

長崎県知事

大石賢吾様

要望書

令和5年10月11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. 道路整備事業について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 7
9. じょうが 三島大橋、はるしま 原島大橋（郷ノ浦～大島～原島）架橋の
早期実現について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 1
10. 自治体DX推進に向けた支援について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 4

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おりますオリエンタルエアブリッジ(株)においては、本年7月からATR42型機1機が定期便就航を開始し、2機目についても、導入に向けて準備が進められております。ATR機導入にあたり、長崎県におかれては、関係市の財政負担の軽減等、ご支援、ご配慮をいただき、厚く御礼を申し上げます。

また、平成31年の航空法の改正に伴い、滑走路端安全区域（RESA）について、令和8年度末までに設置基準への対応が求められており、本空港では、現状、両端135mの確保が必要となる中で、県においては、両側拡張の計画案の調整等をはじめ関係機関・団体あるいは地元との協議を進めることが示され、本整備に向けた取組を推進いただいていることに感謝申し上げます。

さて、壱岐空港は、本市の空の玄関口として、市民生活を支え、観光業をはじめとする本市経済になくてはならない交通インフラとして、重要な役割を果たしております。

一方、本空港の滑走路長は、ご承知のとおり現状1,200mしかなく、本市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、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、同型機を運航するには、滑走路長が1,500m、滑走路幅が45m必要であるため、現在の壱岐空港での運航は不可能な状況にあり、また、FDA（フジドリームエアラインズ）では、壱岐空港を除く、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ますが、本空港ではチャーター便の誘致等も厳しい状況にあります。

本市においては、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、昨年8月23日の空港整備促進期成会総会において、本県選出の谷川弥一衆議院議員、山本啓介参議院議員ご出席のもと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、海洋再生可能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的として、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」で示した2050年までの脱炭素社会の実現に向けて、令和元年度からの県の洋上風力発電に係るゾーニング実証事業を、令和3年度以降は市が主体となって引き継ぎ、本市周辺海域での洋上風力発電の導入可能性の検討に取り組んでまいりました。

その成果として、令和4年度末の壱岐市洋上風力発電等導入検討協議会において、本市周辺海域の「導入可能性エリア」について、様々な関係主体からの意見等をまとめた条件を付したうえで、県を通じて国に情報提供することのご承認をいただき、本年4月に県へ当該関係情報を提供いたしました。残念ながら今回は県から国への情報提供は見送られたところであります。

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ります。

この点について、市外の利害関係者等との合意形成については、市だけでは対応が困難であることをご認識いただき、市外漁業関係者等への理解促進等につきまして、県にリーダーシップを発揮

していただきますとともに、本市周辺海域での洋上風力発電実証事業の実現に向けても、積極的なご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

加えて、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は、海域の利用等に関しても、より強力な国のリーダーシップが極めて重要であります。

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仕切り網を実施していない海域で広範囲に大型海藻（ヨレモク等）の再生が見られ、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、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。

一方では、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。

また、壱岐市磯焼け対策協議会の新たな取組として、回復した藻場をブルーカーボンクレジット申請し、クレジット化することにより、カーボンニュートラルを実現したい企業に購入いただき、その資金をさらなる磯焼け対策に活用するよう取組が進められております。

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、ブルーカーボンクレジット申請に対する支援・協力、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4年度）

