

長崎県知事

大石賢吾様

要望書

令和4年10月12日

壱岐市

要望事項目次

1. 空港の整備等について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 再生可能エネルギーの導入促進に向けた支援について・・・・ 3
3. 磯焼け対策に関する支援の拡充について・・・・・・・・・・・・ 5
4. 離島航路における海上高速交通体系の維持について・・・・・・ 1 1
5. クロマグロの漁獲枠の拡大及び資源管理に伴う支援について・ 1 3
6. UPZ（30km）圏外に位置する港湾・漁港への避難拠点港
施設整備について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 4
7. 原子力災害時における避難先の確保について・・・・・・・・・・・・ 1 6
8. 道路整備について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 7
9. 嫦娥三島大橋、はるしま原島大橋（郷ノ浦～大島～原島）架橋の
じょうが早期実現について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 0
10. 自治体DX推進に向けた支援について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 2

1. 空港の整備等について

現在、長崎空港と壱岐空港間で運航している39人乗りの中型機、ダッシュエイトQ200型機2機は、導入後20年が経過し、構造寿命を間もなく迎えようとする中で運航がなされております。

こうした中、当該機材は既に製造中止となっているため、オリエンタルエアブリッジ社においては、後継機の検討が重ねられ、令和4年度から48座席のATR42型機2機を順次導入し、パイロットの養成等を行いながら、令和5年度夏頃からの運航開始に向け準備が進められております。

導入に際し、長崎県には関係市の財政負担の軽減に、ご配慮をいただいたところであります。

一方、本市の空港を除く、長崎空港、福江空港、対馬空港では、74座席を有するダッシュエイトQ400型機が運航されておりますが、同型機を運航するには、滑走路延長が1,500m、滑走路幅が45m必要であり、現在の壱岐空港での運航は不可能な状況にあります。

将来の壱岐の空路の維持存続と地域振興のためには、どの機種でも離発着できる滑走路を有する空港の整備が必要不可欠であります。例えばFDA（フジドリームエアラインズ）では、県内離島の福江空港、対馬空港とのチャーター便が度々催行されており、現1,200mの滑走路長の壱岐空港ではチャーター便の誘致も厳しい状況にあることから、壱岐市の振興発展には、最低1,500m以上の滑走路の整備が必要と考えております。

また、国境離島の保全という観点からも、極めて憂慮する状況であり、滑走路延長を目指すという共通の認識のもと、平成30年8月に壱岐市国境離島新法制定民間会議による空港整備促進期成会

が設立され、壱岐市の重要課題に官民一体となって壱岐市全体として推進することとされており、去る8月23日の空港整備促進期成会総会において、壱岐の航空路の維持存続及び地域振興のために全力で取り組んでいくことが、改めて決議文として採択されたところであります。

つきましては、本趣旨をご理解いただき、本市の空路存続のため、1,500m以上の滑走路を有する空港の整備に係る調査費の予算確保について、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

2. 再生可能エネルギーの導入促進に向けた支援について

長崎県においては、2021年3月に策定された第2次長崎県地球温暖化（気候変動）対策実行計画に基づき、国と同様に「2050年までの脱炭素社会の実現」を目標とした再生可能エネルギー導入促進に取り組まれており、県内市町の地域プロジェクトの創出にもご支援をいただいております。

また、「海洋県長崎」として、海洋エネルギー関連産業の集積を促進することによる県内企業の活性化を目指されており、洋上風力発電事業の商用化を見据えた取組を産学官連携により推進されております。

壱岐市においても、2019年9月に発出した「気候非常事態宣言」における2050年までの脱炭素社会の実現に向けて、令和元年度及び令和2年度に県主導で実施された洋上風力発電に係るゾーニング実証事業に参画し、令和3年度以降は市が主体となって、県の事業に引き続き、本市周辺海域での洋上風力発電の導入可能性の検討に県と連携して取り組んでいるところです。

