

様

---

令和5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、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい状況が徐々に緩和されつつあるものの、引き続き持ち直しの動きに弱さがみられるとされており、地方においては経済に対する先行き不透明は強く、予断を許さない状況が続いております。

本市は西九州北部地域の市町で構成する西九州させぼ広域都市圏の中心市として、また、人の流入を力の源泉としてきた多様性もあることから、その特性を生かした施策を展開し、地方創生の推進にまい進しております。さらに今後は、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5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4年 8月

佐世保市長 朝長 則男

佐世保市議会議長 田中 稔



# 目 次

## 【本市の最重点課題】

※…「佐世保市国土強靱化地域計画」  
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・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・・・・・・・・・・・・・・ 17  
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・・・・・・・・・・・・・・ 19  
7 前畑崎辺道路の整備促進について※・・・・・・・・・・・・・・ 22

### （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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

### （農林水産業関連事項）

- 1 市営の水産業振興施設(水産種苗生産施設)改修等に対する  
補助事業の予算額の確保について・・・・・・・・・・・・・・ 25

### （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

## 【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・・・38

### （離島地域の振興）

- 1 離島地域の医療対策の充実について・・・40
- 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・・・41

### （農林水産業の充実）

- 1 鳥獣被害防止対策事業について・・・43
- 2 江上排水機場の早期事業化について・・・45

### （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※・・・47
- 2 二級河川の整備促進について※・・・49

### （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※・・・55
- 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・・・61
- 3 公共下水道の整備促進について※・・・63
- 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※・・・65
- 5 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。

しかし、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おりますがこれにに応じていただけない状況が続いており、令和元年度も工期の延長がなされるなど、本市の水事情が改善されないまま、以降も度々渇水危機に直面する中での厳しい水運用を余儀なくされております。

加えて、近年は、異常気象の進行により、平成29年7月の九州北部豪雨や令和2年7月の熊本県豪雨をはじめ自然災害は激甚化傾向にあり、渇水においても例外ではなく、集中豪雨と少雨の二極化傾向により、本市においても局地的少雨による渇水危機の頻発傾向がみられ、今後、より大きな被害が生じることも懸念されます。

また、本市では、老朽化したダム施設の改修に迫られており、最も古いダムでは、取水施設の耐用年数40年を大幅に上回る114年を経過しているなど、本市の主要なダムのほとんどが著しく老朽化しております。これらの更新・改修を行うには、水源施設の運用を相当期間休止する必要がありますが、水源不足の状況では、一つでもダムの運用を休止させることは困難であり、容易に着手できない状況が続いております。年数経過により、老朽化リスクは刻々と高まっており、本市にとっては喫緊の課題となっております。

さらに昨今は、新型コロナウイルスへの対応も求められております。日常の手洗い・うがいや洗浄等の清潔保持が重要視されている中、これらを支える水道の供給が滞ることは、市民の生命・健康を守る観点からも、およそ許されることではありません。

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。「基地との共存共生」を基本姿勢に、引き続き、国防という極めて重要な国策に積極的な協力・支援を行ってまいりますので、本市の特殊性や防衛政策における貢献等を御賢察いただき、本市基地政策における最重要課題であります佐世保弾薬補給所（前畑弾薬庫）の移転・返還など佐世保港におけるすみ分けの推進につきまして、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11年が経過しておりますが、工事着手に至っておらず、具体の返還時期も不透明な状況であります。

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

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

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及び後方支援施設の整備が開始され、隣接する同西地区では今後も機能維持、訓練等に必要となる施設整備が予定されていると伺っております。

本市は、我が国の防衛政策推進に対して積極的に協力・支援を図ってまいり所存でありますので、国におかれましては、上記施設の整備に係る事業の円滑かつ着実な推進とともに、周辺地区の生活環境への配慮、適時・適切な説明会の実施につきまして、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等の更なる拡充につきましても、早期段階での御検討を併せてお願いいたします。

### （理 由）

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

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

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

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

つきましては、崎辺地区における施設整備に係る事業の円滑、かつ着実な推進とともに、周辺地域住民の生活環境への御配慮及び適時・適切な説明会の実施をお願いいたします。

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

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

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

現在、崎辺東地区（仮称）における防衛施設整備が進捗しているところでありますが、上記のような将来の動向を見据えて、佐世保港のすみ分けにもつながる、崎辺地区等における海上自衛隊の係留施設等の更なる拡充につきましても、早期段階で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	LCACが崎辺東地区から横瀬LCAC施設に移転
平成26年	3月24日	政府が崎辺地区の利活用に係る基本的な構想を本市へ説明
平成27年	8月6日	LCAC移転後における「崎辺海軍補助施設」（崎辺東地区）に関して、当該施設内に所在する消防訓練施設を赤崎貯油所に移設することを条件として、本施設全部を日本側へ返還することについて日米合同委員会で合意
平成27年	12月11日	佐世保重工業(株)と国との間で、崎辺西地区に係る土地売買契約が締結
平成30年	3月27日	陸上自衛隊水陸機動団新編（相浦駐屯地）
平成31年	3月26日	水陸機動団隷下の水陸両用車部隊を配備した陸上自衛隊崎辺分屯地開設
令和2年	7月27日	海上自衛隊による崎辺東地区の整備計画に係る佐世保港港湾計画変更

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



**(所 管)**

- 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

## 【本市の最重点課題】

### （基地関連事項）

## 3 『護衛艦・掃海艦艇部隊』 1 個群の配備について

現行の防衛計画の大綱（以下、「30大綱」という。）において新編が計画されております「護衛艦・掃海艦艇部隊」2 個群（13 個隊）の内、1 個群の配備先として本市は最適と考えますことから、配備につきまして御高配をお願いいたします。

### （理 由）

国におかれては、防衛力強化のために、海上自衛隊に、対潜戦・対機雷戦等の各種作戦の効果的な遂行による周辺海域の防衛や海上交通の安全確保等を機動的に実施し得るよう、多様な任務への対応能力を向上させた護衛艦及び掃海艦艇をもって、新たに2 個群（13 個隊）を編成される計画が示されております。

佐世保警備区は、緊張が常態化した南西地域、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、昨年10月、大規模な岸壁等を含む海上自衛隊の後方支援施設の整備が、崎辺東地区（仮称）において、着手されたところです。