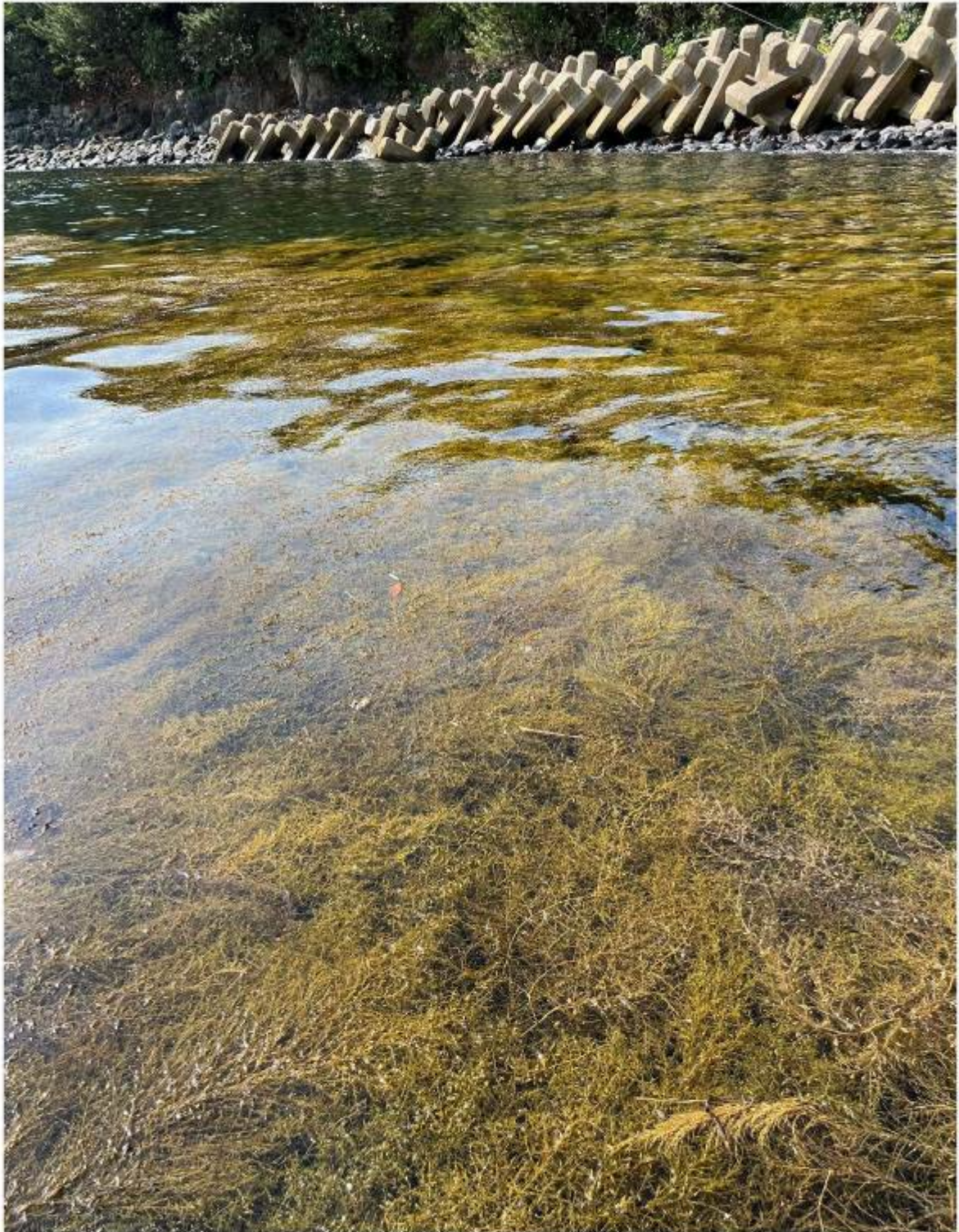
- ・イスズミ捕獲 27,455尾
- ・アイゴ捕獲 25,064kg

○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 長島）ドローン撮影



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 原島）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 原島）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 牧崎ヒジキ）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 弁天崎ヒジキ）



藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 サンゴ崎ヨレモク）

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、高速船ジェットフォイルは、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フォイルは、建造から、九州郵船のヴィーナス1が32年（1991年4月建造）、ヴィーナス2が38年（1985年4月建造）で、九州商船の2隻のジェットフォイルはいずれも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、ジェットフォイル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%がジェットフォイル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、命の格差を無くする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、改正離島振興法に基づき、高速度で安定的に航行することができる新船の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と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（撤廃）
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

