

長崎県議会議長

坂本 智徳 様

要 望 書

令和3年11月4日

壱 岐 市

要望事項目次

1. 空港の整備等について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 印通寺港施設整備について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
3. 地球温暖化防止対策に伴う再生可能エネルギーの導入促進に
ついて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
4. 磯焼け対策に関する支援の拡充について・・・・・・・・・・・・・・ 7
5. 離島航路における海上高速交通体系の維持について・・・・・・・・ 8
6. 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・ 9
7. 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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
8. 道路整備について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
9. じょうが はるしま
嫦娥三島大橋、原島大橋（郷ノ浦～大島～原島）架橋の
早期実現について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
10. 自治体DX推進に向けた支援について・・・・・・・・・・・・・・・・ 17

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ダッシュエイト Q200 型機については、構造寿命を間もなく迎えようとする中、同型機種である Q200 型機の中古機が昨年 10 月に導入されております。次期後継機の選定・運航開始まで Q200 型機による運航が継続されますが、Q200 型機は既に製造が中止されているため、ATR という 48 席を有する機種についても、後継機として長崎県及び ORC において検討されていると伺っております。

一方、県内空港において、長崎空港、福江空港、対馬空港では、Q400 型機が運航されておりますが、Q400 型機を運航するには、滑走路延長が 1,500 m、滑走路幅が 45 m 必要であり、現在の壱岐空港での運航は困難な状況にあります。

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 1,200 m 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 1,500 m 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、極めて憂慮する事態であり、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を確認しております。

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、1,500 m 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. 印通寺港施設整備について

地方港湾であります印通寺港は、唐津・壱岐間を結ぶ国道フェリーが就航しているとともに大型運搬船等の基地としても発展し、併せて漁業も盛んであり、これまで国及び県により施設整備に取り組んでいただいております。

本港の沖防波堤については、平成17年3月の福岡西方沖地震の影響を受け防波堤にズレが生じており、併せて、海上時化や強いうねりが沖防波堤にあたり反射波が生じていると地元漁業者から伺っております。

また、本港は多くの大型運搬船等の基地であり、係留施設・泊地については、祝町地区にマイナス6m岸壁が整備されておりますが、静穏度が低いため時化の折には安全に係留できない状況であります。併せて、本町地区（マリンパル壱岐前）の岸壁が安全性、利便性の面で最も有効な係留施設となっておりますが、マイナス3.5～4.5mの水深しかなく、船舶の大型化により満載時喫水水深の深度が増大しており、船底を損傷することも度々あり、入港が困難になっております。

つきましては、安心・安全に停泊、入出港できる港湾整備を目的として、本港の第一線防波堤である沖防波堤の補強、反射波対策として消波ブロック設置並びに本町地区（マリンパル壱岐前）岸壁・泊地の大型運搬船等の大型化に伴う水深確保（マイナス6m岸壁整備）について、早期完成が図られますよう、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要望いたします。



本町地区(マリンバル音岐前)

印通寺港航空写真

沖防波堤

3. 地球温暖化防止対策に伴う再生可能エネルギーの導入促進について

例年、豪雨による災害が発生していますが、本県で8月11日からの大雨による災害により、雲仙市等において人命に関わる深刻な被害がもたらされています。

現在、私たちは、新型コロナウイルス感染症という脅威に直面していますが、気候変動も人類にとって新型コロナウイルス感染症と比肩する危機的な脅威であることを忘れてはなりません。

昨年10月の国の2050年カーボンニュートラル宣言以降、国における脱炭素の取組は急激に加速しており、本年6月には、本市も構成員として参加させていただいた「国・地方脱炭素実現会議」において、今後5年間に地域脱炭素の実現に向けた政策を総動員して脱炭素ドミノを誘発し、多くの地域で2050年を待たずに脱炭素を達成するための「地域脱炭素ロードマップ」が示されました。