特に、本市周辺海域での洋上風力発電の導入については、適地となる海域が一般海域となることから、地元の漁業関係者に加え、市外の漁業関係者についても一定の理解を得ることが必要になると考えております。

国においては、洋上風力発電は再生可能エネルギーの切り札と目されており、導入促進のための法整備等もなされているところですが、更なる導入促進のために、海域の利用等に関してより強力な国のリーダーシップを期待したいと考えております。

長崎県におかれましても、洋上風力発電導入促進に係る国の積極的な関与や地元の協議調整への支援等について、県内市町と連携して要望していただきますようお願い申し上げます。

また、県内では五島市の事例もあるように、洋上風力発電の導入

に向けた理解促進には実証事業も有効であると考えております。

今後、本市周辺海域において洋上風力発電の実証事業等が実施される場合の海域利用等に係る手続等につきましては、迅速かつ明確なご指導・ご助言を賜るとともに、県内の漁業関係者への理解促進につきまして、協力支援等を賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

3. 磯焼け対策に関する支援の拡充について

近年の温暖化による高水温の影響や植食性動物の食害、台風等による藻場の破壊等により磯焼けが問題となっております。特に植食性動物（ガンガゼ、イスズミ、アイゴ等）の異常繁殖による食害が大きく影響し、ほとんどの藻場が全滅しており、餌となる海藻がほとんど無い状況でアワビ、サザエ、ウニの成育が非常に悪くなっております。藻場は魚の産卵場所でもあるため、水産資源全体が大きく減少している状況であり、本市水産業に大きな影響をもたらしております。

そのようなことから、これまで磯焼け対策（特に植食性動物の駆除）に対する要望が寄せられており、本市としましても、離島漁業再生支援交付金等を活用した取組とは別にイスズミ捕獲に関する助成制度を令和元年度に創設するとともに、令和2年度から海藻の増養殖対策として仕切り網等への助成を実施しております。

また、これまでそれぞれの集落、漁協で磯焼け対策が実施されていた推進体制を一元化し、効率的に磯焼け対策関連事業を推進するため、市内5漁協・県・市で母藻を漁協間での融通等を可能にする「壱岐海域における母藻供給ネットワーク構築に向けた連携協定」を締結するとともに、関係機関で組織する「壱岐市磯焼け対策協議会」を設立し、磯焼け対策を積極的に取り組んでおります。

これまでのイスズミ等の駆除を中心とした取組が実を結び、本市周辺海域で藻場の回復が見られる状況となっており、特に郷ノ浦町漁協管内ではヨレモク等の回復が見られ、これまで数年見ることがなかったヒジキやアマモの着生が確認されております。