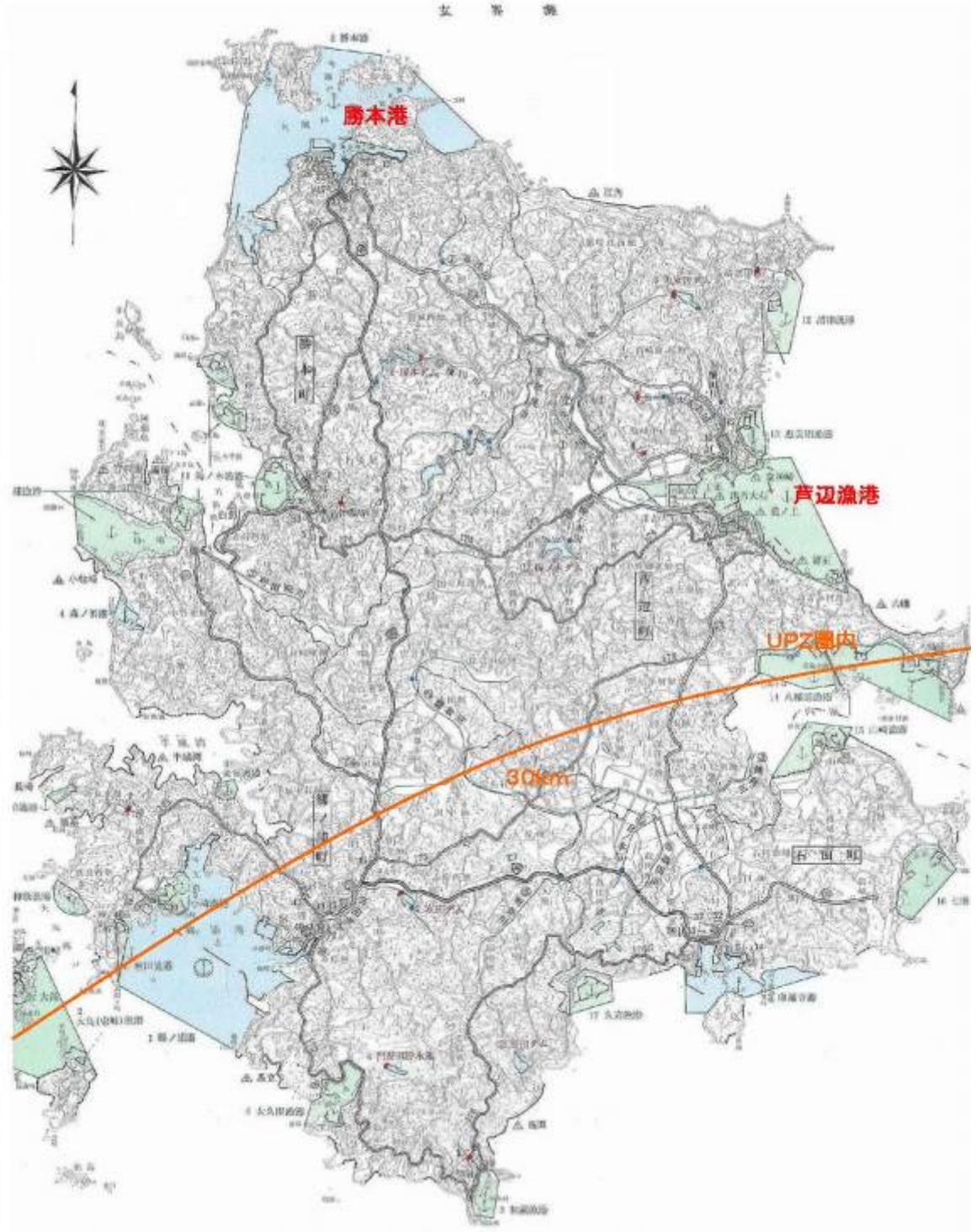
東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所の事故は、周辺市町村に甚大な被害を与え、今なお、住民生活はもとより産業経済への影響等、極めて深刻な状況にあります。このような中、玄海原子力発電所は、本市最南端から海を隔てて約 2 4 kmの所に立地し、同様の事故が発生した場合、状況によっては、全市民が島外への避難を余儀なくされるなど、壊滅的な被害も予想されます。

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



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. 道路整備事業について

(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）

○歩道整備事業の推進

上記路線の各工区は、市内小学校の通学路となっておりますが、車輛の交通の往来が多い区間であり、歩道幅員が狭い箇所や未整備の区間が存在し、児童等の交通弱者の歩行が非常に危険な状況にあります。そのため、令和3年度から、歩道整備事業に着手していただいておりますが、近年、全国的に通学路の事故が多発している状況の中で、歩行者の安全を確保するために、さらなる事業の推進、早期完成を要望いたします。