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。

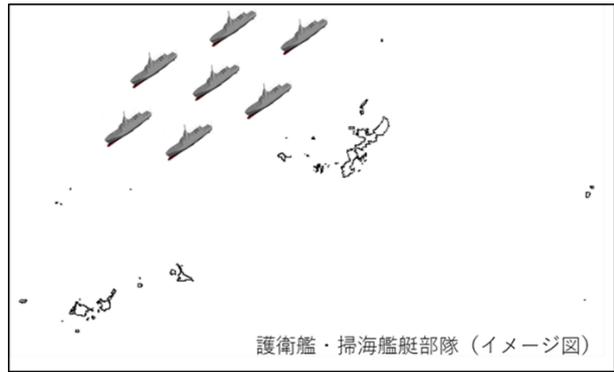
また、本市は、明治22年の佐世保鎮守府開庁以来、旧海軍、そして海上自衛隊とともに歩んで来ており、市民の理解や親近感は非常に高いものと自負しております。

部隊配置につきましては、国におかれてご判断される重要事項ではございますが、新型護衛艦（FFM）や掃海艦艇による水上艦艇部隊2 個群の新編に際しましては、うち、1 個群の本市への配備について、ご検討、ご高配を賜りますようお願いいたします。



FFM（30年度型護衛艦）4番艦「みくま」

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

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

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

本市といたしましては、国防及び日米安全保障上の必要性から、米国原子力艦を受け入れることについて、最大限協力しておりますが、市民の安全と安心を確保するため、以下につきまして、格段の御高配賜りますようお願いいたします。

### 1 原子力潜水艦接岸用の新たな岸壁の整備について

#### （理 由）

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

るのは本市のみであります。

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

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

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

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

### （理 由）

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

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

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

### 3 原子力艦の原子力防災訓練への米軍の参加について

#### (理 由)

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

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

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

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

よって、本市が実施する原子力艦の原子力防災訓練の実施にあたって、米軍の参加が得られるよう、国の責務として日米間で調整されますよう要望するものです。

### 4 米国原子力潜水艦寄港における事前通報非公表措置の解除について

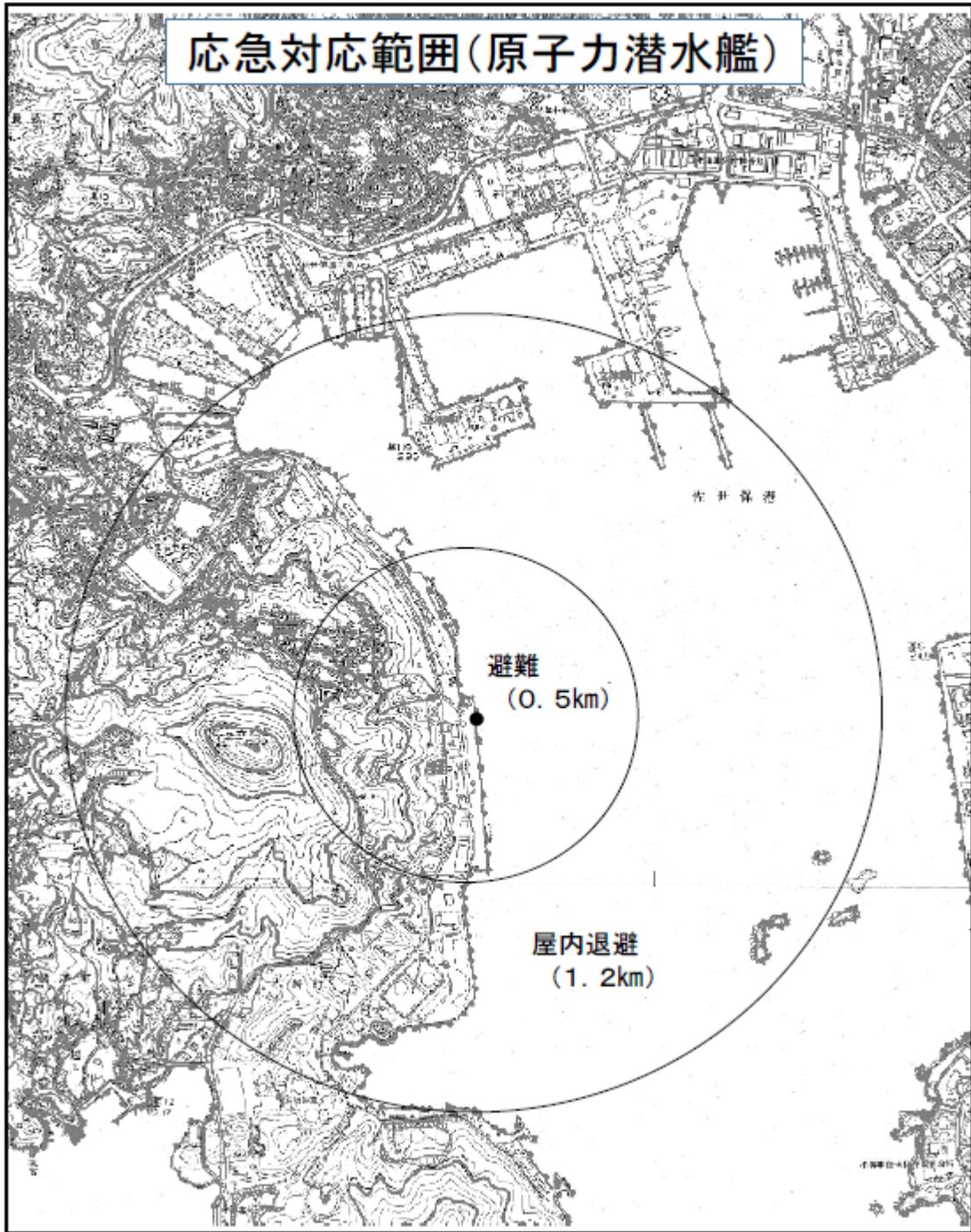
#### (理 由)

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

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

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

つきましては、市民の生活に有形無形の影響を与えている非公表措置について、速やかに解除されます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

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推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、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
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24年度	33,540	128	87,404	143	765,128	130
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

(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3年度）

45,335,715千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 634,700千円（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3年度）

6,542,785千円

× 固定資産税標準税率 1.4% = 91,599千円（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<sup>※</sup>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<sup>だいこくさきべちようせん</sup>」として認定告示

