医療従事者の確保及び養成に向けた制度構築等具体的な対策についての迅速な対応
- 2 離島地域における各種医療政策の推進並びに離島を抱える自治体への補助制度の新設などの財政的な支援の実施

（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、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おります。

しかしながら、自治体の必死の努力にもかかわらず、医師等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に関して、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 また、イノシシ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3年度（2021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。

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

平成29年度整備延長	電気柵	L = 50 km
	ワイヤーメッシュ柵	L = 66 km
平成30年度整備延長	電気柵	L = 30 km
	ワイヤーメッシュ柵	L = 64 km
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

（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】

(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)

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、下記事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

- 1 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・安全交付金事業の採択要件の緩和

(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の指定が見込まれ、毎年降雨期には、がけ崩れが発生し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実施しながら、鋭意整備に努めているところではありますが、1地区当りに要する事業費が大きいこと、要望箇所が多いこと等により、危険箇所1,065箇所に対し整備完了箇所は281箇所、整備率は26.4%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るため、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、大きな整備進捗が見込まれる県事業ではなく、市事業での採択となるケースが多く、県事業と市事業の要望箇所数と事業待ち年数には大きな開きがあり、整備進捗の阻害要因となっております。

このようなことから、未整備箇所の早期解消のため、採択要件のひとつである保全人家戸数について、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：日野地区など21地区

事業中：陣の内（2）地区など24地区（令和元年度末時点）

※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 281箇所（整備済219箇所＋人工がけ62箇所）

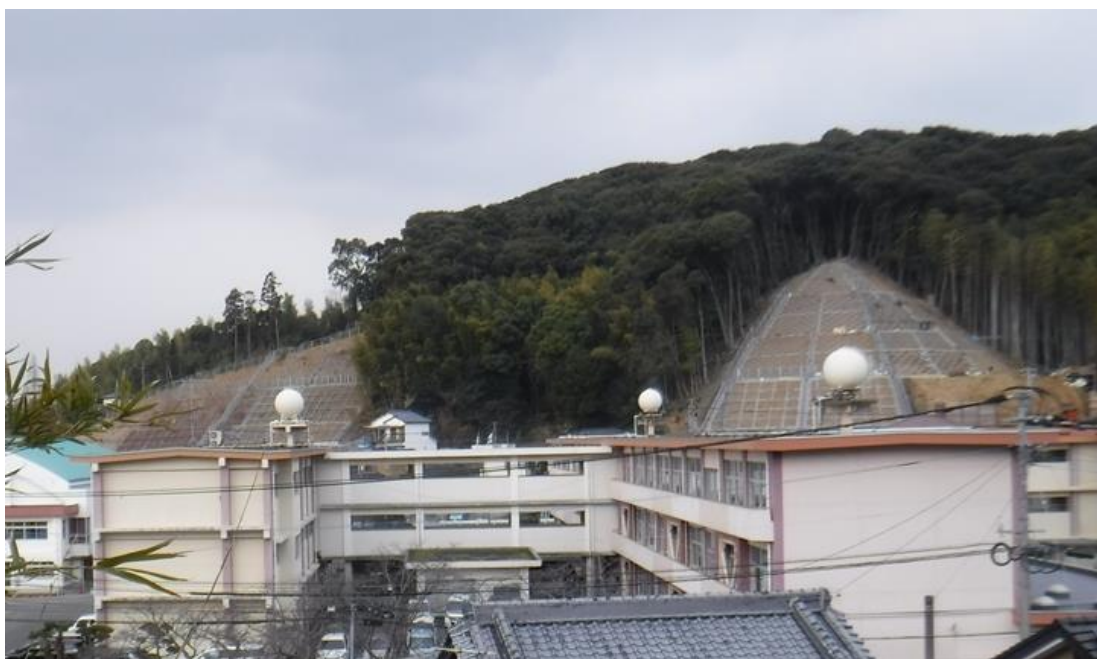
整備率 26.4%（令和元年度末時点）

陣の内（2）地区

着工前



施工状況



(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 特殊地下壕対策事業について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

特殊地下壕対策事業につきまして、市民の貴重な生命と財産を守り、安全で安心な生活環境を確保するため、下記事項に格段の御高配をお願いいたします。

特殊地下壕対策事業の所要の事業費確保

(理 由)

戦後70年以上が経過した今日、本市においては未だに数多くの特殊地下壕が存在しており、今後、陥没や崩壊等により、人的・物的被害を伴う事故が発生する恐れがあります。

市民の貴重な生命と財産を守り、安全で安心な生活環境を確保するためには、国の補助事業である「特殊地下壕対策事業」を活用しての対策が不可欠なことから、特殊地下壕対策事業費の確保について要望するものです。

※特殊地下壕の状況

要対策箇所数 87箇所 (うち国庫補助対象：26箇所)
(平成19年度調査結果+新規箇所)

