

長崎県知事

大石賢吾様

要望書

令和7年7月17日

壱岐市

要望事項目次

| | |
|--|----|
| 1. 新しいまちづくりに必要な専門人材の支援 | 1 |
| 2. 有人国境離島法の改正・延長に向けた支援 | 2 |
| 3. UPZ圏外への放射線防護対策施設の整備 | 3 |
| 4. UPZ圏外への避難拠点港の整備 | 4 |
| 5. 三島航路における港湾の整備 | 6 |
| 6. 嫦娥 ^{じょうが} 三島大橋及び原島 ^{はるしま} 大橋架橋の早期実現 | 8 |
| 7. 空港の滑走路及びターミナルビルの整備 | 9 |
| 8. ドクターヘリ運航の安定化及び救急医療搬送の連携強化 | 11 |
| 9. ジェットfoil完成までの継続した支援 | 12 |
| 10. 海業着業までの継続した支援 | 13 |
| 11. クロマグロの資源管理に係る補償制度の創設 | 14 |
| 12. 磯焼け対策に関する支援の拡充 | 15 |
| 13. インバウンド誘客に向けた支援 | 17 |
| 14. 国道及び県道の整備 | 18 |

1. 新しいまちづくりに必要な専門人材の支援

本市では第4次総合計画（令和7年－11年度）を策定し、2050年以降も人口2万人を維持していくことを目標に掲げ、「一緒に前へ、壱岐新時代へ。」を合言葉に、市民をはじめエンゲージメントパートナー協定を締結した企業や大学等の島外ステークホルダーとともに、新たなまちづくりへの挑戦を始めております。

特に人口構造のくびれゾーン（19～35歳）の人口が増加する戦略的かつ大胆な政策が必要であり、経済の活性化、福祉の向上、そして教育の充実により、経済活性化を持続させる好循環の創出が求められております。

そのような中、4つの町の特長を活かした「健幸なウォークブルシティ」「海業による経済活性化」「二地域居住の推進」「壱岐みらい大学構想」を重点政策に位置づけておりますが、各プロジェクトの実現と相乗効果の創出のためには、地域社会及び行政の両面で戦略的な推進が不可欠であります。

しかしながら、複数のプロジェクトを統合的に推進するためのマネジメントやデジタル活用に資する知見を持った人材が不足しており、ノウハウの習得と体制づくりが急務となっております。

県におかれましては、単なるデジタル化に留まらず、意識・行動変容を促すことができるDX推進専門人材及びPPP／PFIによる民間資金等の活用に資する専門人材の伴走支援、また新しい地方経済・生活環境創生交付金（デジタル実装型）の活用による県全域でのデジタル技術の共同調達なども含め、効率的・効果的なデジタル化を推進するための支援について、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. DX推進及びPPP／PFIに係る専門人材の伴走支援
2. DX推進に要する経費に対する財政支援

2. 有人国境離島法の改正・延長に向けた支援

平成29年から施行されている、いわゆる「有人国境離島法」は令和9年3月末に期限を迎えます。

同法に規定する特定有人国境離島地域につきましては、人口減少が著しいことから「人口の社会増」を基本目標として、ヒトが交流し、モノ・カネが対流し、島内経済が拡大するように、地域社会の維持に関する施策が展開されております。

そのような中、本市でも「エンゲージメント」を切り口に様々な取組を進めております。このエンゲージメントを高めるためには、本市の魅力を感じいただくことが効果的であり、国が進める二地域居住とも組み合わせた取組を展開することで、ヒトの交流の促進を図ることとしておりますが、燃油価格の高騰に伴う乗船料の上昇などの移動費用が課題となっております。

また、物価高騰が続いている現状においては、同法による運賃や輸送コストの低廉化、雇用機会の拡充等の支援は、有人国境離島の地域経済の活性化に不可欠であり、長崎県は全国の中でも交付実績の5割以上を活用していることから、同法の延長・改正につきまして、長崎県がリーダーシップを発揮することが重要です。

つきましては、有人国境離島地域の持続可能な形での保全に向けて、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 有人国境離島法の期限延長と対象地域の地域経済のさらなる活性化に資する制度改正についての国への要望
2. 有人国境離島法による運賃低廉化事業における準島民の拡充についての国への要望