### （理由）

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

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

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

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

### （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】

### （農林水産業関連事項）

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

## 1 改修等を対象とする補助事業の予算額の確保

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

### （理 由）

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

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

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

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

また、沿岸海域の資源管理への重要性が増すにつれ、沿岸海域の資源を圧迫しない陸上養殖が注目されるようになり、陸上養殖も重要視されるようになっています。

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

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

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

### 〈事業の概要〉

佐世保市水産センター機能強化事業

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

### 〈佐世保市水産センターの現状〉



水槽壁内部鉄筋の錆化断裂



内部鉄筋の爆裂による水槽壁の崩壊



内部鉄筋の爆裂による支柱の崩壊



支柱鉄筋の錆化

### (所 管)

水産庁防災漁村課・栽培養殖課

## 【本市の最重点課題】

### （主要交通網関連事項）

## 1 西九州自動車道の整備促進について

（「佐世保市国土強靱化地域計画」関連事項）

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

西九州自動車道の整備促進につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

### （理 由）

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

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

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

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

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

を取り巻く環境は大きな変化を迎えようとしております。

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

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

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、工事実施に伴い、国道を迂回路とする佐世保中央ICから佐世保みなとICまでの高架橋区間の本線及び高架下県道の夜間通行止めが約5年間にわたり長期に発生することから、国におかれましても着実な事業進捗のため、引き続き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 I C についてはインターチェンジの構造的な影響が非常に大きく、料金所と交差点が近接している現状など、複雑な交差点形状であることから、交通信号機による交通制御の現状の改善のためには抜本的な対策が必要であると考えるところであり、また佐世保中央 I C については近接する佐世保みなと I C がハーフインターという構造に起因する影響が大きいと推測されますことから、各インターチェンジの状況を十分御賢察いただき、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 I C ～ 佐々 I C） L = 19.1 km 事業費：約 907 億円

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

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





**(所 管)**

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）

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

つきましては、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  
令和2年12月 事業費の見直し 96億円→131億円
- 2 平成6年12月16日 候補路線として指定  
平成20年10月31日 東彼杵道路建設促進総決起大会  
（於：アルカスSASEBO）  
平成27年 1月31日 国道205号（東彼杵道路）建設促進大会  
（於：東彼杵町総合会館文化ホール）  
平成31年 2月12日 東彼杵道路建設促進期成会臨時総会  
有料道路事業の活用について決議

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

令和 2年 4月 東彼杵道路計画段階評価への着手





国道 205 号(江上交差点)の整備状況



国道 205 号(大塔 IC 周辺)の交通渋滞状況



現在の進捗状況

(所 管)

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

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

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

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

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。

## 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、昨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に着手されたところです。

加えて、米海軍においても、強襲揚陸艦「ワスプ」に替えて、航空作戦能力を強化した強襲揚陸艦「アメリカ」を配備するとともに、ドック型輸送揚陸艦「ニューオーリンズ」が追加配備され、前方展開兵力は過去最大の9隻となっております。

本市といたしましては、このような状況に鑑み、これまで以上に国の防衛政策に積極的に協力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。

現行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、「地域コミュニティーとの連携」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

- 1 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
  
- 2 ICTを活用したオンライン診療の体制整備をはじめとす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

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きている状況です。

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、今後の将来において、たとえ医師が不在になったとしても安定的な医療が提供できるよう、ICTを活用したオンライン診療に係る研究や体制整備に対する支援など各種医療政策の推進に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】

### （離島地域の振興）

## 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

特定有人国境離島地域の赤字バス路線に対する補助について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金における補助要件の適用除外など、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）

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。

特に、離島地域は人口減少が著しく、国庫補助の要件を満たすことができず、安定的、継続的に住民生活を支える路線バスの運行を維持することが懸念されます。

「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。

一方、交通政策基本法において、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るところです。

このため、国庫補助要件に該当しない場合であっても、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、赤字バス路線の補助に係る要件の適用除外など、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) 宇久線における市の欠損補助実績額等(令和2年10月～令和3年9月運行分)

● **13,308千円**

### 【島内路線の状況】

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

(2) 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

## 【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、侵入防止柵整備事業で導入した防錆加工をしていないワイヤーメッシュ柵の財産処分を制限する期間の短縮をお願いいたします。
- 3 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5年度（2023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、平成22年度から侵入防止柵整備事業を活用し、農作物被害防止に努めてきていますが、平成25年度以前に導入したワイヤーメッシュ柵は防錆加工をしておらず、一部のワイヤーメッシュ柵におきまして、降雨に加え、潮風による塩害により腐食し劣化が進んでいることから、防錆加工をしていないワイヤーメッシュ柵の財産処分を制限する期間（14年間）の短縮をお願いするものです。
- 3 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3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 = 33 km (12月現在)

(平成22年度～令和25年度 ワイヤーメッシュ柵整備延長)

平成22年度整備延長 ワイヤーメッシュ柵 L = 61 km

平成23年度整備延長 ワイヤーメッシュ柵 L = 237 km

平成24年度整備延長 ワイヤーメッシュ柵 L = 242 km

平成25年度整備延長 ワイヤーメッシュ柵 L = 127 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】

### (農林水産業の充実)

## 2 江上排水機場の早期事業化について

### 1 江上排水機場の早期事業化

国庫補助事業活用による江上排水機場の早期事業化につきまして、格段の御高配をお願いいたします。

#### (理 由)

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

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

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

#### 〈事業の概要〉

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

## 【位置図】



## 【道路冠水の状況】

「国道202号」



「県道213号」



(所 管)

農林水産省農村振興局防災課

## 【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"><li>1 急傾斜地崩壊対策事業の所要の事業費確保</li><li>2 防災・安全交付金事業の採択要件の緩和</li></ol> |
|--|

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

### （理由）

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

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

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。

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：有福（55）地区など16地区

事業中：有福（3）地区など34地区（令和3年度末時点）

※急傾斜地崩壊危険箇所の状況

危険箇所数 1,065箇所（県内第2位、長崎県5,121箇所：全国第3位）

整備箇所数 293箇所（整備済231箇所＋人工がけ62箇所）

整備率 27.5%（令和3年度末時点）

陣の内（2）地区  
（着工前）



（完 成）



（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 日野川の整備促進 |
| 2 早岐川の整備促進 |
| 3 相浦川の整備促進 |
| 4 江迎川の早期着工 |