対策完了箇所数 70箇所 (うち国庫補助対象：19箇所)
(令和元年度末時点)

完了率 80.5% (令和元年度末時点)



壕口状況



壕内状況

(所 管)

国土交通省都市局都市安全課

【本市の重点課題】

（安全を支える環境整備）

3 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）

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はありますが、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、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下記事項につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

- 1 日野川の整備促進
- 2 早岐川の整備促進
- 3 相浦川の整備促進

（理 由）

1 日野川

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

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

2 早岐川

本河川は、川幅が狭く流下能力が低い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月や平成2年7月の水害では、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7月の水害では、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おり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おります。

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、平

成30年7月の西日本豪雨では、氾濫危険水位を越え、避難指示も発令されるなど、河川沿いの住民にとっては危機的状況であったことを踏まえ、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 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月の洪水は、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。

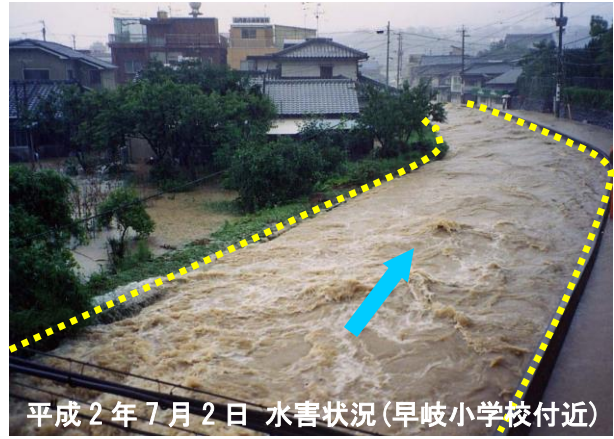
このような状況の中で、河口から中里橋までの河積が不足している区間の治水安全度の向上と総合的な治水対策が必要となっており、平成26年度から事業着手がなされておりますが、平成30年7月の西日本豪雨では、氾濫危険水位を越え、避難指示も発令されるなど、河川沿いの住民にとっては危機的状況であったことを踏まえ、早期完成に向け、より一層の整備促進をお願いするものです。

〈事業の概要〉

- 1 日野川 $L = 1,840\text{ m}$
- 2 早岐川 $L = 1,840\text{ m}$
- 3 相浦川 $L = 5,040\text{ m}$