また、県におかれましても、海洋県長崎の強みを活かし、海洋再生可能エネルギー関連産業を新たな基幹産業とすることに注力されていますが、洋上風力発電に関しては、いわゆる再エネ海域利用法の促進区域に指定されている五島市沖では発電事業者が選定され、五島市沖に続いて西海市江島沖の促進区域指定に向けた法定協議会も設置されました。本市においても、風況に恵まれた周辺海域での洋上風力発電の導入可能性を検討すべく、昨年度までの県主体の洋上風力発電に係るゾーニング実証事業を、今年度以降、市が主体となって実施し、漁業者をはじめとする先行利用者や地域住民との合意形成に取り組んでいるところです。

脱炭素の実現、その手段である再生可能エネルギーの導入促進については、市民の理解と合意形成が欠かせません。洋上風力発電の導入可能性の検討の場である「壱岐市洋上風力発電等導入検討

協議会」や官民一体となって再生可能エネルギーの導入促進に取り組むための地域共生プラットフォームの役割を担う「老岐市再生可能エネルギー導入促進期成会」等において、民間団体・企業・市民と連携を図りながら、県内の他の離島の持続可能な脱炭素実現モデルとして成立するように、様々な取組を先導的に進めてまいりますので、再生可能エネルギーの導入促進に向けた総合的かつ積極的な支援について、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

4. 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（ウニ、ガンガゼ、イスズミ等）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。併せて魚の産卵場所も無い状況であるため、水産資源全体が大きく減少している状況であり、本市水産業に大きく影響をもたらしております。

そのようなことから、これまで壱岐市漁業協同組合長会並びに市内5漁協等より、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ます。

本市としましても、離島漁業再生支援交付金等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。併せまして、令和2年度に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。

つきましては、藻場の早期回復を図ることにより、本市水産業の振興並びに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ようお願いいたします。

5. 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foilは、建造から、九州郵船のヴィーナス1が30年（1991年4月建造）、ヴィーナス2が36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深く浸透しており、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離島の交流人口増加や振興発展など、将来を左右する重要な事案の一つとなり得るものであります。

つきましては、高速船ジェットfoil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、国への要望等特段のご配慮を要望いたします。

6. 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、壱岐の漁業者が安心・納得して資源管理に取り組みながら漁業に専念出来るよう、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

7. 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（30km）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。

