

長崎県議会議長

徳永達也様

要望書

令和6年11月22日

壱岐市

要望事項目次

1. 「海業」への支援について	1
2. インバウンド誘客支援について	2
3. 原子力災害時における広域避難について	3
4. 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	4
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	6
6. 自治体DX推進に向けた支援について	7
7. 空港の整備等について	8
8. <small>じょうが</small> 嫦娥三島大橋、 <small>はるしま</small> 原島大橋（郷ノ浦～大島～原島）架橋の 早期実現について	9
9. 再生可能エネルギー導入促進に向けた支援について	11
10. 磯焼け対策に関する支援の拡充について	12
11. 離島航路における海上高速交通体系の維持について	14
12. 国道及び県道の整備について	15

1. 「海業」への支援について

国や県において浜の豊かな自然や食の魅力を活かして、観光客などを漁業集落に呼び込み、賑わいを創出する「海業」が推進されています。

本市においては、勝本町漁協が無人島を巡る遊覧船を運航し、併せてカフェ等の営業も行っており、「海業」の先駆けとして、本市観光振興にも寄与していただいております。

現在、勝本港黒瀬地区の埋立工事を県並びに市で進めておりますが、埋立地完成後は遊覧船乗り場も移転される予定であり、当地区の観光資源（史跡、朝市など）も活用することで、本市北部の観光拠点となります。さらにその効果を最大限発揮させるため、埋立地を活用し、これまでの勝本町漁協の取組みも含めて、地域の漁業者と観光業者の連携などにより、「海業」の拠点としたいと考えております。

また、今回の勝本地区での取組みは、漁村活性化の新たなモデルになり、水産業の発展にも寄与できるものと考えております。

つきましては、「海業」の推進による本市水産業並びに地域活性化のため、取組みに対する支援並びに拠点施設等整備に対する支援につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 「海業」の具体的な取組みとしての調査及び計画策定に対する支援（令和7年度予定）
2. 新規拠点施設整備に対する支援（令和8～9年度予定）

2. インバウンド誘客支援について

観光産業は、地域活性化のための大変重要な産業であり、壱岐市におきましては、豊かな自然景観や歴史的文化遺産、食の魅力を広く発信し、これまで国内観光客を主なターゲットとして、観光産業を推進してまいりました。

しかし、昨今の社会情勢や経済状況、観光客の旅行先に対する価値観の変化により、国内観光客が減少傾向にあり、市内の観光産業は厳しい状況に直面しております。

このような背景を踏まえ、壱岐市としては、国内観光客に依存するだけでなく、東京や富士山、京都、大阪といった地域に集中している訪日外国人観光客（インバウンド）を、大阪から西の西日本の関係市町と連携し、本市への誘致を進めることで、地域経済の活性化を図りたいと考えております。

しかしながら、壱岐市においてはインバウンド誘客に関する人材及び技術的なノウハウが不足しており、効果的なプロモーション活動や受け入れ体制の整備が、十分に進んでいない現状であります。

つきましては、長崎県がこれまで蓄積してこられたインバウンド誘客のノウハウや知見により、国外からの観光客誘致を促進するため、本市の持つ観光資源を活かしたコンテンツの磨き上げへの支援、インバウンド向けの効果的なプロモーションの共同実施、観光商品開発・専門知識を有する人材の派遣など、壱岐市に対してご支援を賜りたく要望いたします。

1. インバウンド向けの観光コンテンツの磨き上げへの支援
2. インバウンド向けのプロモーションの共同実施
3. 観光商品開発・専門知識を有する職員の派遣

3. 原子力災害時における広域避難について

玄海原子力発電所は、本市最南端から海を隔てて約24kmに位置し、福島第一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の同意を得、これまで受入先として、北九州市、直方市、行橋市、中間市及び苅田町（以下「受入自治体」という。）と避難計画等を含め、調整を行ってきたところですが、受入自治体の要望により、令和4年3月以降、福岡県が対応窓口となり、県及び本市との3者で協議が行われております。

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、引き続き国及び関係機関との協議を、本市とともに進めていただきますよう要望いたします。

1. 船舶会社との調整
2. 受入れ港の港湾管理者との調整
3. スクリーニングを実施する時期、場所等について、国及び施設管理者との協議

4. 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

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24km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UPZ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。

しかしながら、大型船舶が接岸できるマイナス7.5m以上の岸壁は郷ノ浦港しかなく、早期避難を図るためには同様の岸壁をUPZ圏外に確保する必要があります。

つきましては、壱岐市民の安全・安心の確保のためにも、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。

1. UPZ（30km）圏外の港湾・漁港への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7.5m以上）と泊地の整備

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月に開始された資源管理の取組みにおいては、制度と実際の取組みに乖離があり、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、クロマグロの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、混獲が多いため、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。