平成 28 年 6 月 22 日 県道冠水状況
日野川

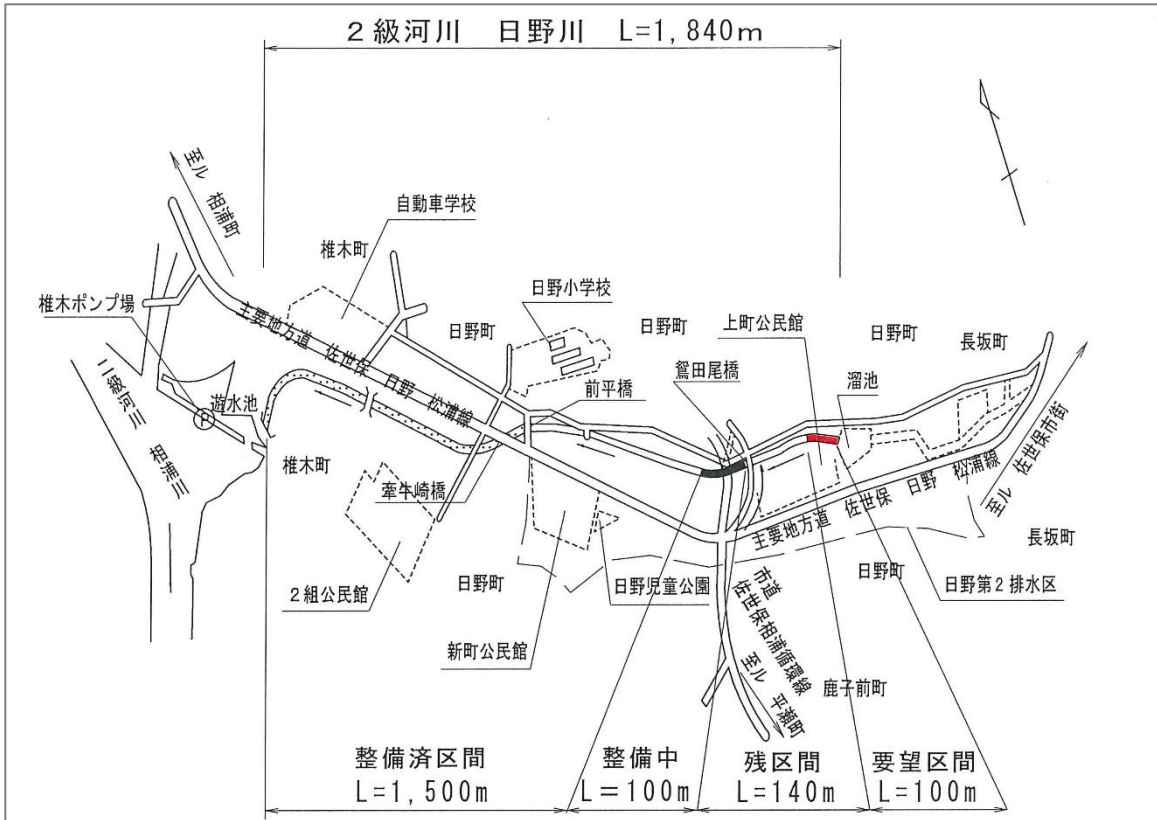


平成 2 年 7 月 2 日 水害状況 (早岐小学校付近)
早岐川

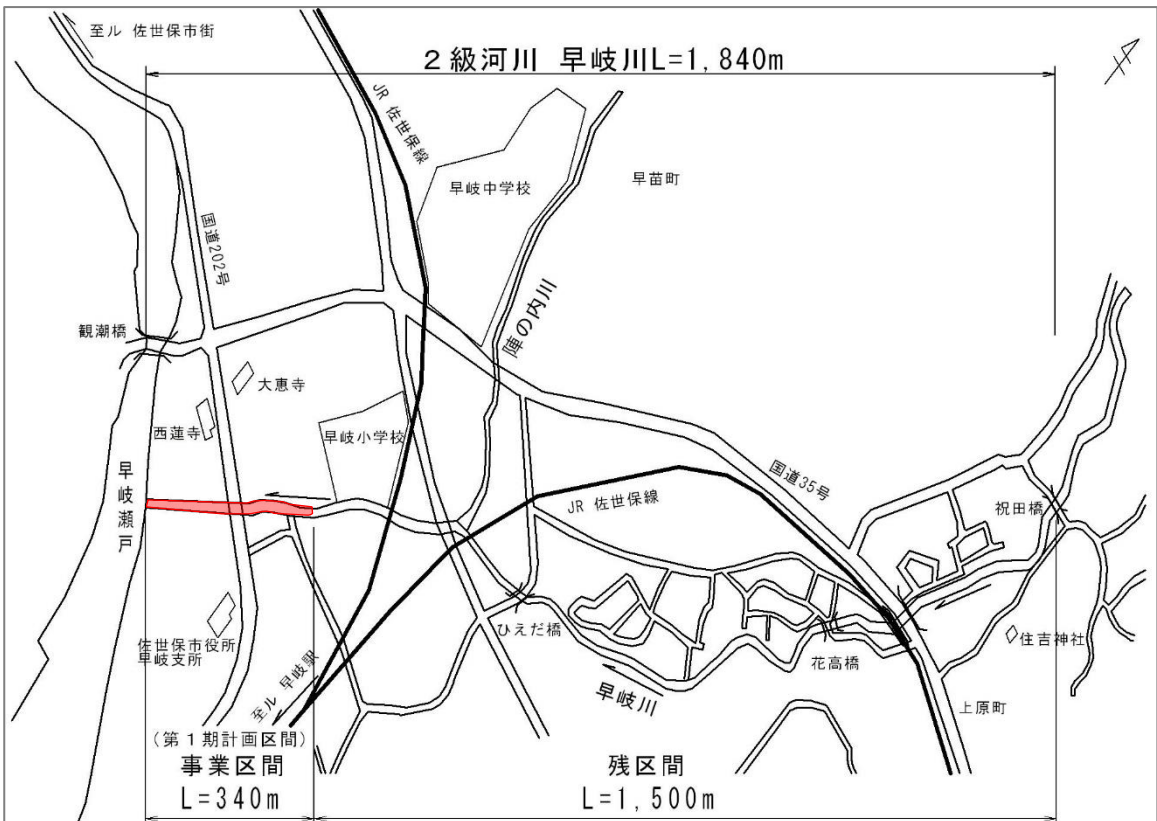


平成 30 年 7 月 6 日 相浦橋付近の状況
相浦川

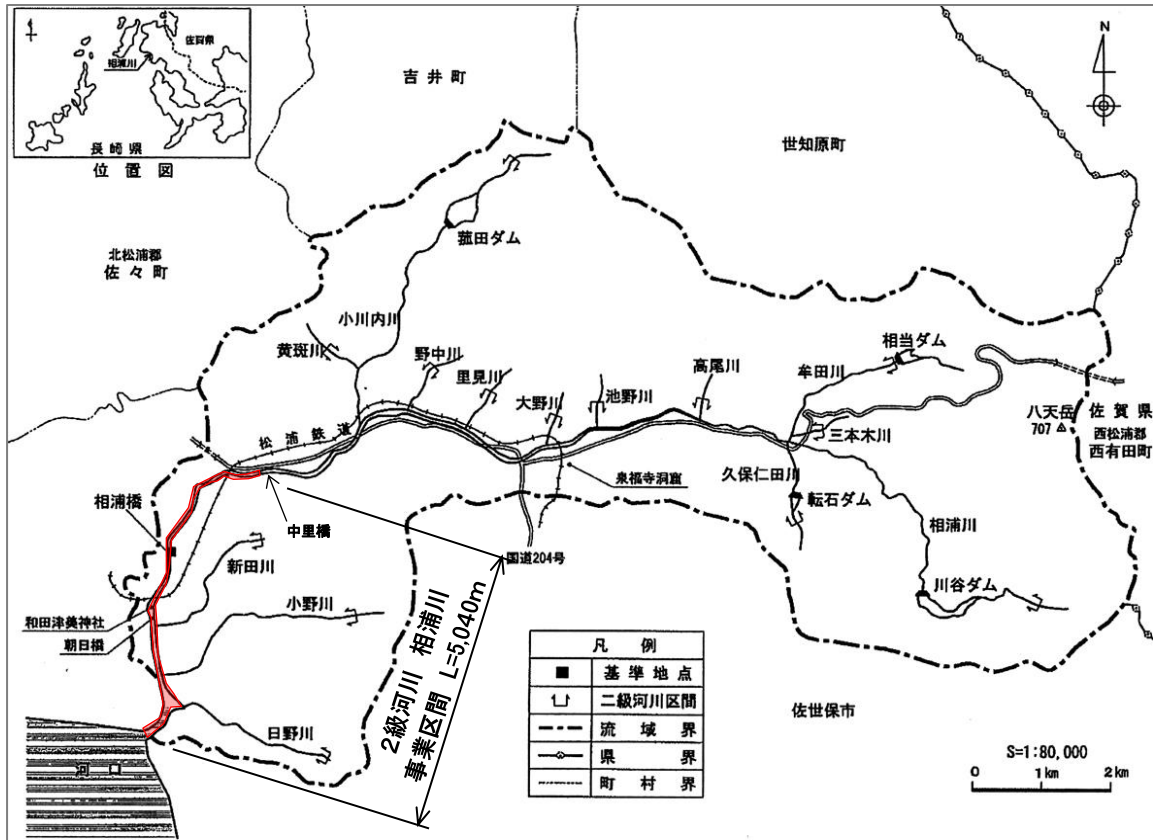
〈日野川〉



〈早岐川〉



〈相浦川〉



(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）

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。

1 交通渋滞対策事業

- （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
- （3）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
- （4）一般県道平瀬佐世保線（広田工区）の整備促進
- （5）一般国道204号（田原交差点）の整備促進

2 広域連携促進事業

- （1）一般県道佐世保世知原線（板山トンネル〔仮称〕）の整備促進
- （2）主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）の整備促進

（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、大型の国際クルーズ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) 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国際クルーズ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2年度 用地買収・工事实施予定

(2) 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）

概要：展海峰や観光公園（整備中）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2年度 測量・設計実施予定