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 日野川

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

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

#### 2 早岐川

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

特に、平成2年梅雨前線豪雨では、出水期に満潮と重なり下流部の広い範囲に渡って浸水被害が発生しております。これらの水害を契機としまして、河岸を災

害復旧などにより整備を実施されていますが老朽化は激しく、また、河川沿いには家屋が密集しており、川幅も狭いまま取り残されています。

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

### 3 相浦川

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

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

### 4 江迎川

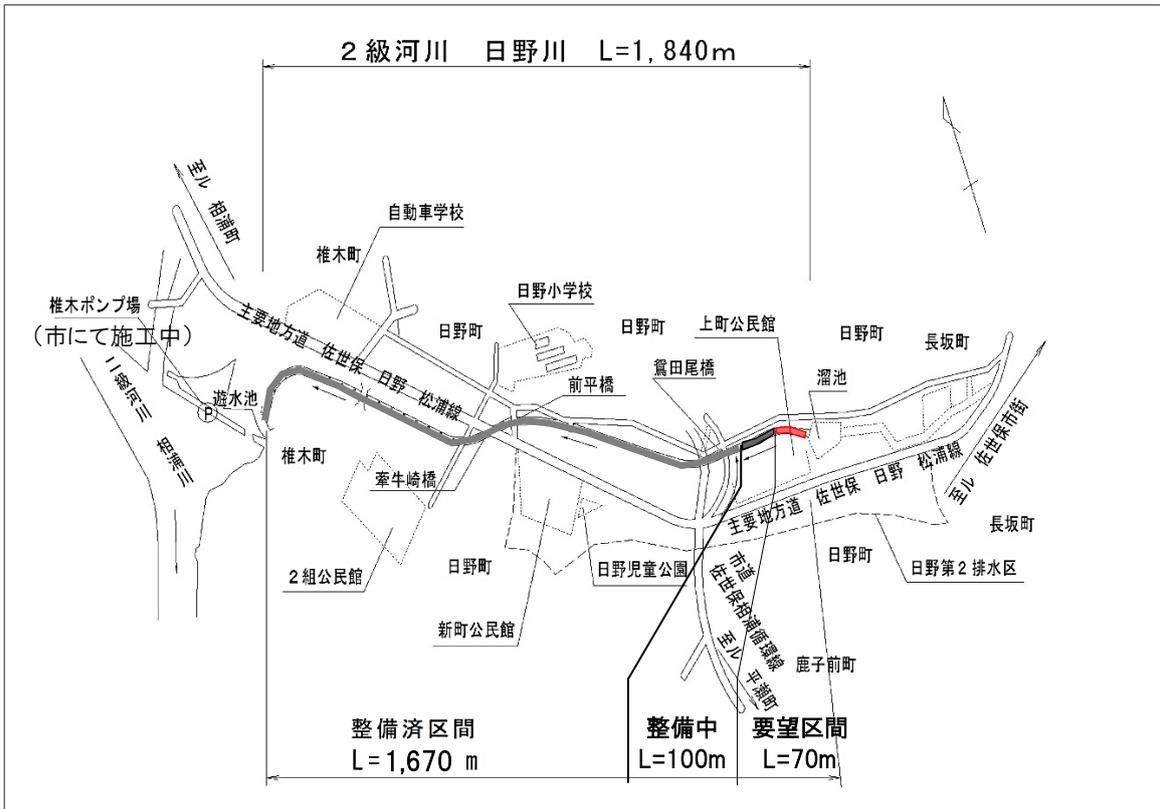
本河川は、過去幾度となく洪水氾濫を起こしており、昭和42年7月豪雨や平成18年7月豪雨等では、家屋の浸水及び農地の冠水被害が発生しています。

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

#### 〈事業の概要〉

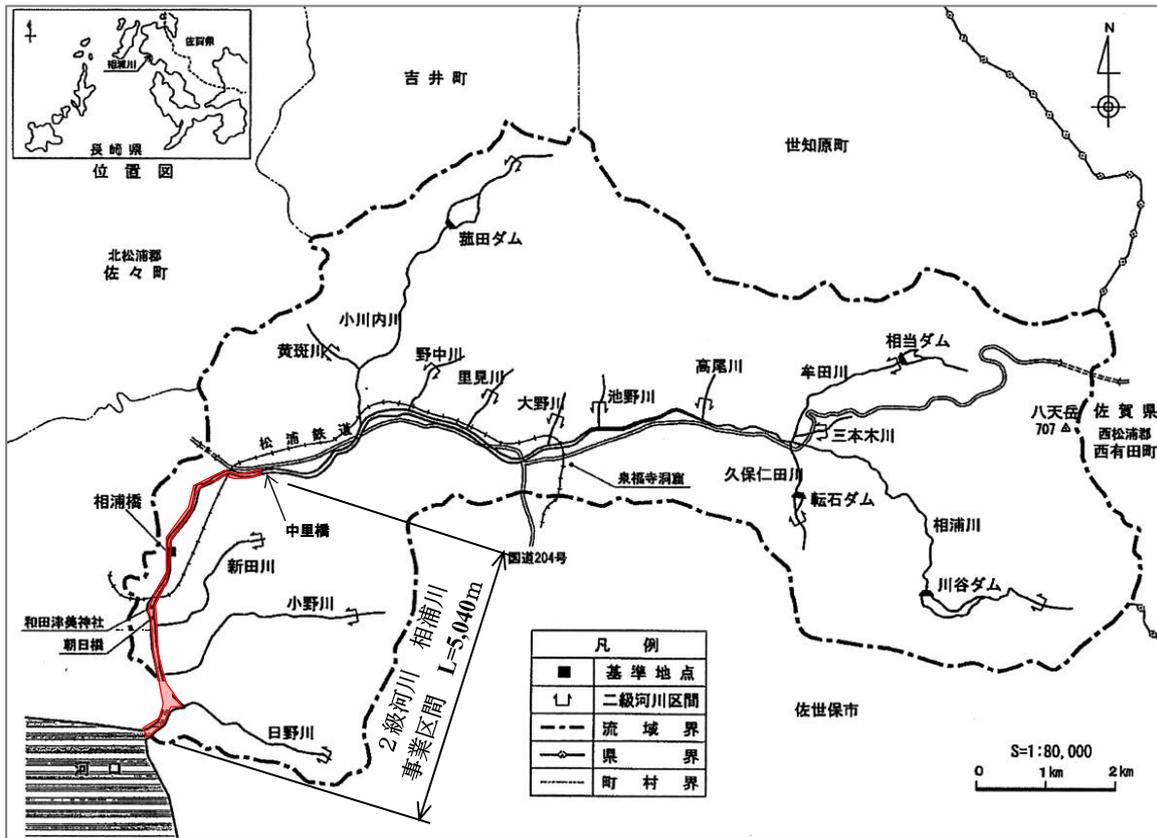
1 日野川	L = 1, 840 m
2 早岐川	L = 1, 840 m
3 相浦川	L = 5, 040 m
4 江迎川	L = 3, 400 m