3. U P Z圏外への放射線防護対策施設の整備

本市は、島の南部がU P Z圏内（30 km圏内）に含まれているため、原発事故により避難指示が発令された際は、人口約24,000人のうち、U P Z圏内の住民約13,100人が島の北部に避難する計画となっております。

現在、U P Z圏内の郷ノ浦庁舎に災害対策拠点を配置し、原子力災害発生時に避難対象区域に指定された場合には、北部の勝本庁舎へ拠点を移すこととしているが、勝本庁舎は狭小であり、活動に支障をきたすため、災害対策拠点の新設が必要となります。

なお、壱岐市全体が避難対象区域に指定された場合には、島外への避難が必要となりますが、災害対策拠点は住民の安全かつ円滑な避難の指揮を執るため、最後まで避難対象区域に留まる必要があり、放射線防護対策を講じた施設が必須であります。

また、北部には、耐震化されていない避難所も多く、地震と原子力災害の複合災害時には、倒壊等により使用できない場合や、北部住民の避難により南部住民を収容できない場合も想定されることから、避難所の新設等も必要です。

こうした原子力災害を想定した対策は急務であり、壱岐市民の安全・安心の確保のため、次の事項について、国へ働きかけるなど、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. U P Z圏外に原子力災害対策拠点となる施設の新設に必要な財政支援を求めるものであり、原子力災害対策事業費補助金交付要綱の交付対象を拡大するよう国への働きかけ
2. 島という特性上、避難所の数に限りがあるため、U P Z圏外の避難所の新設等を原子力災害対策事業費補助金の交付対象となるよう国への働きかけ

4. U P Z圏外への避難拠点港の整備

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U P Z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。

また、国からU P Z圏内に位置する港湾・漁港を避難時に活用することは問題ないとの見解が出されておりますが、一旦、U P Z圏外に避難させた市民を、再度U P Z圏内に連れ戻すことは、市民感情として不可能です。

また、島外避難となった場合、約24,000人の市民だけでなく、観光客等も多くいる中、一度に多人数の搬送が求められますが、現在、民間や自衛隊等の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U P Z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、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. U P Z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. 三島航路における港湾の整備

本市が運航するフェリーみしまは、大島、長島、原島の三島と壱岐本島を結ぶ唯一の定期航路であり、通勤、通学、通院、日用品の買出し運搬等、三島地区島民の生活航路として欠かすことのできない重要な交通機関であります。

その中で、運航に必要不可欠である陸上作業員（綱取り365日、8回/日）の確保が、島民の高齢化（高齢化率54%）もあり、年々厳しくなっている状況にあります。

その背景には、渡良港を除く4つの港が固定岸壁であるため、潮位によっては陸上作業員の業務の一つであるタラップの設置及び荷物の積み下ろし等が、高齢の作業員には大きな負担となっております。

一方、乗船客の大半を占める高齢者等にとっては、潮位による乗降時のタラップの急傾斜や、客室までの階段の昇降による転倒の危険性が危惧される状況となっております。

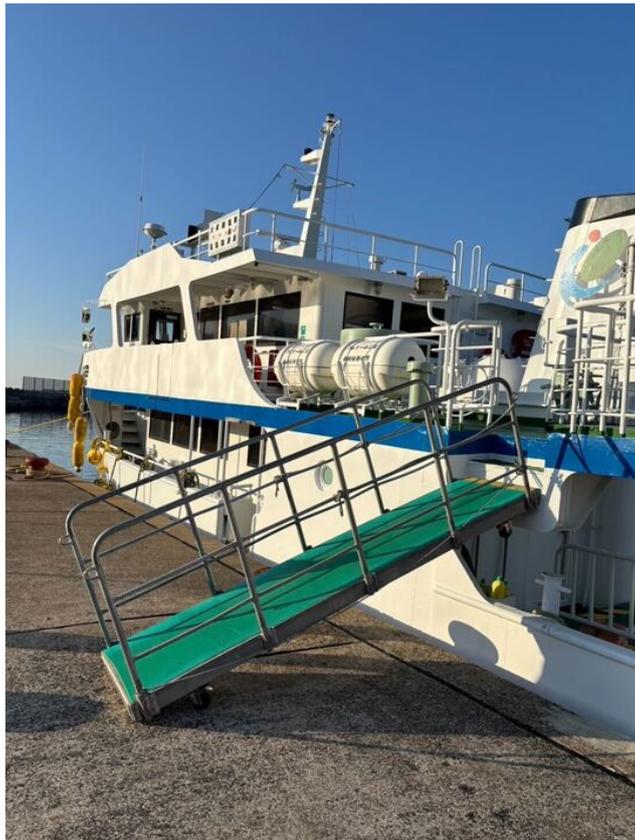
また、車両の航送においても、満潮時等には岸壁との高低差により車両が傷つくことから航送できない等の影響も生じておりますので、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 郷ノ浦港、大島港、長島港及び原島港におけるフェリー専用の浮棧橋の設置