(3) 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2年度 測量・設計実施予定

(4) 一般県道平瀬佐世保線（広田工区）

概要：早岐・広田地区の交通渋滞緩和を図るための道路新設事業

令和2年度 用地買収・工事实施予定

(5) 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2年度 用地買収実施予定

2 広域連携促進事業

(1) 一般県道佐世保世知原線（板山トンネル〔仮称〕）

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

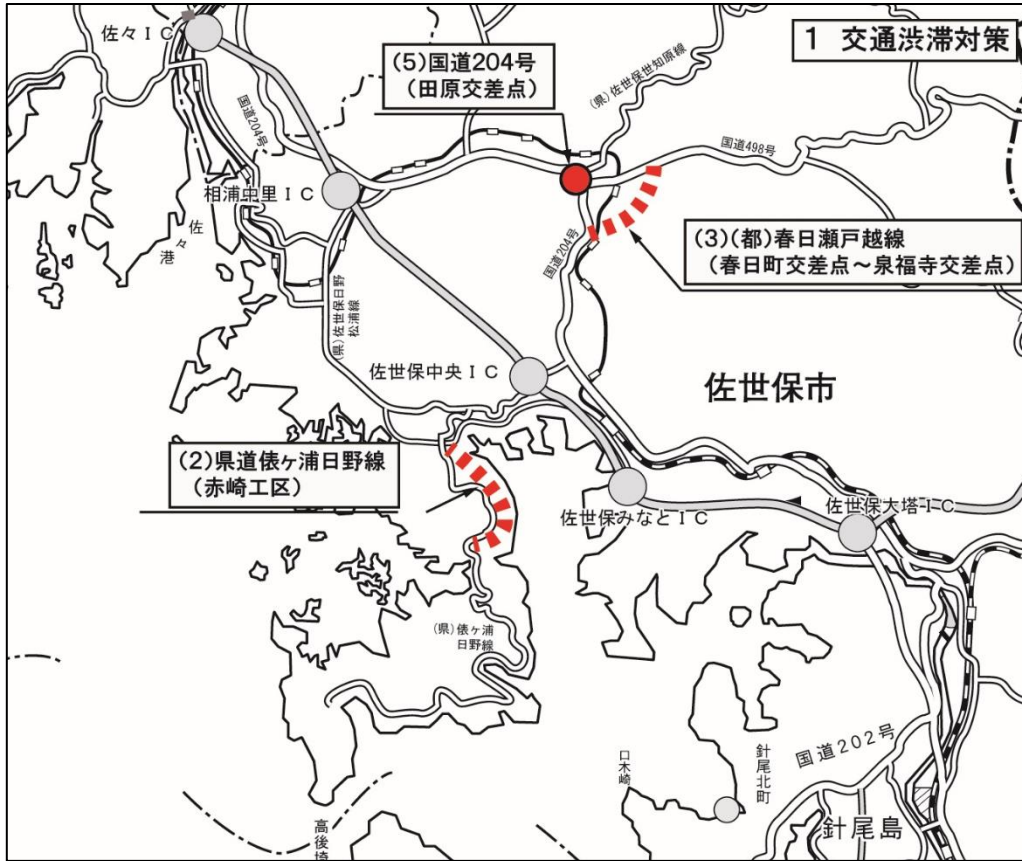
令和2年度 トンネル工事など実施予定

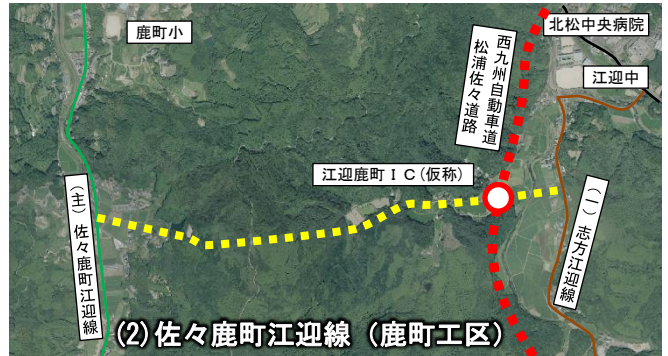
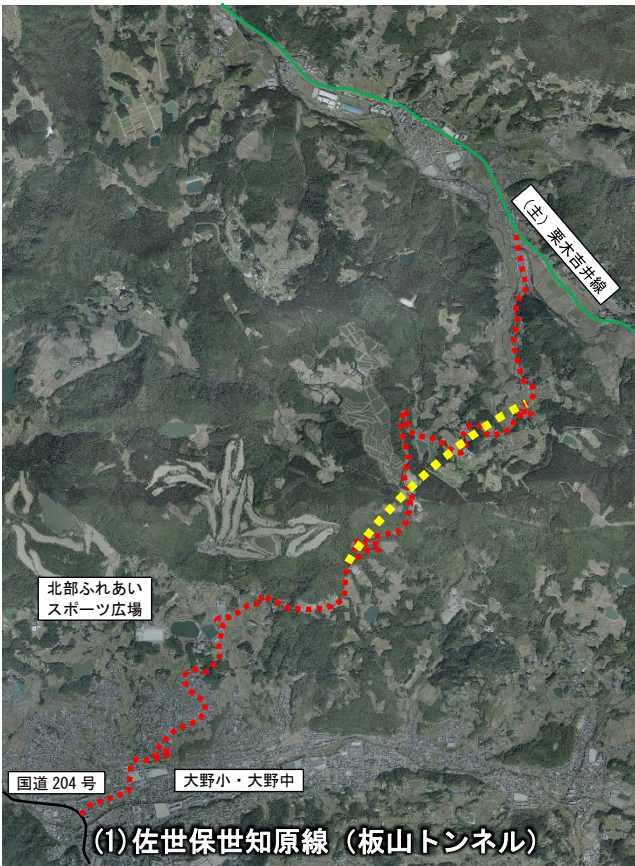
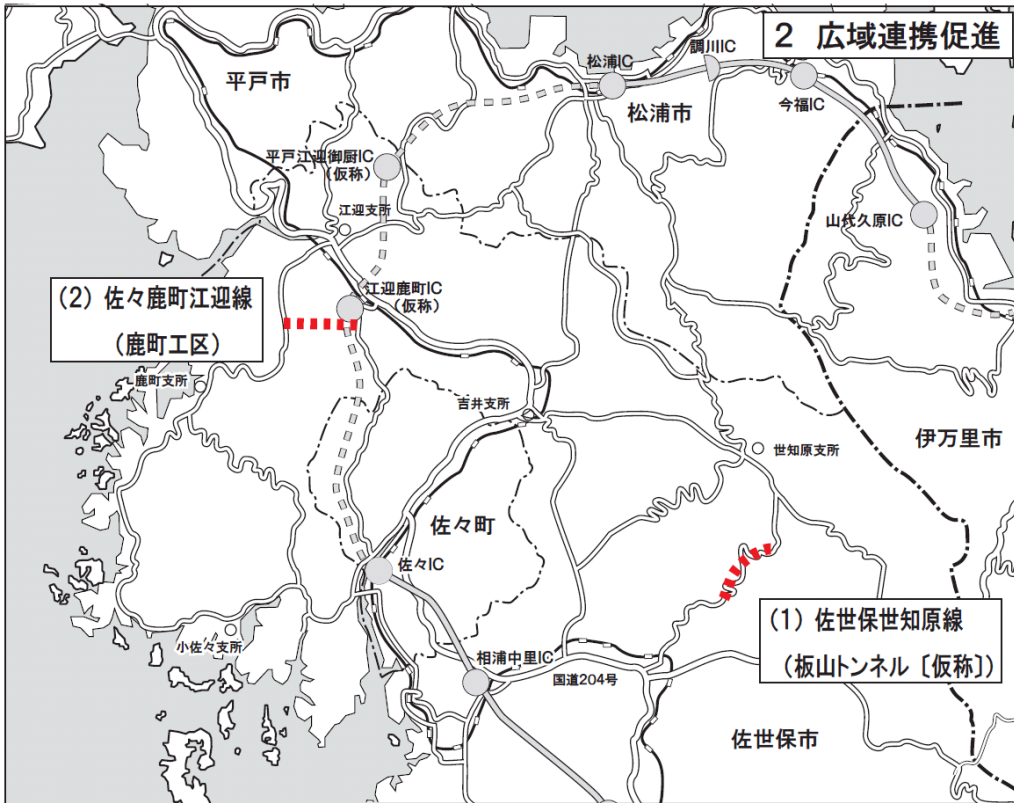
(2) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）