本年度は5月から6月にかけて大型魚が漁獲されましたが、早期に漁獲枠上限に達したことで、イカ類やアジなどの漁獲への影響等が発生しております。

また、7月に開催されたWCPFCの北小委員会では、これまでの規制により資源が回復していることから、大型魚を50%、小型魚を10%増枠することで合意されており、12月に開催されるWCPFCの本会議で承認される見込みです。

つきましては、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. 休漁支援制度の見直し並びに放流支援制度の充実

6. 自治体DX推進に向けた支援について

政府においては、令和6年6月に「デジタル社会の実現に向けた重点計画」が更新され、「デジタルの活用により、一人ひとりのニーズに合ったサービスを選ぶことができ、多様な幸せが実現できる社会」が示されているところであり、また、長崎県においては、長崎県総合計画において、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、スマート社会実現プロジェクトにより、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、壱岐市デジタル化推進方針を策定し、取組みを進めているところであり、各種申請等の電子化、窓口手続の簡素化、マイナンバーカードの利用推進等による市民サービスの利便性向上を図っております。

しかしながら、離島において国の政策に遅れることなく、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、LGWANを利用した場合でも、地理上特殊エリアに該当することから、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。

また、高度化・複雑化・専門化する自治体DXの推進においては、自治体におけるデジタル人材の確保・育成が急務であることから、外部デジタル人材等による技術支援やアドバイザー業務について、ご支援、ご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 通信環境整備や維持管理についての財政支援
2. デジタル人材の派遣及びDX推進における機器更新等に伴うアドバイザー業務支援

7. 空港の整備等について

壱岐市と長崎空港を結ぶ航空路線については、令和5年度からATR42型機2機が導入され、将来にわたる安定的な就航が見込まれているところであります。

ATR機導入に際し、長崎県におかれましては、関係市の財政負担の軽減等、ご支援、ご配慮をいただき、厚くお礼を申し上げます。

また、滑走路端安全区域（RESA）について、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など、本整備に向けた取組みを推進いただいていることに感謝申し上げます。

さて、壱岐空港は本市唯一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が、本空港の滑走路延長は、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。

空港整備には多大な経費を要するため、国の支援が必須となるものと承知しており、国の支援の採択条件である滑走路延長が必要となる機材の就航に向け、関係航空会社との協議など、連携した取組みをお願いいたします。

また、市議会や市民への説明に必要となるため、現壱岐空港の滑走路を1,500mに延長すると仮定した際の概算事業費の算出について、併せて要望いたします。

1. 新規機材の就航に向けた関係航空会社との協議等、連携した取組みの実施
2. 現壱岐空港の滑走路を1,500mに延長する概算事業費の算出
3. 滑走路延長に関連する情報提供及び助言

8. 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、有人国境離島法において、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、島民の日常における生活環境、緊急時の防災・医療などは、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。

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^{さんご}の間に「珊瑚大橋」が完成し、大島には栽培漁業の拠点施設となる壱岐栽培センターが設置され、市内各方面に種苗の供給をしており、あらゆる面で効果を発揮しております。

三島架橋の実現は、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ので、まずは唯一孤島となっている原島に架橋することにより、三島が一体となり、さらに三島が本島と繋がることで、壱岐市の未来の担い手であり、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。

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。

1. 原島架橋の早期実現に向けた調査等の実施

9. 再生可能エネルギー導入促進に向けた支援について

本市は、対馬市同様、国境に接する有人離島です。洋上風力発電は、離島地域の脱炭素の実現に資するだけでなく、雇用機会の拡大などにより、地域経済の持続的な振興発展にも寄与するものであり、導入時の経済波及効果は、年間約33億円を見込んでいます。

洋上風力発電の導入により、本市に人が住み続け、経済的にも持続可能な状態にあることこそが、国防にとっても非常に重要であると考えます。そのような観点から、洋上風力発電に関する防衛省等、国の機関との協議等につきまして、市との協力連携体制を強化して対応していただきますようお願い申し上げます。

また、本市の「導入可能性エリア」は、漁業への影響にも配慮して設定しておりますが、県内外の多くの漁業関係者が操業する海域に接していることもあり、県内で先行する他の促進区域の海域に比べても、洋上風力発電に関して、様々な意見を持った利害関係者が相当数存在しており、基礎自治体である本市だけでは合意形成について、今以上の進展は望めないため、県のご理解とご協力をぜひとも賜りたく存じます。

県内漁業関係者等の理解促進は、県の海洋再生可能エネルギー関連施策にとっても不可欠なものと考えますので、市外の利害関係者との合意形成に関しては、県にリーダーシップを発揮していただきますとともに、国に対しても積極的な関与を働きかけていただきますようお願い申し上げます。