このような現状を踏まえますと、植食性動物の駆除が磯焼け対策として最も有効な手段ではないかと考えております。

また、仕切り網による海藻の保護区も各地域で設置されており、植食性動物の駆除により食圧を低減することと併せて海藻を保護し、

増殖する取組を同時に行うことにより藻場回復効果の向上が図られると考えております。

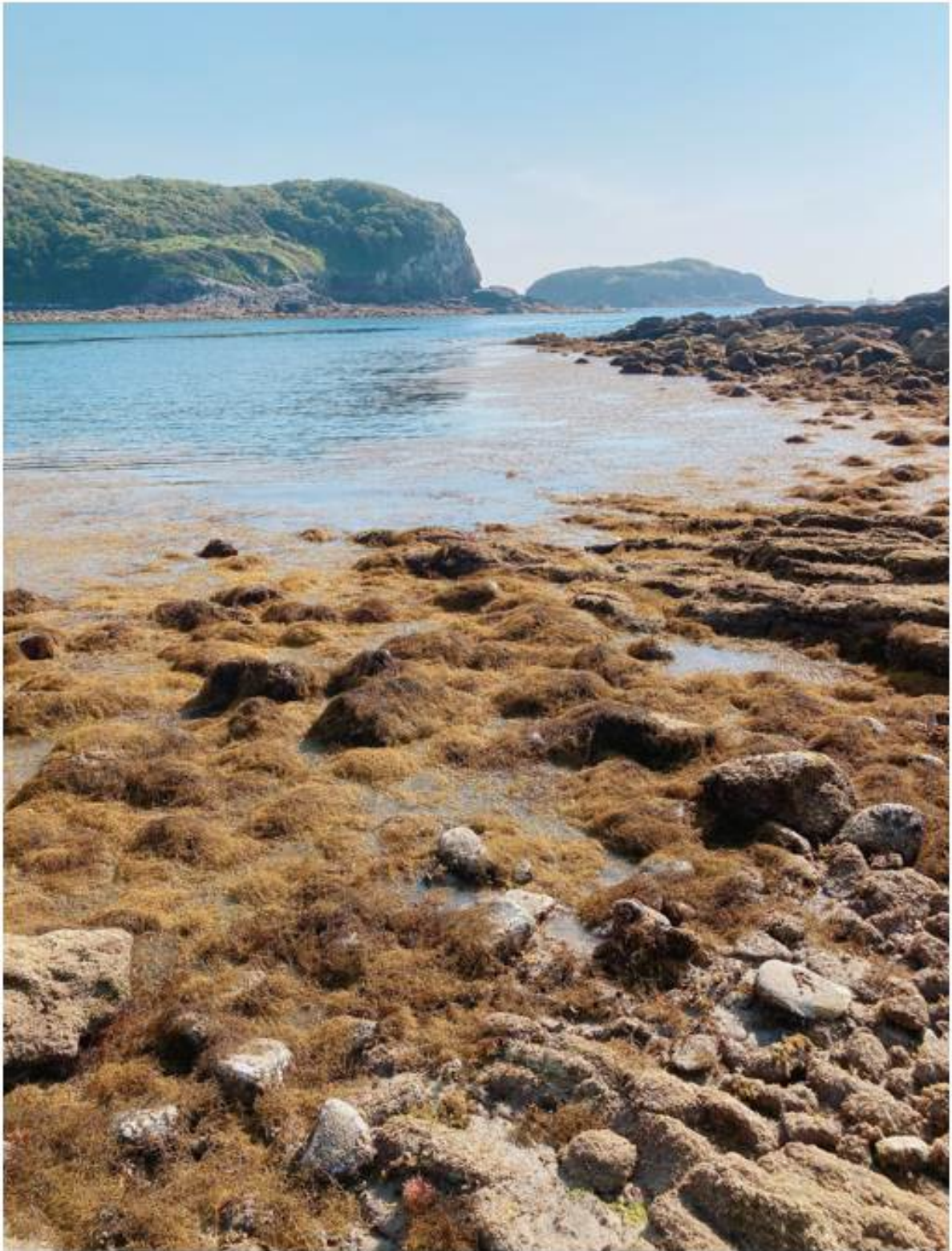
つきましては、藻場のさらなる早期回復を図ることにより本市水産業振興、漁業者の所得の向上を図るため、本市の磯焼けの大きな原因であります植食性動物の駆除等に関する支援の拡充に対して特段のご配慮を賜りますとともに、県において核藻場となる大規模な仕切り網による藻場造成について要望いたします。

○植食性動物捕獲実績（令和元年度～令和3年度）

- ・イスズミ捕獲 19,726尾
- ・アイゴ捕獲 9,641kg

○仕切り網による保護区の設置

- ・勝本町漁協管内 2箇所
- ・箱崎漁協管内 1箇所



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 サンゴ崎）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 ツインズビーチ付近）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 嫦娥島北側）



藻場回復状況（ヨレモク密生状況）



藻場回復状況（砂地では約20年ぶりにアマモ着生）

4. 離島航路における海上高速交通体系の維持について

離島航路は、人・物の流通手段として市民生活及び産業経済活動に欠くことのできない重要な役割を果たしています。

特に、昭和52年、離島航路で初めて就航した、高速船ジェットfoilは、時速80kmを超えるスピードで安定した航海ができることから、航海時間の短縮や航海数の増加が可能となり、何より荒天においても高い就航率を維持できるなど、速く、安全で、快適な乗り心地が、市民は元より離島を訪れる利用者に支持され、離島航路に必要な不可欠な存在となっています。