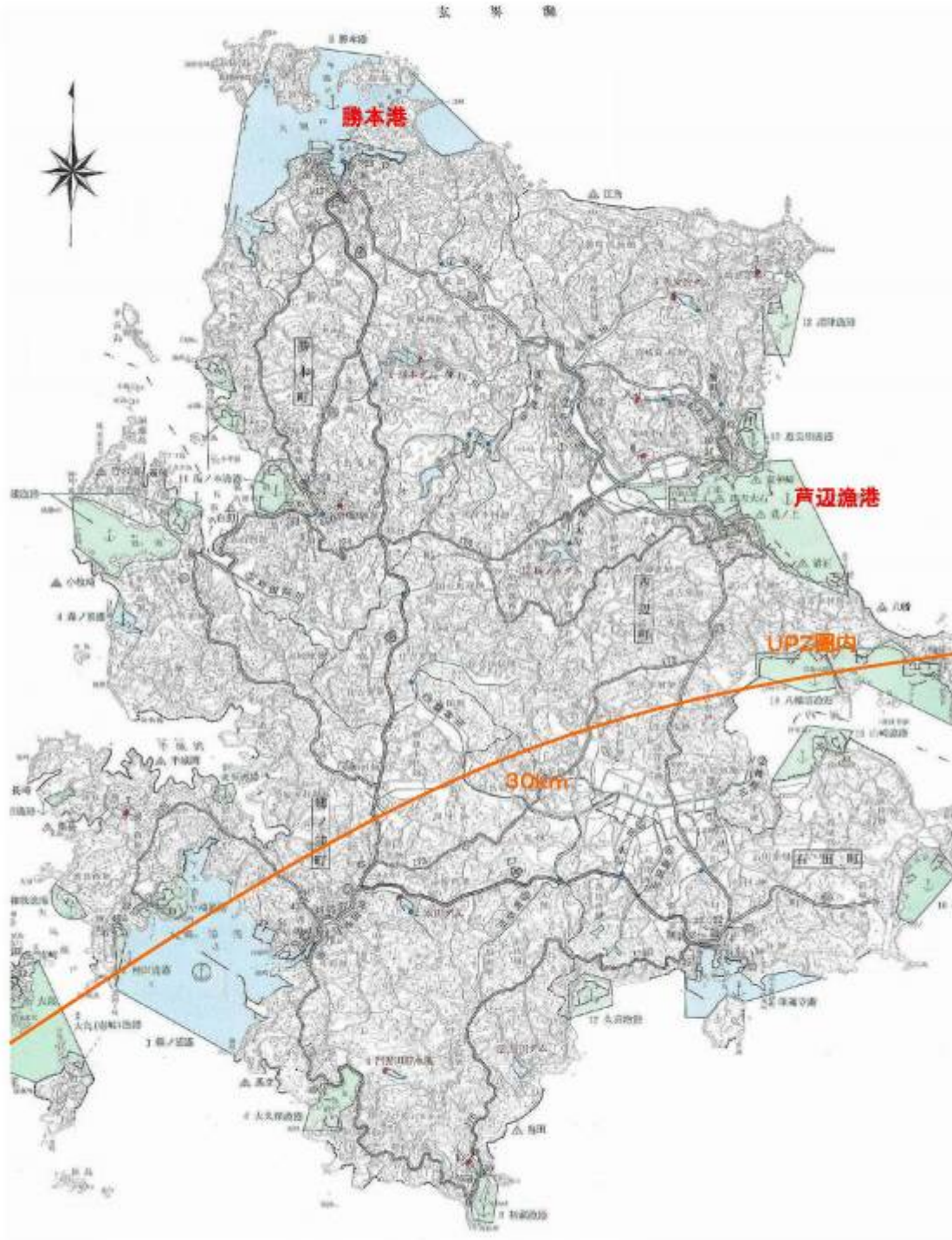
壱岐市民の安全・安心の確保、そして壱岐市の振興発展のためにも、UPZ（30km）圏外の港湾・漁港への避難拠点港整備について、特段のご配慮を賜りますようお願いいたします。

○大型輸送船及び大型船舶等が接岸できる岸壁の整備並びに周辺施設整備

- ①水深マイナス7.5m以上の岸壁と泊地整備
- ②駐車場の整備と確保
- ③ヘリポート場の整備

位 置 図

位置図



8. 道路整備について

(1) 国道及び県道の整備について

壱岐市内の重要幹線道路である国道382号、また、各々の県道につきましても、市民からの要望等に基づき、逐次整備に取り組んでいただいておりますが、一部未整備区間も存在し、市民の生活環境及び交通の安全に支障を来している状況にあります。

つきましては、下記の路線、工区につきましても、交通環境の改善のため、特段のご配慮を賜りますよう要望いたします。

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

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、早期に歩道整備等の歩行者の安全を確保するための対策を要望いたします。

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、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～芦辺浦工区）

○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、早期完成のため、更なる事業の推進を要望いたします。

(2) 県道昇格及び改良工事について

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路線となっておりますが、本路線の全体11.6kmの内3.3kmの改良済延長を除き、残りの区間は道路幅員も狭小で線形不良の箇所が多数存在している状況であります。