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

令和2年度 工事実施予定







(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

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。

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

（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4年の都市計画街路網認可により整備が進められ、昭和20年の全線開通の後、昭和21年に都市計画決定した戦災復興事業として、城山町から潮見交差点付近まで幅員を6車線として拡幅整備されました。

しかしながら、潮見交差点付近から福石町交差点間（710m）につきましては、6車線とする都市計画決定から70年以上が経過した今日においても拡幅されておらず、一日約5万台の交通量の中、バスベイや交差点の右折レーンも十分ではないため、慢性的な渋滞や事故が発生していることから、周辺道路にも影響しており、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。

この対策の一つとして、平成30年3月に並行する西九州自動車道の4車線化が事業化され、厚く感謝を申し上げるところでございます。しかしながら、新たに公表された最新交通量データによる将来交通量推計において、新規事業化された西九州自動車道の4車線化を考慮した場合、佐世保縦貫線は現在の4車線でも基準としては対応できるものの一定の交通量は残り、現道にバスベイや右折レーンがないため、バスの停車や右折車両による通行阻害に起因する渋滞や事故の発生等、現道の課題解決には至らないことが推測されます。併せて西九州自動車道の施工時には本線および高架下の県道を長期にわたり大規模な通行規制が行われることが想定されており、さらなる渋滞や事故が懸念されるところであります。