以上のことから、次の事項について、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

1. 国境離島存続維持の観点からの洋上風力発電に関する防衛省等との協議等に係る連携強化
2. 県主導での県内外の漁業関係者等との合意形成
3. 適地選定や合意形成等への国の積極的関与の働きかけ

10. 磯焼け対策に関する支援の拡充について

近年の気候変動等の影響により、磯焼けが拡大しました。その結果、磯根資源が減少するとともに、水産資源全体が大きく減少しており、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、令和元年度より本格的に磯焼け対策に取り組み、令和2年度には「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推進しております。

これまでのイスズミ等の駆除を中心とした取り組みが実を結び、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ます。

一方で、仕切り網による保護区も各地域で設置されており、植食性動物の駆除と併せて海藻を保護し、増殖する取り組み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。

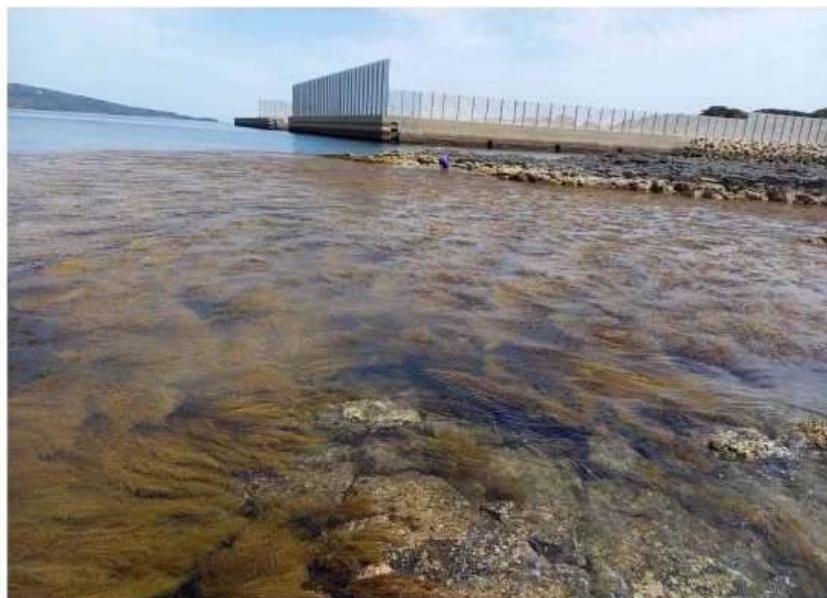
また、新たな取り組みとして、回復した藻場をブルーカーボンクレジット申請し、そのクレジットを企業に購入いただき、その資金をさらなる磯焼け対策に活用する取り組みを進めております。令和5年度は974.6 t-CO₂の認証を受けましたので、現在、購入者の公募・販売を進めております。

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、水産業振興、漁業者の所得の向上を図り、持続的な取り組みとなるよう次の事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 市単独事業で実施している磯焼け対策事業への支援
磯焼け対策協議会が実施しているイスズミハンター事業への支援
2. ブルーカーボンクレジット申請に対する支援
定期的な藻場のモニタリング調査の強化
3. 核藻場となる大規模な仕切り網による藻場造成
事業化に向けた取り組み



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 牧崎ヒジキ）

1 1. 離島航路における海上高速交通体系の維持について

本市と福岡、対馬を結ぶ離島航路に就航している2隻の高速船ジェットfoilは、船齢がいずれも30年以上経過し、更新時期を迎えておりましたが、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船体の更新を行うことは困難な状況となり、市民の関心も高い大きな課題となっておりました。

県におかれましては、その重要性を深くご理解いただき、平成28年度から最重要課題として国へ政策要望を提出するなど、尽力を重ねていただき、その取組みの結果、本年度、国の支援の目途が立ち、九州郵船株式会社が所有するジェットfoil・ヴィーナス2の更新が進められる運びとなり、厚くお礼と感謝を申し上げます。

今後も高速船ジェットfoilの重要性をご理解いただき、改正離島振興法に基づき、新船の建造に対する国の支援継続につきまして、引き続き要望いただきますようお願いいたします。

また、市の財政負担に充当できる特定財源の検討を、これまでも重ねていただいているところでありますが、今後も継続した調査・研究を賜りますよう要望いたします。

1. ジェットfoil新造及び更新にかかる国の支援継続要望
2. 市の財政負担に対する特定財源の調査・研究

12. 国道及び県道の整備について

(1) 通学路の交通安全の推進

下記路線は、市内小学校の通学路として指定されており、バス等の大型車輛を含む交通量が多い区間であるため、令和3年度より歩道整備事業に着手いただき、歩行者の安全確保が図られておりますことに感謝申し上げます。