# 〈日野川〉

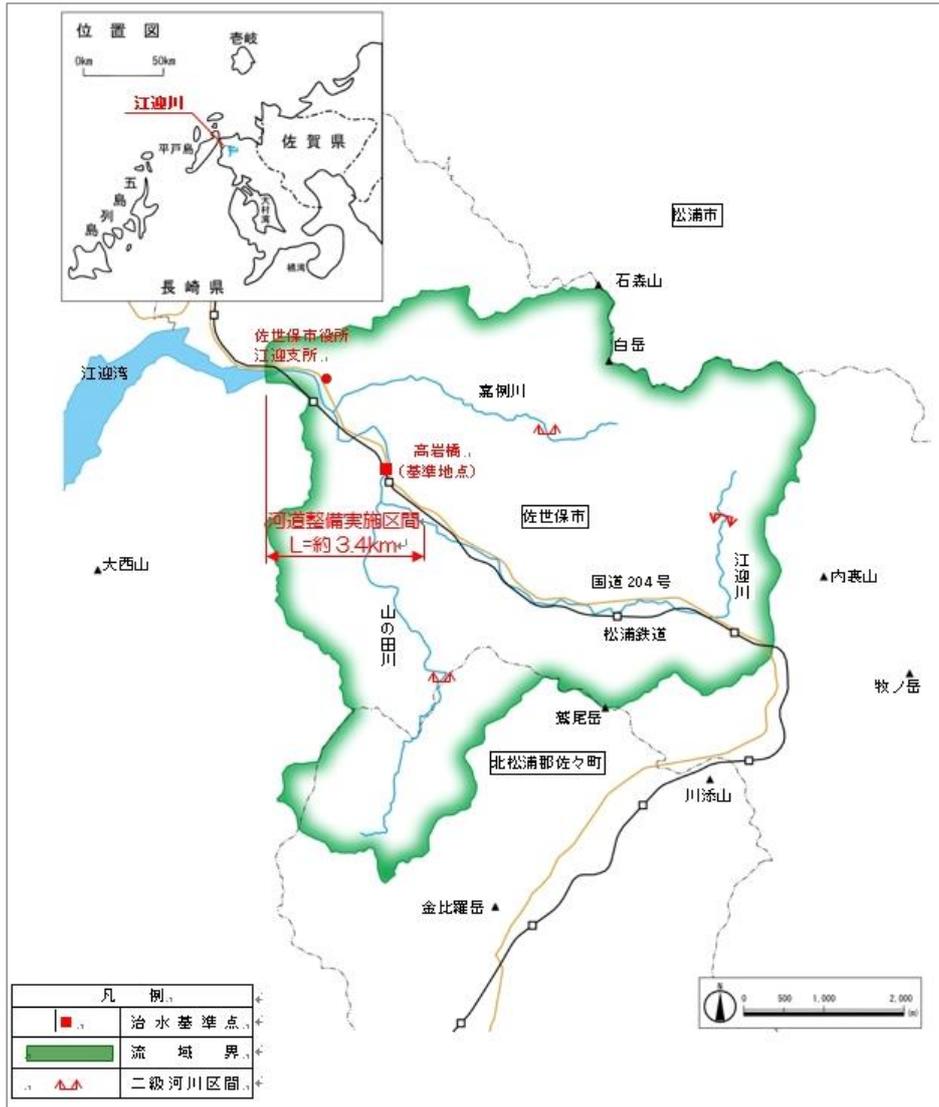




# 〈相浦川〉



## 〈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（広田工区）の早期完成

## 2 広域連携促進事業

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

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

### (理 由)

#### 1 交通渋滞対策

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

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

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

まっています。

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

## 2 広域連携促進事業

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

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

### 〈事業の概要〉

#### 1 交通渋滞対策事業

##### (1) 都市計画道路 春日瀬戸越線（春日町交差点～泉福寺交差点間）

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