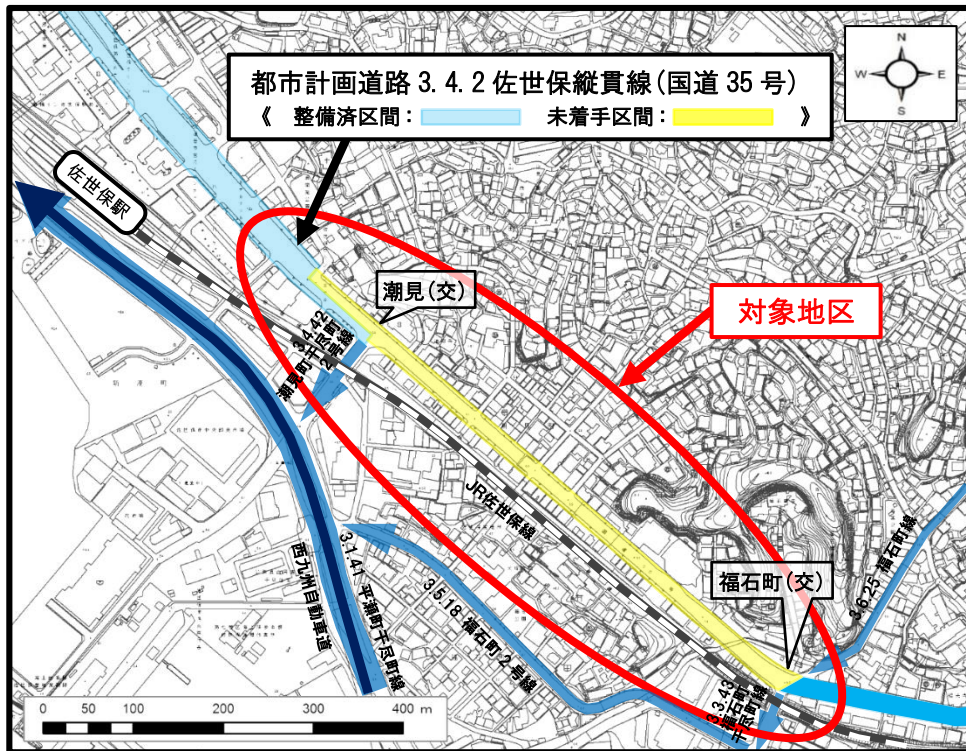
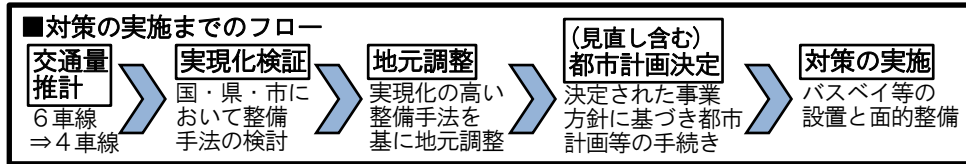
また当区間沿線は、佐世保駅に近い本市の玄関口に位置し、非常にポテンシャルが高い地区であり、過去には商店街であったにもかかわらず、長年の建築制限により土地の高度利用ができておりません。このため当該地の空き店舗を含む空き家率は、約29%にも達している状況であり、地権者への影響のみならず都市形成上の課題も顕著になっています。

これらの諸課題を解決するためには、現道について安全で円滑に通行できるようバスベイや右折レーンを設置していただき、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、本市の玄関口に相応しい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 = 8,540m、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・右折レーンの設置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。



右写真より反対側を望む



佐世保縦貫線の内、既に道路幅員36mで整備された区間は高度利用が図られている（写真奥）が、手前の未着手区間は高度利用が図られておらず、駅前になさわしくない現状です。

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)

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、適正な汚水処理を行うためには、下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。

- 1 污水管渠の整備促進
- 2 管路施設の更生、汚水処理施設の改築

(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50年以上が経過しており、経年による管路施設や汚水処理施設の老朽化も進んでいるため、計画的な改築等が必要となっております。

〈事業の概要〉

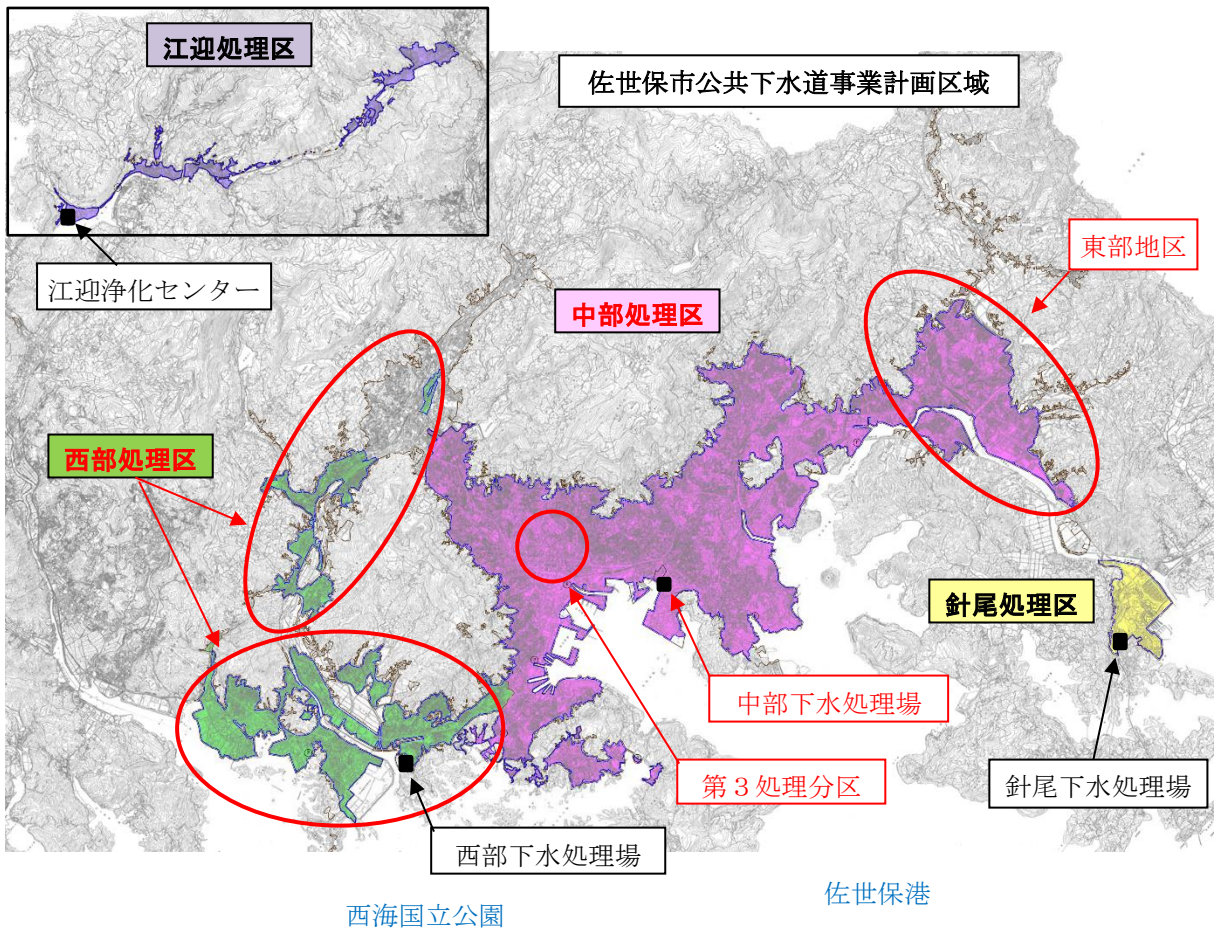
- 1 污水管渠の整備促進 (中部処理区の東部地区、西部処理区全域)
- 2 管路施設の更生 (中部処理区 第3処理分区ほか)
汚水処理施設の改築 (中部下水処理場 監視設備、自家発電設備ほか)