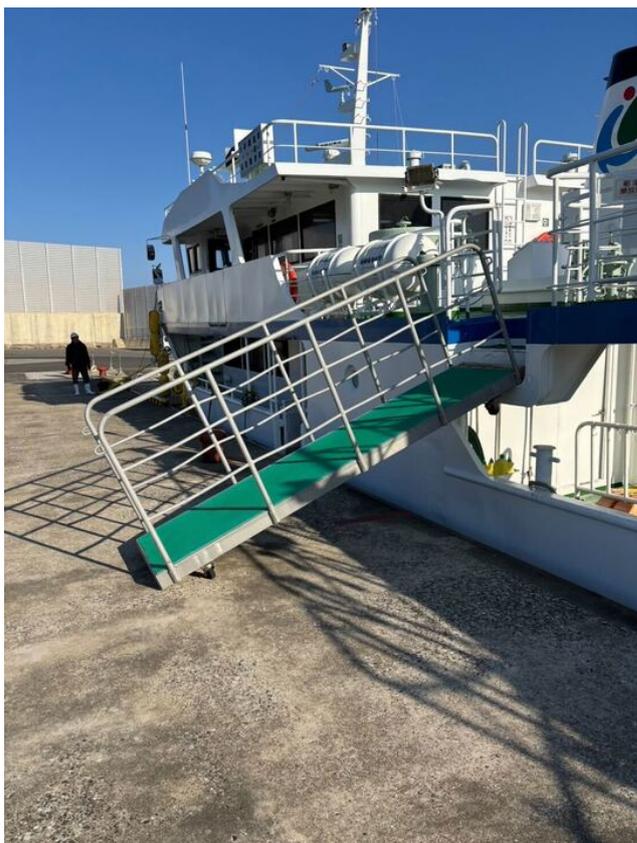
郷ノ浦港



大島港



長島港



原島港



※干潮時の各港における係船状況

干潮時には2階からの乗船となり、タラップの傾斜が大きくなるとともに、階下の客室との階段昇降により、転倒の危険性が高まっている。

6. ^{じょうが}嫦娥三島大橋及び^{はるしま}原島大橋架橋の早期実現

有人属島である三島（大島・長島・原島）は、特定有人国境離島地域であり、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「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、島民の日常における生活環境はもちろん、緊急時の防災・医療なども極めて劣悪な状況にあります。

また、三島航路を維持・存続させるためには、フェリーみしまの新造計画や港湾・漁港施設等の整備も必要となり、さらには運航に係る維持費にも多額の予算が必要となることから、長期的な視点からも三島架橋の実現は、三島島民の長きにわたる悲願であるとともに、壱岐市の願いでもあります。

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、島民の生活環境改善はもちろんのこと、福祉の増進や教育環境の改善が図られるとともに、自立的発展及び地域間交流の推進により、定住促進にもつながります。

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の架橋の早期実現に向け、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 原島架橋の早期実現に向けた調査等の実施

7. 空港の滑走路及びターミナルビルの整備

壱岐空港は本市唯一の空の玄関口であり、市民生活を支え、観光業をはじめとする本市経済になくっ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。

しかし、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1,500m以上の滑走路を有する空港の整備が不可欠であるものの、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の見込みは、非常に厳しい状況であります。

しかしながら、大規模災害時並びに有事の際の国防対策として、大型機の離発着は、島民及び国民の生命にも関わる不測の事態への迅速な対応が可能となることから、滑走路延長は喫緊の課題と捉えております。

併せて、本空港ターミナルビルは、昭和40年の竣工であり、既に59年が経過したことによる老朽化と機能低下の面からも、建て替えの時期を迎えていることから、本市としては令和8年度から建て替えに向けた検討を進める必要があると考えております。