令和4年度 測量・設計実施、用地買収予定

##### (2) 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）

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

令和4年度 測量・設計実施予定

##### (3) 一般国道202号（浦頭交差点～西海パールライン入口交差点間）

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

令和4年度 用地買収・工事实施予定

##### (4) 一般国道204号（田原交差点）

概要：田原交差点の渋滞解消を図るための交差点改良事業

令和4年度 用地買収実施予定

##### (5) 一般県道平瀬佐世保線（広田工区）

概要：早岐・広田地区の交通渋滞緩和を図るための道路新設事業

令和4年度 工事实施予定

## 2 広域連携促進事業

### (1) 一般県道佐世保世知原線（板山トンネル）

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

令和4年度 トンネル工事など実施予定

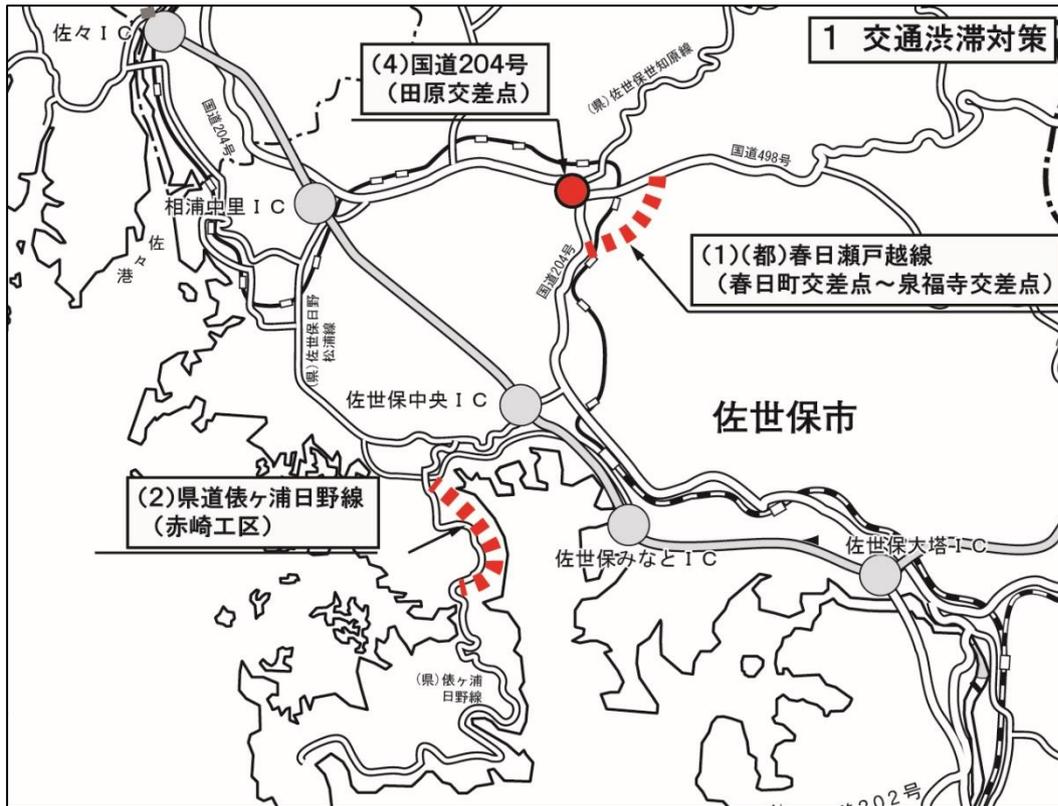
### (2) 主要地方道佐世保日野松浦線（棕呂路トンネル〔仮称〕）

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