②国道382号（平人触、本宮東触、上場触）

○路肩拡幅、線形改良

上記路線は、壱岐島内を縦断し、壱岐市内4町全てに接続する最重要幹線道路で、車輛の通行が日常的に多い路線であり、火災時や急病者の搬送時、さらには玄海原発で福島第一原発と同様の事故が発生した場合、UPZ圏外である壱岐市北部への避難等、緊急時の通行の際、最も利用されることが想定される路線です。しかしながら、上記路線の一部区間（平人触、本宮東触、上場触）においては、道路の速度及び規格に準じる正規の幅員が確保できておらず、見通しの悪い区間も多く存在し、車輛の通行等に危険な状況であります。そのため、既に着手いただいている平人触工区については、さらなる事業の推進及び早期完成、本宮東触工区、上場触工区については、早急な事業への着手を要望いたします。

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～芦辺浦工区）

○道路改良事業の推進

上記路線の各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、市民の生活環境の向上及び交通の安全確保のため、さらなる事業の推進及び早期完成を要望いたします。

（２）市道改良工事への支援について

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級市道池尻線及び２級市道恵美須大久保線（以下「本路線」という。）は、市内勝本町から北東部を周回し、芦辺町へ接続する路線であることから、市内北東部の住民の生活での利用や、原発事故等の緊急時における避難路としての利用も想定しておりますが、幅員が狭く、視距も悪い箇所が多数存在するため、車輛等の通行に日常的に支障を来している状況であります。

また、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多く存在し、本市の主要産業である壱岐牛の大規模肥育施設も複数存在するなど、観光面及び産業面でも重要な路線となっております。

本路線の整備により、大型のトラックや観光バス等の通行が可能となれば、肥育施設の拡大・増頭により、畜産業における雇用の確保が図られ、さらなる農業振興に繋がるものと考えております。また、本路線は美しい海岸線も有しているため、整備後には本市の一大イベントであるウルトラマラソンやサイクルフェスティバルのコースとしての活用も検討しており、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。

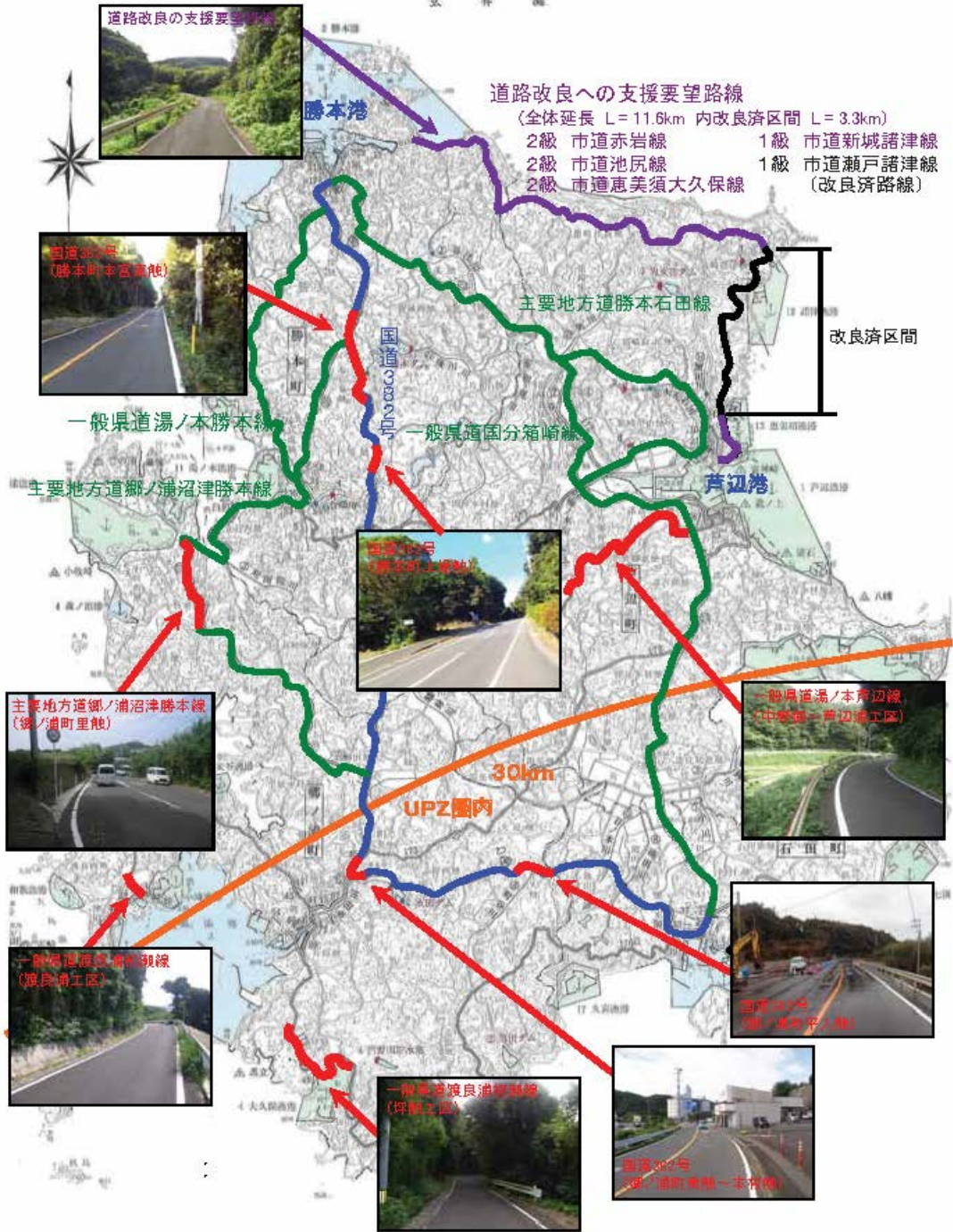
そのため、市単独事業として、勝本町側の１級市道新城諸津線から事業に着手し、改良工事を進めているところでありますが、