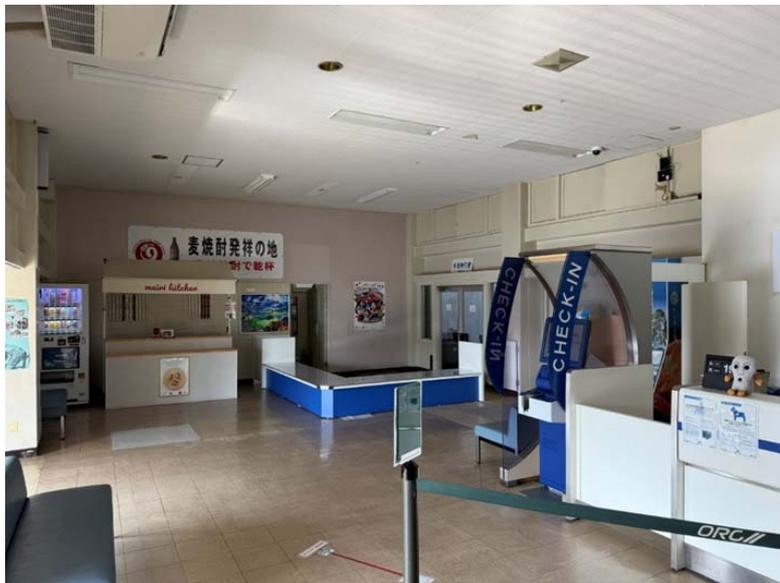
しかし、本空港ターミナルビルは、県、市及び民間からなる株式会社の所有であるため、自社での建て替えは財源的にも困難であり、さらに改築する際の仮設のターミナルビルの設置場所の確保等、様々な課題を抱えておりますので、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 機材の就航に向けた関係航空会社との協議等、連携した取組の継続実施
2. 滑走路延長に関連する情報提供及び助言
3. ターミナルビル建て替えに対する他空港の情報提供
4. PPP／PFIなど民間の資本やノウハウを活用した手法の指導・助言、財政支援並びに用地の提供等

外観



ロビー



搭乗待合室



8. ドクターヘリ運航の安定化及び救急医療搬送の連携強化

医療搬送用ヘリの事故以降、壱岐市をはじめとする離島地域では、緊急医療搬送体制が制限され、地域住民の生命を守る体制の早急な整備が求められる中、県におかれましては、ドクターヘリの安全確認や関係機関との調整を通じた緊急医療体制の維持について、ご尽力いただいていることに、深く敬意と感謝を申し上げます。

本市では、地理的に福岡県の医療機関への搬送を希望する患者が多いことから、九州北部を中心としたドクターヘリの相互運航や、隣県医療機関との連携による積極的な受入支援体制の構築につきまして要望いたします。

さらに、県ではドクターヘリの安全点検や整備、佐賀県及び海上自衛隊との協力並びに県防災ヘリの活用など、体制の維持に努めていただいておりますが、本年度の運用開始を目指す長崎県病院企業団の離島等医療連携ヘリ事業（RIMCAS）ヘリのドクターヘリ併用についても、早期の運用開始をお願いいたします。

加えて、全てのドクターヘリが海上でも飛行・搬送できるよう、フロート設備の整備義務化と機体改修への財政支援を国に求めているいただき、壱岐市民にとって命をつなぐ手綱であるドクターヘリの安定化向上と救急医療搬送の連携強化のための体制整備について、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 九州北部地域を中心とした広域的な相互運航に向けた連携と隣県医療機関との積極的な受入支援体制の構築
2. 離島等医療連携ヘリ事業（RIMCAS）ヘリのドクターヘリ併用の早期実現
3. ドクターヘリ全機体へのフロート設備義務化及びその財政支援についての国への要望

9. ジェットfoil完成までの継続した支援

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、これまでの県のご尽力もあり、昨年度、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。

航路は、年間約56万人（※）が利用しており、市民生活並びに本市経済にとって不可欠であることから、国・県と一体となって事業者への支援を継続し、離島航路の維持を図ってまいります。

しかしながら、今回のジェットfoil更新においては、国の支援が単年度予算であり、新船建造までの支援が不透明であること、また契約遅延に伴う新船就航の遅れが懸念されることから、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. ジェットfoil更新にかかる国の支援の継続要望
2. 航路事業者、建造事業者及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）への早期契約締結にむけた働きかけ

（※）人数は片道でカウント

10. 海業着業までの継続した支援

国や県において、浜の豊かな自然や食の魅力を活かして、観光客等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、本市の観光振興に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及び市で進めており、埋立地完成後は遊覧船乗り場が移転される予定となっております。