しかしながら、現在、県内に就航しているジェットfoilは、建造から、九州郵船のヴィーナス1が31年（1991年4月建造）、ヴィーナス2が37年（1985年4月建造）で、九州商船の2隻のジェットfoilはいずれも30年を経過しており、老朽化が進んでいますが、導入当時に比べ建造費が大幅に高騰し、航路事業者の負担のみで、ジェットfoilの更新を行うことは困難な状況にあります。

本土と離島を結ぶ高速船による運航体制は、市民生活の足としてだけでなく、本土の医療機関への迅速な患者搬送、また、観光促進を図る上での海上交通手段としても大きく寄与しており、離島の将来を見据えたときに航路の維持と利便性を確保することが国境離島の人口減少抑制や経済振興発展など、将来を左右する極めて重要な事案の一つとなり得るものであります。

令和2年3月の九州運輸局における調査において、経済面では、観光客の約37%がジェットfoilの存在が来訪の決定要因とし、その存在が後押しになった方まで含めると約80%となっており、観光客の誘引に繋がり、その観光消費額は地域経済の活性化に重要な役割を果たしております。

また、本市、対馬市、五島市へ有人国境離島法の支援等を受け、

離島に新たに立地した企業においても、ジェットフォイルのアクセス性等が立地決定に大きな影響を与えたと回答されており、離島における雇用の場の創出に繋がっております。

市民生活においては、医師不足のため、毎日、本土から医師の派遣を頂いており、ジェットフォイルの高い就航率により、市民の安全安心な医療体制の確保ができております。

さらに、離島で解決できない高度医療を必要とする際、救急搬送の面において大変重要な搬送手段となっており、命の格差を無くすためのものでもあります。

つきましては、高速船ジェットフォイルの重要性をご理解いただき、新船建造に対する国の財政的支援について、国への要望等継続してさらなる特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

5. クロマグロの漁獲枠の拡大及び資源管理に伴う支援について

クロマグロは、壱岐の多くの沿岸漁業者の生活の糧である重要な資源であり、その資源を適切に管理していくことは、漁業者だけでなく多数の関係者が理解をしております。しかしながら、平成27年1月に開始された太平洋クロマグロ資源管理の取組においては、制度と実際の取組に乖離があり、全国で様々な問題が発生しております。

本市においては、かねてからクロマグロの一本釣りが盛んな地域でありましたが、クロマグロ漁獲が制限されたことにより、他の魚種を狙った操業を行わざるを得ず、結果として転換先の操業自体にも悪影響を与えております。また、他の魚種を狙って操業しても、クロマグロの勢力が強く必ずといっていいほどクロマグロが混獲されるため、その操業も断念せざるを得ない状況も発生しており、島全体の漁業不振につながっている状況であります。

平成30年7月からの第4管理期間以降はTAC制度が導入され、加えて、大型魚も新たに都道府県別の漁獲枠が設定されております。このような中、本市の漁業者が安心・納得して資源管理に取り組みながら漁業に専念できるよう、次の事項について、国及び関係機関への働きかけに特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 沿岸漁業の漁獲枠の拡大
2. 休漁補償等の減収補填措置の充実
3. 混獲回避取組支援（放流支援）の充実

6. U P Z (3 0 km) 圏外に位置する港湾・漁港への避難拠点港施設整備について

東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所の事故は、周辺市町村に甚大な被害を与え、今なお、住民生活はもとより産業経済への影響等、極めて深刻な状況にあります。このような中、玄海原子力発電所は、本市最南端から海を隔てて約 2 4 kmの所に立地し、同様の事故が発生した場合、状況によっては、全市民が島外への避難を余儀なくされるなど、壊滅的な被害も予想されます。

