

諫早市政策要望

令和5年7月



インスタグラムフォトコンテスト 2022 **グランプリ作品**
(白木峰高原)

ひとが輝く☆創造都市

 **長崎県諫早市**

要 望 項 目

No.	項目	頁	第2次諫早市総合計画における位置づけ 《基本政策》
1	諫早湾水産振興特別対策事業の期間延長と予算の確保について	1	地域特産を活かした 農林水産業
2	有明海沿岸道路（鹿島諫早間）の整備について	3	快適なまちづくり
3	諫早駅を軸とした地方バス路線の充実について	5	快適なまちづくり
4	有明海の再生（諫早湾の水産振興）について	7	地域特産を活かした 農林水産業
5	農地整備事業の整備促進について	9	地域特産を活かした 農林水産業
6	農村地域防災減災事業の整備促進について	11	地域特産を活かした 農林水産業
7	九州新幹線西九州ルート（新鳥栖～武雄温泉間）のフル規格による整備促進について	13	快適なまちづくり
8	県単独補助制度の見直しについて	15	快適なまちづくり
9	諫早駅周辺整備事業への協力について	17	快適なまちづくり
10	国道207号多良見町佐瀬拡幅の延伸について	19	快適なまちづくり
11	幹線道路の整備促進について	21	快適なまちづくり
12	本明川ダム建設事業に伴うダム周辺地域振興について	25	安全なまちづくり
13	一級河川本明川の抜本的な治水対策の整備促進について	27	安全なまちづくり
14	県管理の一級河川及び二級河川の維持管理について	29	安全なまちづくり
15	河川改修事業の整備促進について	31	安全なまちづくり
16	急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について	33	安全なまちづくり

諫早市政の推進につきましては、かねてより格別のご理解とご支援を賜り厚くお礼申し上げます。

本市は、古くから県内における交通の要衝として大きな役割を果たしており、特性の異なる3つの海と県下最大の穀倉地帯である諫早平野、さらには県内随一の工業団地を有するなど、長崎県央の拠点都市として着実に発展してまいりました。

本市では「第2次諫早市総合計画」及び「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、本市が有する多様な地域資源や地域力を活かした創造的な活動を展開することにより、雇用を創出し、次代を担う子どもを育て、新たな魅力や価値、活力を生み出し、少子高齢化・人口減少対策等の戦略的な推進に取り組んでいるところでございます。

今後、市勢の更なる発展を図り、長崎県央の中心都市として、これからの時代にふさわしいまちづくりを推進するためには、九州新幹線西九州ルートフル規格による整備促進と諫早駅周辺整備、広域道路網の整備、諫早湾の水産振興など、様々な施策を重点的に講じていく必要があります。

つきましては、このような本市の状況をご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年7月

諫 早 市 長 大久保 潔 重

諫早市議会議長 南 条 博

1. 諫早湾水産振興特別対策事業の期間延長と予算の確保について

諫早湾の更なる水産振興を図るため、諫早湾水産振興特別対策事業の事業期間を延長し、予算を確保していただきますよう要望します。

【理 由】

諫早湾水産振興特別対策事業につきましては、潮受堤防締切り後の海域における水産振興策を積極的に実施するものとして昭和62年以来、期間の延長をしながらカキやアサリの養殖が推進されてきたところです。

そして、現在も本事業の実施により、「小長井牡蠣」「小長井あさり」「ゆりかごあさり」が生産されており、小長井地域の水産業を支える上で、重要な事業として位置付けられています。

これまでに種苗放流や漁場改良造成等を実施し、水産資源の回復に努めてきたところですが、近年は大雨等による海域環境の悪化や台風による被害も発生しており、水揚量は安定しない状況です。特に小長井地域のすべての漁業者が取り組んでいるアサリの養殖については、依然として水揚量の回復には至っておらず、漁業経営は厳しいものとなっていることから、支援を継続する必要があります。

また、有明海の再生に向けては、沿岸の4県が協調した取組が行われているものの、漁業者が漁場の再生を実感できる状況には至っておらず、漁業経営の安定に早急に繋がるような種苗放流の増量と継続が必要と考えております。