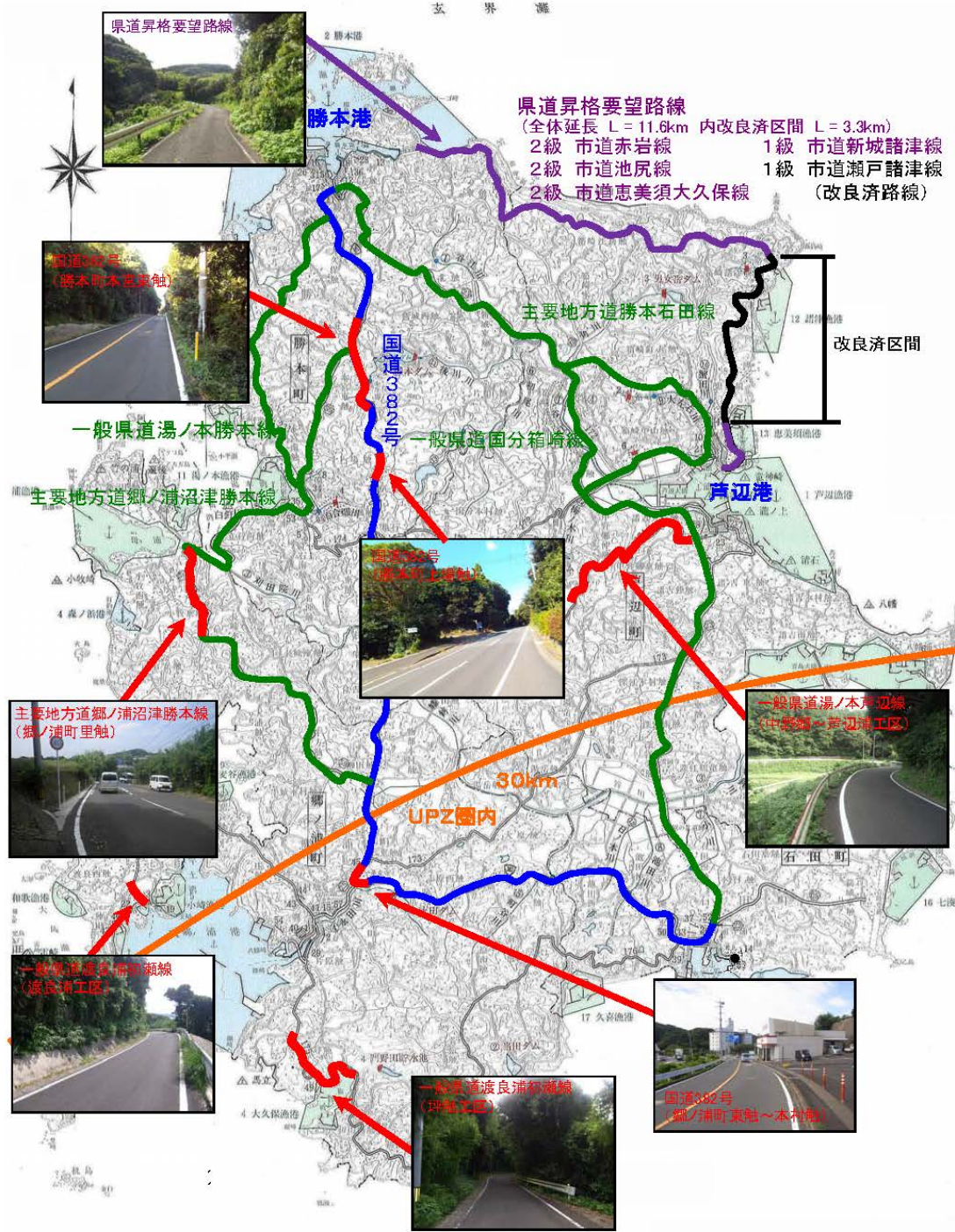
しかしながら、本路線は、地形上の問題等により多額の予算が必要となり、本市の財政状況からも早期の整備は困難な状況にあります。

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、路線沿いの壱岐牛大規模肥育施設の更なる拡大・増頭により、壱岐市の重要な産業であります畜産業における雇用の確保・充実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の県道昇格及び改良工事の実施、又は県の代行事業としての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

郷ノ浦港口に浮かぶ三島（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^{さんご}の間に「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。

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、本年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、本年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きの簡素化、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、本年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。

つきましては、自治体DXを推進するにあたって、県内の自治体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、行政手続きのオンライン化など積極的な共同化推進について、ご配慮をお願いいたします。

令和3年11月4日

壱岐市長 白川 博一

壱岐市議会議長 豊坂 敏文