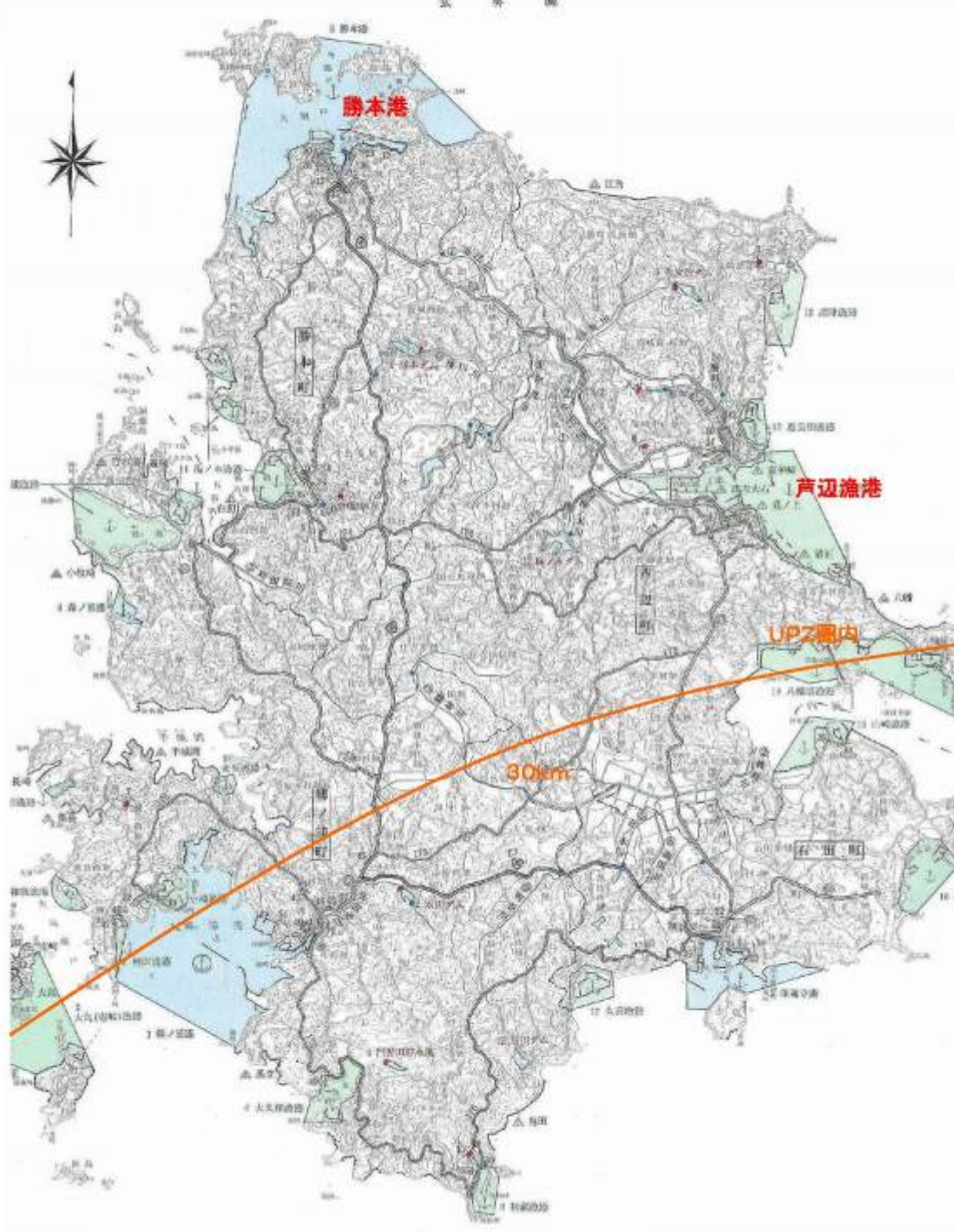
こうしたことから、本市においてU P Z (3 0 km) 圏外に位置する港湾・漁港は、避難拠点港として極めて重要な役割を担うこととなります。