引き続き、下記の各工区につきましても、歩道幅員が狭い箇所や未整備の区間が存在し、非常に危険な状況にありますので、さらなる事業の推進を要望いたします。

1. 国道382号（郷ノ浦町東触～本村触工区）
2. 主要地方道郷ノ浦沼津勝本線（郷ノ浦町里触工区）

(2) 道路改良事業の推進

下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、市民の生活環境の向上および交通の安全確保のため、さらなる事業の推進を要望いたします。

1. 一般県道渡良浦初瀬線（渡良浦工区、坪触工区、初山西触～初山東触工区）
2. 一般県道湯ノ本芦辺線（中野郷～芦辺浦工区）

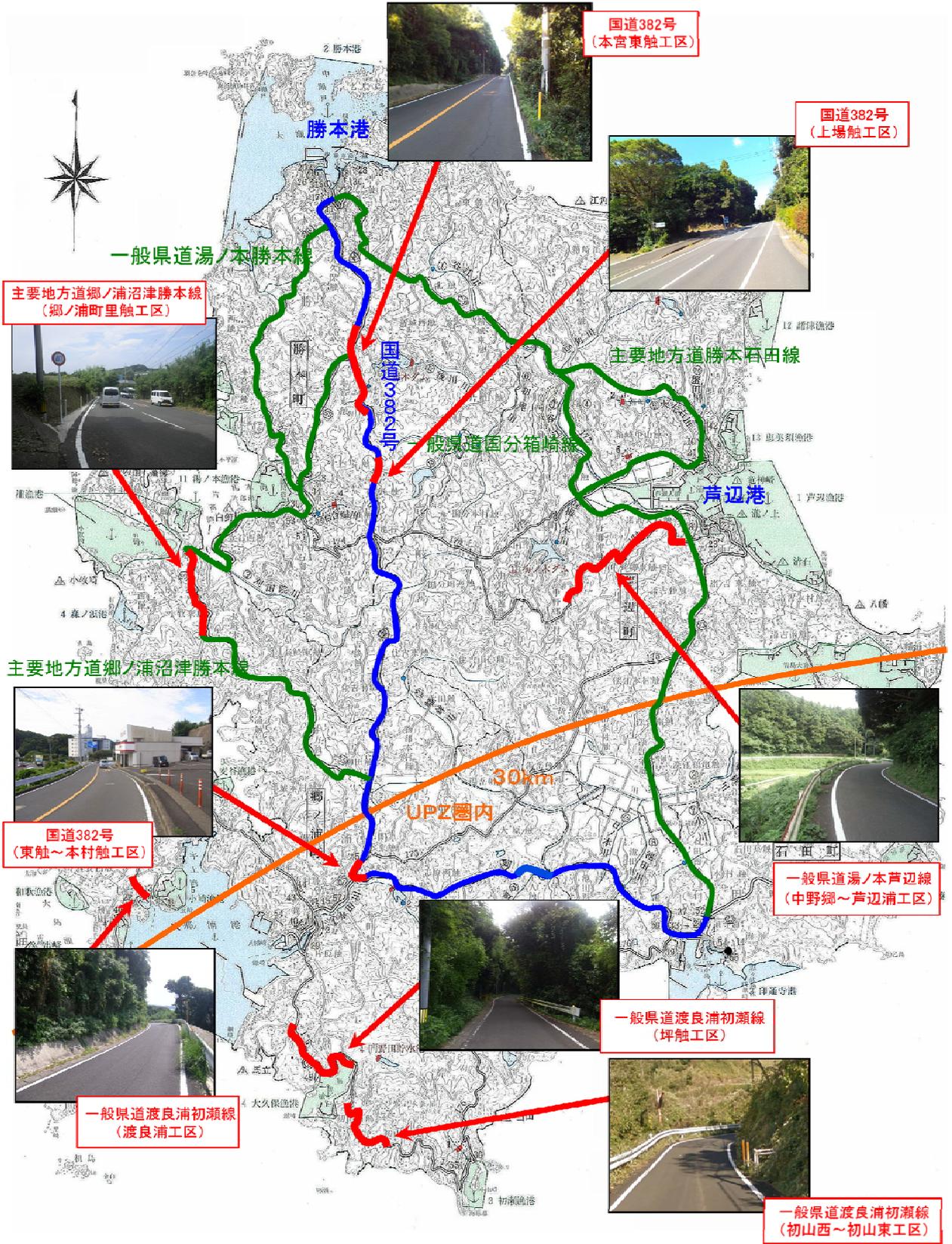
(3) 避難路としての国道の整備

国道382号は、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、下記工区においては、道路の速度および規格に準じる正規の幅員が確保されておらず、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るため、早急な事業への着手を要望いたします。

1. 国道382号（本宮東触工区、上場触工区）

位 置 図



令和6年11月22日

壱岐市長 篠原 一生