(中部下水処理場 監視設備)



(中部下水処理場 自家発電設備)



(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 地域鉄道「松浦鉄道」の施設整備推進のための 支援策の充実について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

地域鉄道である「松浦鉄道」の施設整備に関しまして、鉄道の安全運行の確保のため、以下につきまして格段の御高配をお願いいたします。

- 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における補助率の嵩上げ
- 3 同事業における地方負担に係る財源措置

(理 由)

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

また、北松浦半島地域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、同原発の事故等の非常時には、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、全国各地で大雨などの自然災害が多発しており、災害対応の観点からも施設整備の継続は必要と考えております。

松浦鉄道では、平成26年度から10年間の新たな整備計画を策定され、多額の費用負担を要することが見込まれることから、以下について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、車両検査以外の事業においても補助金が大きく減額されております。

これらの減額された額については、基金の取り崩し等で対応を余儀なくされている実情がありますが、近年、自然災害が多発している現状を踏まえると、基金は一定額確保しておかなければならない状況にあります。

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、十分な予算措置を講じられることをお願いします。

2 地域鉄道支援に関する国庫補助事業における補助率の嵩上げ

松浦鉄道は、昭和63年にJR松浦線を引き継いで以来、経営努力を重ねてまいりましたが、少子化やマイカー志向などにより、厳しい経営を余儀なくされております。

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

平成28年度から地域鉄道支援に関する国庫補助は、鉄道施設総合安全対策事業、地域公共交通確保維持改善事業、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の三事業に分けて支援が行われましたが、現行の補助率での整備は、経営が苦しい事業者及び事業者を支援している地方自治体には大きな負担となるため、補助率の嵩上げをお願いします。

3 同事業における地方負担に係る財源措置

地域鉄道支援に関する国庫補助事業では地方自治体の協調補助要件は不要となりましたが、協調補助の有無・規模が、事業採択・補助交付の際には勘案されることとなっております。

平成25年度から新たに地域鉄道の施設更新費用の自治体負担に対する交付税措置が図られておりますが、財政力が弱い地方自治体が支援を行う際には、残念ながらまだ十分な措置とは言えないのが実情です。

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

〈事業の概要〉

松浦鉄道(株)施設整備事業計画

(1) 概要

マクラギ交換、レール・分岐器重量化、橋梁・トンネル整備、通信設備更新など、鉄道の安全運行に資する事業を10年計画で実施する。

(2) 期間

平成26年度(2014年度)～令和5年度(2023年度)

(3) 事業費総額

約25億円

(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)

5 道路整備に係る財源確保について

(「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項)

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。

- 1 令和2年度までの措置となっている防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の継続及び拡充
- 2 予防保全を含む老朽化対策に必要な予算の確保及び令和3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）の継続
- 3 物流・観光等の経済活動維持のための国土強靱化に資するダブルネットワークの構築など社会資本整備予算の確保
- 4 長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに、令和3年度道路関係予算要求額の満額確保
- 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

(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、狭あい箇所や浸水箇所、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。

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3か年緊急対策の継続及び拡充、公共施設等適正管理推進事業債の継続、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