このほか、国営諫早湾干拓事業における潮受堤防排水門開門の是非を巡る訴訟に関して、最高裁判所から令和5年3月1日付けで、開門を命じた平成22年の確定判決を事実上無効とする判決が出されましたが、他にも訴訟が続いており、未だ最終的な問題解決は見通せていない状況です。

つきましては、このような実情をご賢察いただき、来年度以降につきましても、事業期間を延長し、予算を確保していただきますよう要望します。

令和4年度
 諫早湾水産振興特別対策事業（実績）

事業項目	内 容
① 種苗放流	アサリ稚貝 134t
	カキ稚貝 1,833連
② 漁場改良造成	砂投入 2,766 ^m
	防御網・ロープ式
③ 漁場改良造成	アサリ漁場耕耘85.4ha
④ タイラギ生育 観察調査	調査年8回程度



アサリ種苗放流



アサリ漁場耕耘



2. 有明海沿岸道路（鹿島諫早間）の整備について

佐賀県鹿島市から長崎県諫早市までの広域道路としての位置付けの明確化に向けて、有明海沿岸道路や島原道路等と一体となった広域道路ネットワークの整備が求められていることから、路線の「調査・検討」に着手していただくことを要望します。

【理由】

有明海沿岸地域の鹿島市から諫早市をつなぐ幹線道路は、一般国道207号のみであります。

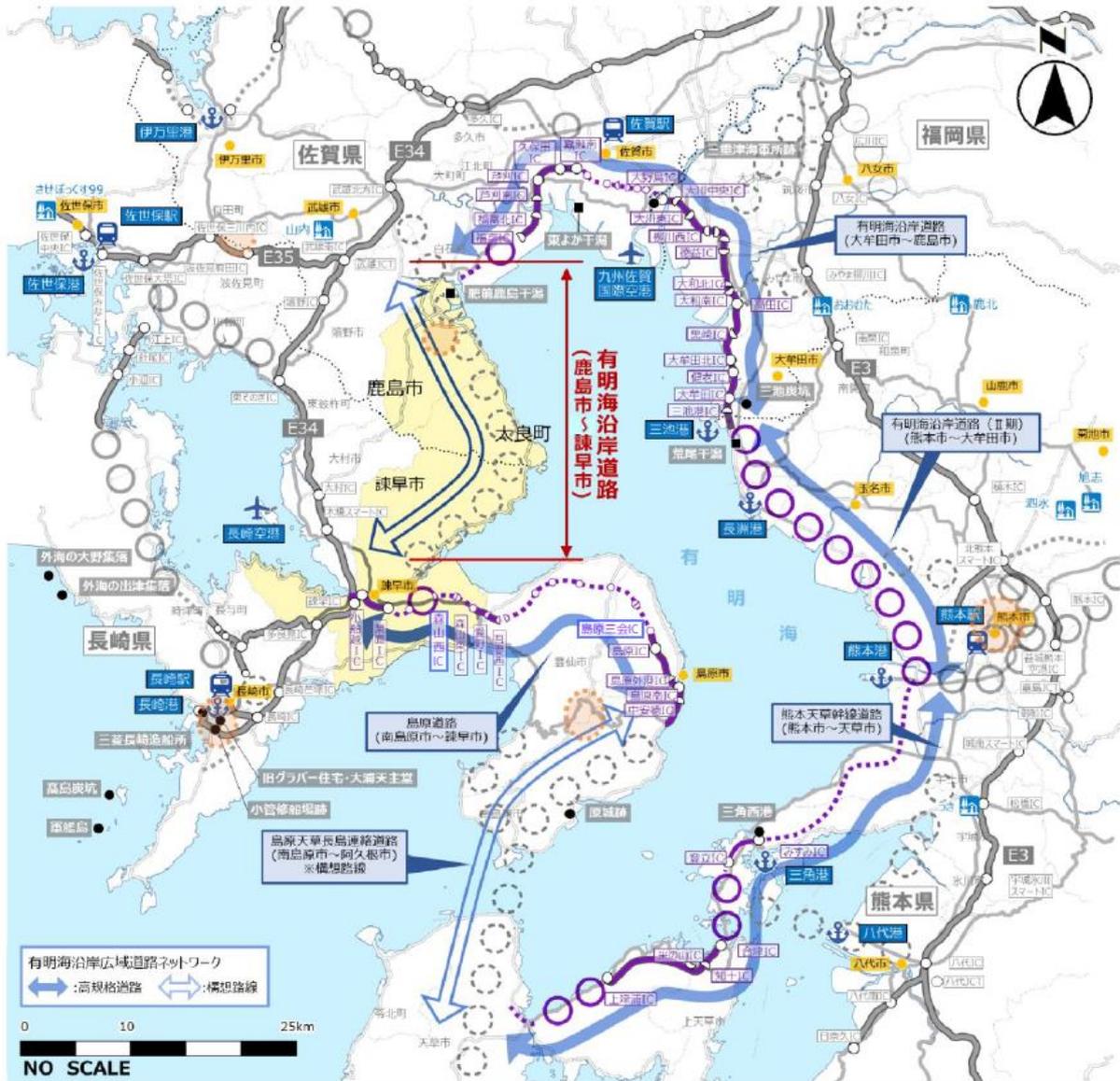
このため、「熊本地震」や「令和元年8月九州北部豪雨」、「令和2年7月豪雨」、「令和3年8月の大雨」のような激甚化、頻発化する自然災害に備えるため、リダンダンシーの確保が求められています。