今後、埋立地を中心とし、これまでの勝本町漁協の海業の取組等を継承するとともに、漁業者や観光業者等との連携による新たな取組を構築し、当地区の観光資源（史跡、朝市等）も活用することで、海業の拠点として取組みたいと考えております。

なお、昨年度から関係者等により協議を進めており、本年度も国の海業取組促進事業及び県の海業チャレンジ応援事業による支援をいただいておりますが、次年度以降も海業を推進してまいりますので、次の事項に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としての調査及び計画策定に対する支援
2. 新規拠点施設整備に対する支援（令和8～9年度予定）

1 1. クロマグロの資源管理に係る補償制度の創設

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しております。

平成27年に開始された資源管理の取組も10年が経過し、様々な問題に直面しながらも、生産地として適切な資源管理が行われてきました。

この間、クロマグロの漁獲を抑えるため、イカ釣り漁業への転換が行われましたが、これまでは分散操業を行い、棲み分けができていたところに、イカ釣り漁業者が急激に増加する形となり、漁場の圧迫が起こり、従来、イカ釣り漁を主体にしていた漁業者への負担が増加しました。

また、年間を通じた漁獲と安定的な収入を確保するため、操業時期に応じて漁獲枠を配分し、出漁体制を整えてきましたが、魚価が高くなる冬季に来遊がなくなり収入は減少しました。

このように様々な問題もありましたが、クロマグロ漁に大きく依存してきた地域の漁業者は、資源回復が早期に実現し、以前のような規制のない操業を行いたいと切に願っております。

今回、積立ぷらすのクロマグロ強度資源管理タイプに係る議論の中で、これまで特例として行われてきた下げ止め措置が段階的に削減され、5年後には廃止となることが決定されておりますが、下げ止め措置が廃止されると、本市漁業者の経営に大きく影響することが予想されます。

つきましては、本市の漁業者が安心して漁業に専念できるよう、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. 下げ止め措置に代わる同等の補償制度の創設

1 2. 磯焼け対策に関する支援の拡充

近年の気候変動等の影響により、磯焼けが拡大しました。そして、磯根資源が減少することにより、水産資源全体も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む、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。

その結果、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、増殖する取組を同時に行うことで、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、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組も進めております。令和5年度は974.6 t-CO₂、令和6年度は760 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、持続的な取組となるよう、次の事項に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協議会のイスズミハンター事業への財政的支援
2. 定期的な藻場のモニタリング調査の強化等、ブルーカーボンクレジット申請に対する技術的支援
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組

イスズミ駆除状況（仕掛け網による捕獲）



令和6年度藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 嫦娥）



令和6年度藻場回復状況（郷ノ浦町漁協管内 嫦娥）



13. インバウンド誘客に向けた支援

壱岐市における観光産業は、豊かな自然景観や歴史的文化遺産、食の魅力等、地域資源を活かした産業として、地域活性化の中核を担ってまいりました。これまで主に国内観光客をターゲットとした取組を進めてまいりましたが、近年の社会情勢や経済状況の変化、旅行者の価値観の多様化により、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。

こうした背景のもと、壱岐市では国内観光客に依存するだけでなく、訪日外国人観光客（インバウンド）の誘致を積極的に進めることが、今後の地域経済の活性化を図る上で、極めて重要であると考えております。特に東京や富士山、京都、大阪といった地域に集中する傾向のある訪日外国人観光客に対し、西日本地域の関係自治体とも連携しながら、本市への誘客を図ることで、新たな観光需要の創出を目指しております。

現在、本市では東アジアからの訪日外国人の割合が多いといった実績から、アジア地域での誘客を中心に展開しておりますが、今後は欧米豪からの誘客にも注力し、多様な国・地域からの観光客を受け入れる体制づくりを進めていきたいと考えております。

しかしながら、本市においてはインバウンド誘客に関する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の展開や受け入れ環境の整備が、十分に進んでいないのが現状です。

つきましては、次の事項に特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

1. アジアに加え、欧米豪市場を含めた多様な国・地域からの誘客を見据えた、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

1 4. 国道及び県道の整備

(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つきましては、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及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. 国道382号（本宮東触工区）
2. 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）
3. 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、下記工区につきましては、道路の速度及び規格に準ず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（上場触工区）

令和7年7月17日

壱岐市長 篠原 一生