### (3) 主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）

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

令和4年度 工事実施予定



(1) 国道 498 号における渋滞状況



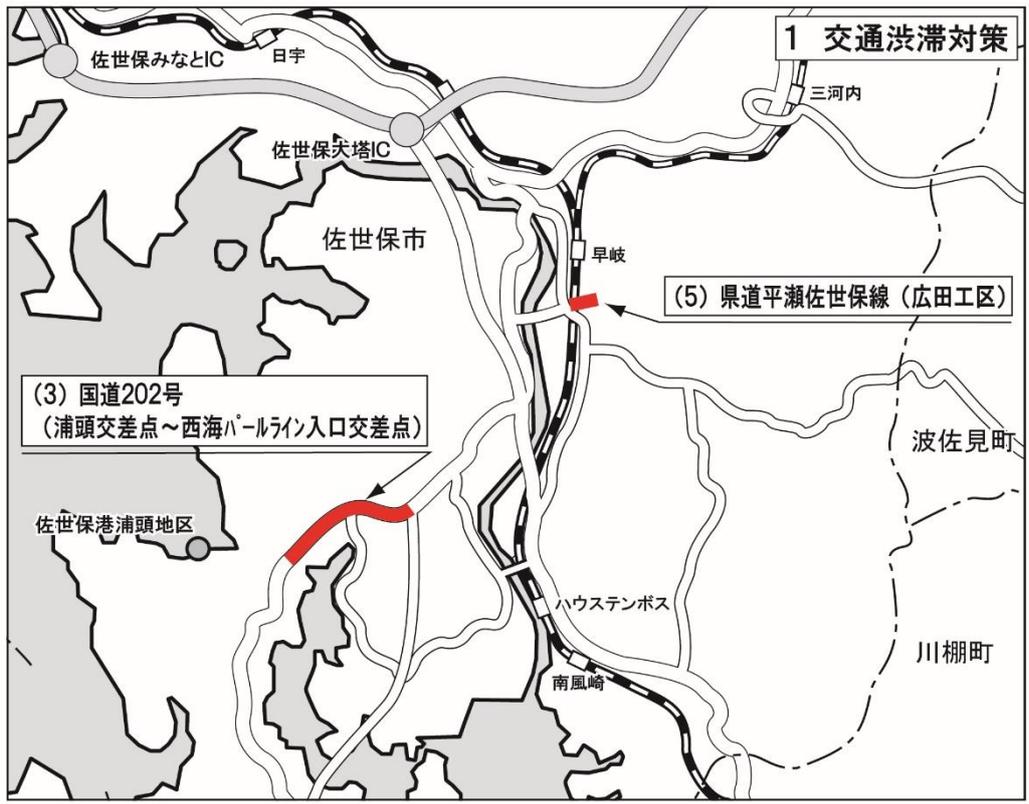
(2) 俵ヶ浦日野線における現況

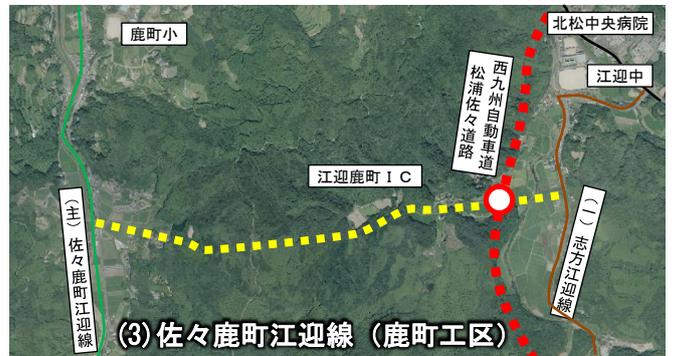
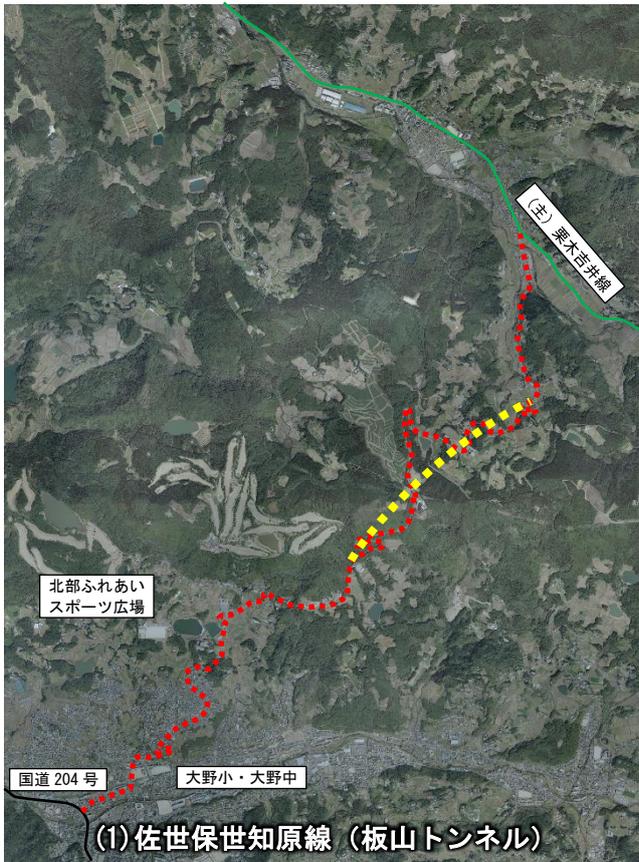
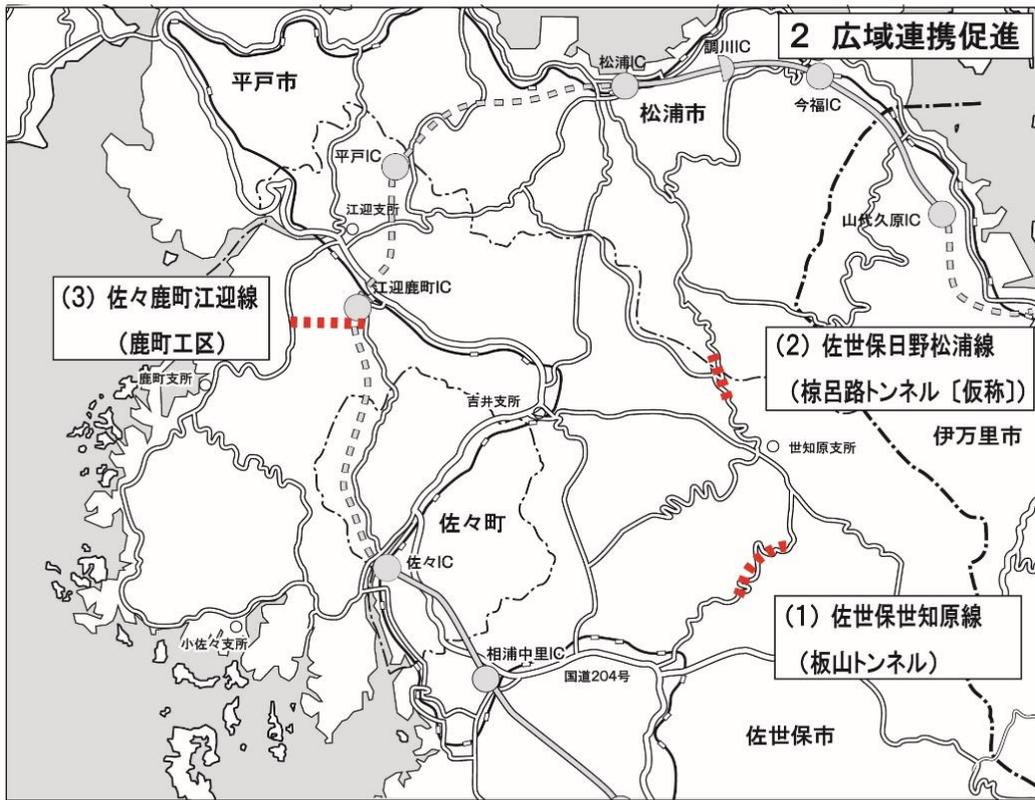


(4) 県道佐世保世知原線における渋滞状況



(4) 国道 204 号における車両滞留状況





(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においても拡幅されていない状況です。未着手の区間は一日約5万台の交通量がありますが、バスベイや交差点の右折レーンも十分ではないため、慢性的な渋滞や事故が発生しており、周辺道路にも影響が生じるなど、市民の安全な生活や社会・経済活動へ影響を及ぼしています。

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

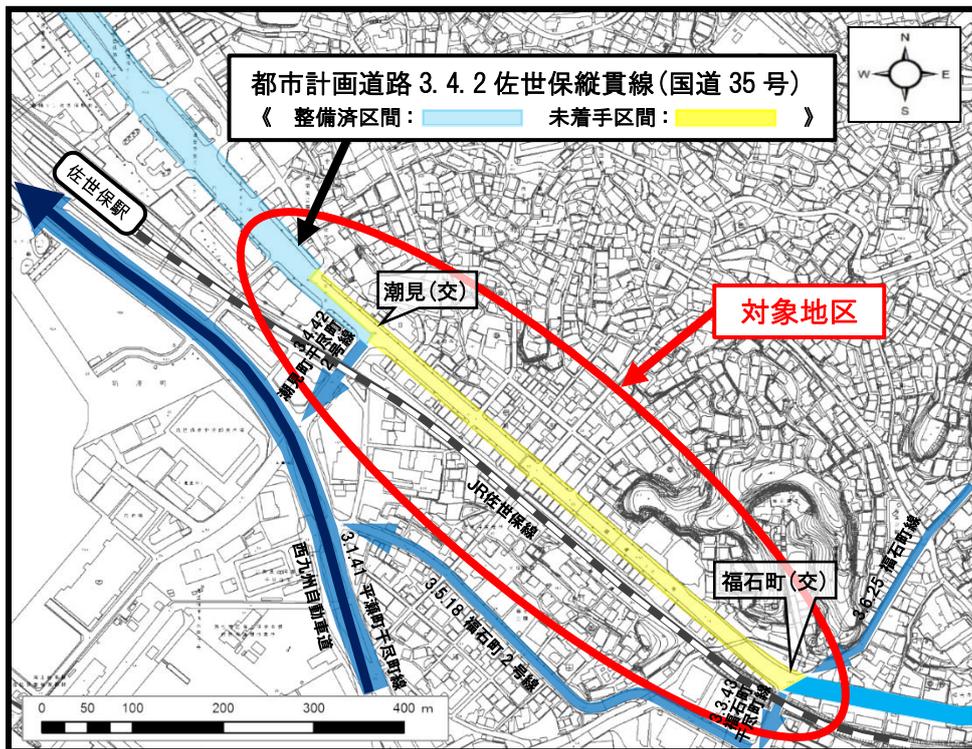
また当区間沿線は、佐世保駅に近い本市の玄関口に位置し、土地利用のポテンシャルが非常に高い地区であるにもかかわらず、長年の建築制限により土地の高度利用ができておらず、地権者への影響のみならず都市形成上の課題も顕著になっています。