また、本路線沿線地域は、九州横断自動車道、空港、鉄道駅など物流拠点へのアクセス性が低く、広域道路ネットワークが乏しいことから、人・モノの移動機能が低下し、広域的かつ活発な経済・社会活動が立ち遅れています。

現在、福岡県においては、有明海沿岸道路の全区間が開通し、佐賀県、熊本県においても整備が進んでおりますが、鹿島市から諫早市までの区間については、令和3年7月に「構想路線」に位置づけられたものの、未着手であり、環状交通網の本来の機能が発揮できない状態となっているため、今後、さらなる進展を期待しているところでございます。

つきましては、災害時の代替道路、産業振興や交流人口のさらなる拡大など西九州地域の一体的な発展を図るため、高速交通ネットワークの早期整備が必要であることから、災害への備え、人流・物流の活性化に向けた高規格道路のミッシングリンクの解消及びダブルネットワークの構築を図るとともに、九州リングネットワークの一つを担う、有明海沿岸道路や島原道路等と一体となった広域道路ネットワークの整備を要望します。

九州リングネットワークの一つを担う 『有明海沿岸広域道路ネットワーク』



凡例

高規格道路

- 供用中
- 事業中
- ○ 調査中

※紫色は
有明沿岸
ネットワーク

一般広域道路

- 供用中
- 事業中
- ○ 調査中

構想路線

- ○ 構想路線

その他主たる道路

- 一般国道

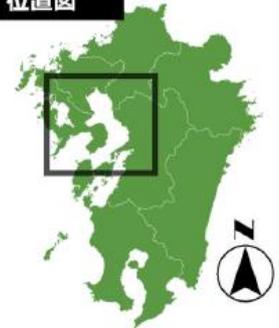
観光資源

- 主要な観光地
(特A級資源、A級資源※1)
- ラムサール条約登録湿地
- 世界文化遺産

主な拠点

- 主な都市
(中核中核都市、連携中核都市、定住自立圏等
における中心市)
- ✈ 主な空港
(国際空港、その他シフト化空港等)
- ⚓ 主な港湾
(国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾)
- 🚉 主な鉄道駅
(中核中核都市の代表駅、コネクタ駅)
- 🚒 防災拠点
(広域的な防災機能強化を図る駅)

位置図



3. 諫早駅を軸とした地方バス路線の充実について

半導体関連企業に通勤する方のためのバス路線の拡充や市内を周遊する循環型のバス路線の創設など、公共交通利用者の利便性の向上や渋滞緩和、にぎわいの創出などにつながるバス路線の実現に向けて、ご支援いただきますよう要望します。