壱岐市民の安全・安心の確保のためにも、U P Z (3 0 km) 圏外の港湾・漁港への避難拠点港整備について、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

○大型輸送船及び大型船舶等が接岸できる岸壁（水深マイナス 7. 5 m以上）と泊地の整備

位 置 図

位置図



7. 原子力災害時における避難先の確保について

玄海原子力発電所は、本市最南端から海を隔てて約24kmの所に立地し、福島第1原子力発電所と同様の事故が発生した場合、屋内退避にとどまらず、壱岐島北部の30km圏外への一時移転、さらには状況によっては、全市民が島外への避難を余儀なくされます。

こうしたことから、平成25年に福岡県への避難（以下「県境を越える広域避難」という。）の同意を得、福岡県並びに避難の受入先として、北九州市、直方市、行橋市、中間市及び苅田町と調整を行ってきたところですが、避難に係る協定書の締結に至っていない状況です。

つきましては、壱岐市民の安全・安心の確保を図るため、次の事項について、国及び関係機関への働きかけについて、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

- 県境を越える広域避難については、国主導により、「県境を越える広域避難に関する基本的な考え方」を示している福岡県との協議を早急に進めること。

8. 道路整備について

(1) 国道及び県道の整備について

①国道382号（郷ノ浦町東触～本村触）

主要地方道郷ノ浦沼津勝本線（郷ノ浦町里触）

○歩道整備等

上記路線及び工区におきましては、交通の往来が多い区間ではありますが、歩道幅員が狭い箇所や未整備の区間が存在し、交通弱者である小学生等の歩行者が非常に危険な状況であります。

また、通学路の合同点検でも要対策箇所とされており、近年、全国的に通学路の事故が多発している状況からも、早期に歩行者の安全を確保するための対策工事着手を要望いたします。

②国道382号（本宮東触、上場触）

○路肩拡幅、線形改良

上記路線におきましては、壱岐島内を縦断しており、海を隔てた立地にある玄海原発で福島第一原子力発電所と同様の事故が発生した際に、市民がUPZ圏外である壱岐市北部へ避難するための重要な避難道路となりますが、上記路線の一部において路肩に余裕幅が無く、見通しの悪い区間も存在することから、早急な道路整備を要望いたします。

③一般県道渡良浦初瀬線（渡良浦工区、坪触工区）

一般県道湯ノ本芦辺線（中野郷～芦辺浦）

○道路改良事業の推進

上記路線及び工区におきましては、道路幅員が狭く線形不良の箇所が多く存在するため、改良事業を進めていただいているところですが、市民の生活環境及び交通の安全確保のため、さらなる事業の推進、早期完成を要望いたします。

(2) 県道昇格について

壱岐市北東部に位置する 1 級市道新城諸津線、1 級市道瀬戸諸津線、2 級市道赤岩線、2 級市道池尻線、2 級市道恵美須大久保線（以下「本路線」という。）は、島内の主要港である芦辺港と勝本港を結ぶ主要な路線であります。本路線沿いには、壱岐の歴史を知ることができる神社や景勝地などが存在し、近年の歴史ブームも重なり、観光客の往来が大変多い状況であります。