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

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 = 8,540 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 汚水管渠の整備促進
- 2 管路施設の更生、汚水処理施設の改築

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、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)

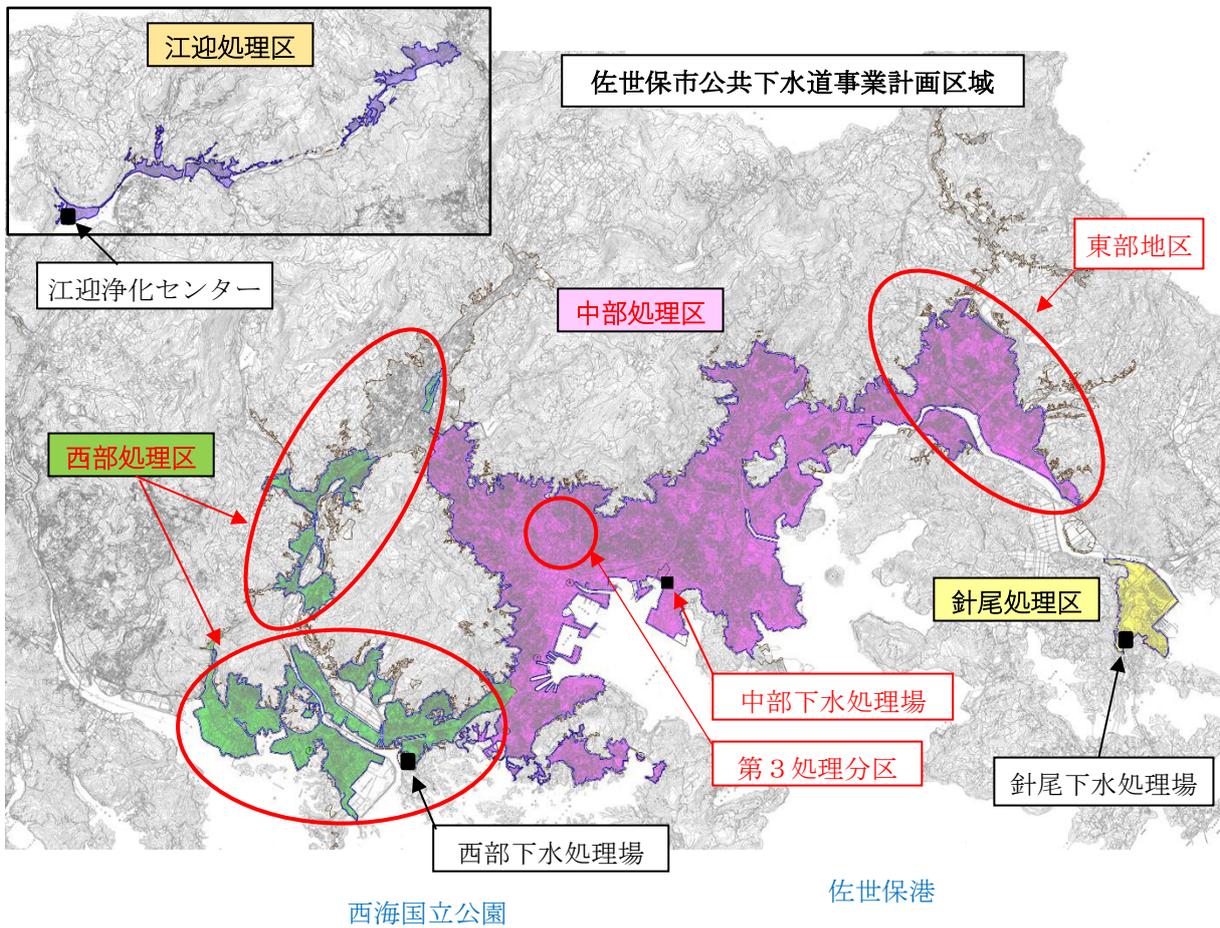
- 1 本市の公共下水道事業につきましては、昭和24年より中部処理区の整備に着手し、昭和36年に供用開始しておりますが、普及率は全国同規模都市の中でも低い状況にあることから、生活環境の改善、公衆衛生の向上及び公共用水域の水質改善、さらには、西海国立公園・九十九島の美しい景観を守り、その海域の水質保全を図るためにも、早期に公共下水道を整備する必要があります。
- 2 供用開始から60年以上が経過しており、経年による管路施設や汚水処理施設の老朽化も進んでいるため、防災・減災、国土強靱化に資する「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」として計画的な改築等が必要となっております。

#### 〈事業の概要〉

- 1 汚水管渠の整備促進 (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 (中部下水処理場の脱水設備ほか)



(中部下水処理場 脱水設備)



(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)

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1 国の要綱に定める補助率上限での補助交付</li><li>2 地域鉄道支援に関する国庫補助事業の補助率嵩上げ</li><li>3 同事業の地方負担に係る財源措置の拡充</li></ol> |
|--|

地域鉄道である「松浦鉄道」の施設整備に関しまして、鉄道の安全運行の確保のため、上記につ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、今後経年劣化の加速が懸念されることから、安全確保のための施設整備の必要性をますます強く感じているところです。

また、西九州北部地域住民の生活の足として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。

松浦鉄道では、平成26年度から10年間の計画に基づき整備を進めており、今後も多額の費用負担を要することが見込まれることから、以下について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、これまで基金の取り崩し等で対応してまいりましたが、近年、自然災害が多発している現状を踏まえますと、基金は一定額

確保しておかなければならず、これ以上の取り崩しは困難であるため、令和2年度からは沿線自治体からの追加補助での対応を余儀なくされている状況にあります。

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

## 2 地域鉄道支援に関する国庫補助事業の補助率嵩上げ

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

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

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

## 3 同事業の地方負担に係る財源措置の拡充

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

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

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

## 〈事業の概要〉

松浦鉄道(株)施設整備事業計画

### (1) 概要

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

### (2) 期間

平成26年度～令和5年度

### (3) 事業費総額

約25億円

## (所 管)

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・財源を確保し、計画的に事業を推進するとともに、5か年加速化対策後も、予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むこと
- 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
- 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ミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワークの構築など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5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
- 6 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等につきまして、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、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