事業区間も長く、また、地形上の問題等により多額の予算が必要となることから、本市の財政状況からも早期の整備、完成は困難な状況にあります。

こうした現状から、市民の安全・安心の確保、振興発展のためにも県での代行等を含めた、本路線の改良事業の実施に向けた支援についてご検討いただき、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

位置図

表 界 欄



9. ^{じょうが} 嫦娥 三島大橋、^{はるしま} 原島 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、平成28年に制定された「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」いわゆる有人国境離島法において、有人国境離島地域のうち、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特に必要と認められるもののうち、法で指定を受けた特定有人国境離島地域とされております。

また、長崎県総合計画チェンジ&チャレンジ2025の本市の地域別計画においては、「二次離島を含めた島内外の交流促進や、快適な住民生活と円滑な経済活動のためには、人や物がスムーズに移動できることが重要」とされております。

現在、三島（大島・長島・原島）は、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、近年では、新型コロナウイルス感染症が発生した際の患者の搬送や火災時の消火活動、怪我人の搬送など、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るため、「危機管理は行政の最大の責務」を果たす必要があります。

本島と大島を結ぶ嫦娥三島大橋（仮称）の実現に向けては、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「珊瑚大橋」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。

今後「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。

このことは、三島島民の長きにわたる悲願であり、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、デジタル庁の主導のもと、自治体業務のデジタル改革が進められているところであります。

DX推進には、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、今後も自治体DXの推進がさらに図られるところであります。

一方、長崎県においては、長崎県総合計画の基本戦略「人口減少に対応できる持続可能な地域を創る」の中で、ICTを活用した地域活性化と行政運営の効率化が掲げられ、さらに政策横断プロジェクトの一つであるスマート社会実現プロジェクトの中で、県・市町におけるデジタル化の推進が設定されています。

本市においては、各種申請、届出等の電子化、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、市民サービスの利便性を向上し、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、担当部署が中心となり、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、取組を進めているところであります。

また、電子申請／自動入力システムAI-OCR/RPAを本年10月から導入し、生成AIにおける業務への活用等につきましても、他自治体へのヒアリングや視察等を実施しています。

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。特にガバメントクラウドにおける通信回線費用については、調査検証を実施しているところではありますが、回線ケーブル敷設位置との関係上、他自治体に比べ、多額のランニングコストがかかることが想定されております。県におかれましては、国に対して、ガバメントクラウド運用の基盤となる通信環境の整備や維持管理についての財政支援について要望いただきますよう、お願い申し上げます。

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ることから、県の主導も効果的とされております。

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要望いたします。

令和5年10月11日

壱岐市長 白川 博一

壱岐市議会議長 小金丸 益明