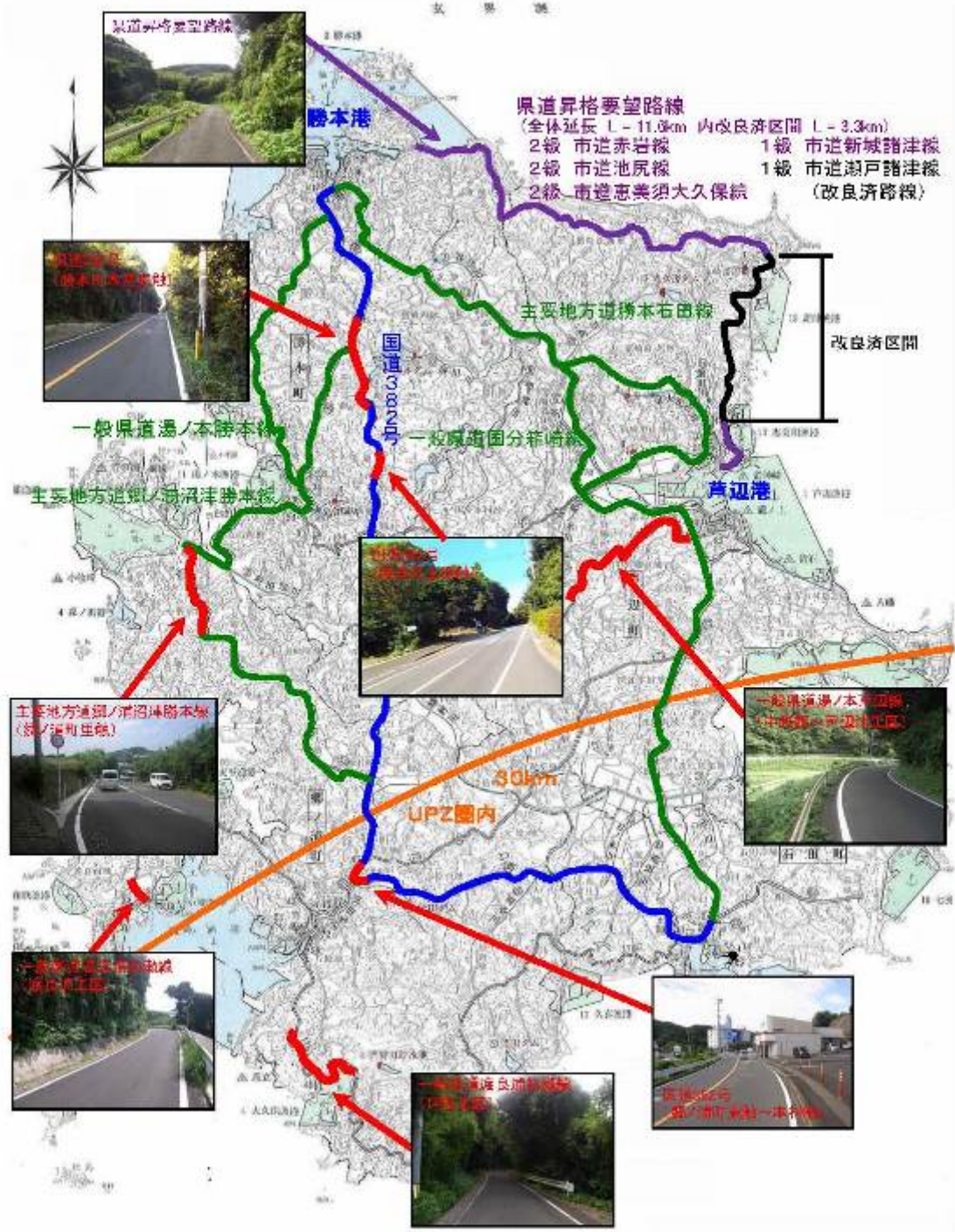
しかしながら、本路線は、本市において改良工事を進めておりますが、未改良区間は道路幅員も狭小で線形不良、地形上の問題等により多額の予算が必要となり、本市の財政状況からも早期の整備は困難な状況にあります。

本路線の整備を行うことで、大型トラック等の通行が可能となれば、路線沿いの大規模繁殖牛施設の利便性向上により、本市の重要な産業であります畜産業における雇用が確保され、さらなる農業振興に繋がるものと考えており、主要地方道勝本石田線と並行路線ではなく、壱岐島東部の主要道路として位置付けられております。

また、本路線は美しい海岸線を有しているため、整備後にはサイクリングコースとしての活用を見込んでおり、観光産業の発展並びに交流人口の拡大にも寄与するものと確信しております。

こうしたことから、市民の安全・安心の確保、振興発展のためにも本路線を県道に昇格し、改良工事の実施及び整備についてご検討いただき、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

位 置 図



9. 嫦娥^{じょうが}三島大橋、原島^{はるしま}大橋（郷ノ浦～大島～原島） 架橋の早期実現について

有人属島である三島（大島・長島・原島）は、壱岐市営「フェリーみしま」が就航しているのみで、その現状は気象条件に左右され、時間的な制約を強いられるものであり、島民の日常における生活環境、緊急時の医療・防災などは極めて劣悪な状況にあります。

このため、本島と大島を結ぶ嫦娥三島大橋（仮称）の実現に向けて、昭和55年度に嫦娥三島架橋促進委員会を発足して、幾度となく要望活動を行ってまいりました。

その一環として、県の代行事業により、平成10年には大島と長島の間に「珊瑚^{さんご}大橋」が完成し、あらゆる面で効果を発揮しております。大島には、栽培漁業の拠点施設となる壱岐栽培センターを設置し、市内各方面に種苗の供給をしております。

次に「原島大橋」を架橋することにより、唯一孤島となっている原島を大島と結ぶことで三島が一体となり、さらに本島と繋がることで、壱岐市の未来の担い手で三島の後継者である子どもたちの教育環境の改善も期待できます。

そのことによって三島島民の気持ちに「ゆとりと一体感」や、生活への活力が生まれ、島民にこの上ない喜びと安堵感を与えるものであり、このことは壱岐市の使命でもあります。

しかしながら、事業推進は経済的にも技術的にも極めて厳しい状況にあり、県の代行事業として架橋の早期実現に向け、調査等について特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

10. 自治体DX推進に向けた支援について

政府においては、「デジタル化社会の実現に向けた改革の基本方針」が決定され、「誰一人取り残さない人に優しいデジタル化」が示され、これらDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進のため、昨年9月1日には、デジタル庁が設置されたところでもあります。

また、DX推進のためには、住民に身近な行政を担う自治体、とりわけ市区町村の役割は極めて重要であり、地方自治体が担う行政サービスについて、デジタル技術やデータを活用して住民の利便性の向上と業務効率化を図ること等が求められており、総務省においては、令和2年12月に全ての自治体がデジタル社会構築に向けて取り組むための指針として「自治体DX推進計画概要」が公表され、今後、自治体DXの推進がさらに図られるところでもあります。

一方、長崎県においては、昨年3月に策定された長崎県総合計画において、基本戦略「人口減少に対応できる持続可能な地域を創る」の中で、行政におけるデジタル化の推進が掲げられ、さらに政策横断プロジェクトとして、「県・市町におけるデジタル化の推進」が目標として設定されております。

本市においては、新型コロナウイルス感染症により、人の接触や移動に様々な制約が課題となる中、各種申請、届出等の電子化や窓口手続の簡素化、マイナンバーカードの利活用の推進等、市民サービスをより便利にし、さらに、現在、本庁分散方式等による様々な課題がある中、ビジネスチャットの活用や、WEB会議の活用等を推進するため、昨年4月に、DX推進を担当する部署（企画振興部情報管理課）を新たに設置するとともに、壱岐市デジタル化推進本部を立ち上げ、壱岐市デジタル化推進方針を策定し、現在、取組を進めているところでもあります。

しかしながら、離島において、国の政策に遅れることなく「県・市町におけるデジタル化の推進」に取り組むには、人材・情報・財源の確保が厳しい状況にあります。

また、自治体デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進計画の「都道府県による市区町村支援」には、デジタル技術の導入にあたって共同導入・共同利用の推進が有効であり、県の主導も効果的とされています。

つきましては、自治体DXを推進するにあたって、県・市町が連携し共同で取り組むことにより、より効果的な推進が期待できると考えますので、行政手続のオンライン化など積極的な共同でのデジタル化推進について、ご配慮を賜りますようお願いいたします。

令和4年10月12日

壱岐市長 白川 博一

壱岐市議会議長 豊坂 敏文