【理 由】

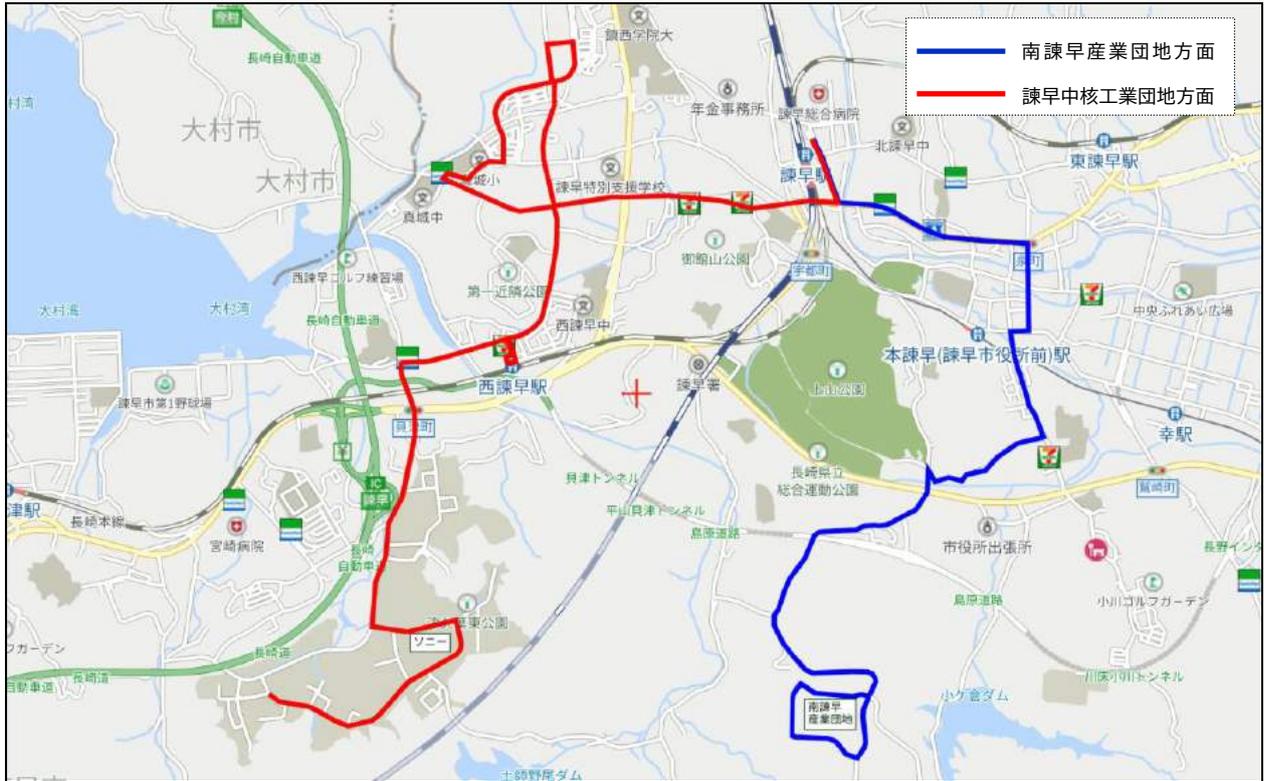
本市では、京セラ(株)の新工場が小栗地区の南諫早産業団地に2026年稼働予定であり、諫早駅と産業団地を結ぶバス路線について、多くの通勤者の利用が期待されます。また、諫早中核工業団地においても、現在、ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)が工場の増設を進めており、半導体関連企業への通勤者の交通手段の充実は重要な課題となっております。

更に、大型商業施設が長野町に2026年開業予定であり、諫早駅から市役所や図書館、諫早公園などが隣接する中心市街地を經由し、大型商業施設を循環するバス路線の創設は、公共交通利用者の利便性の向上、にぎわいの創出に重要な役割を果たすものと考えております。

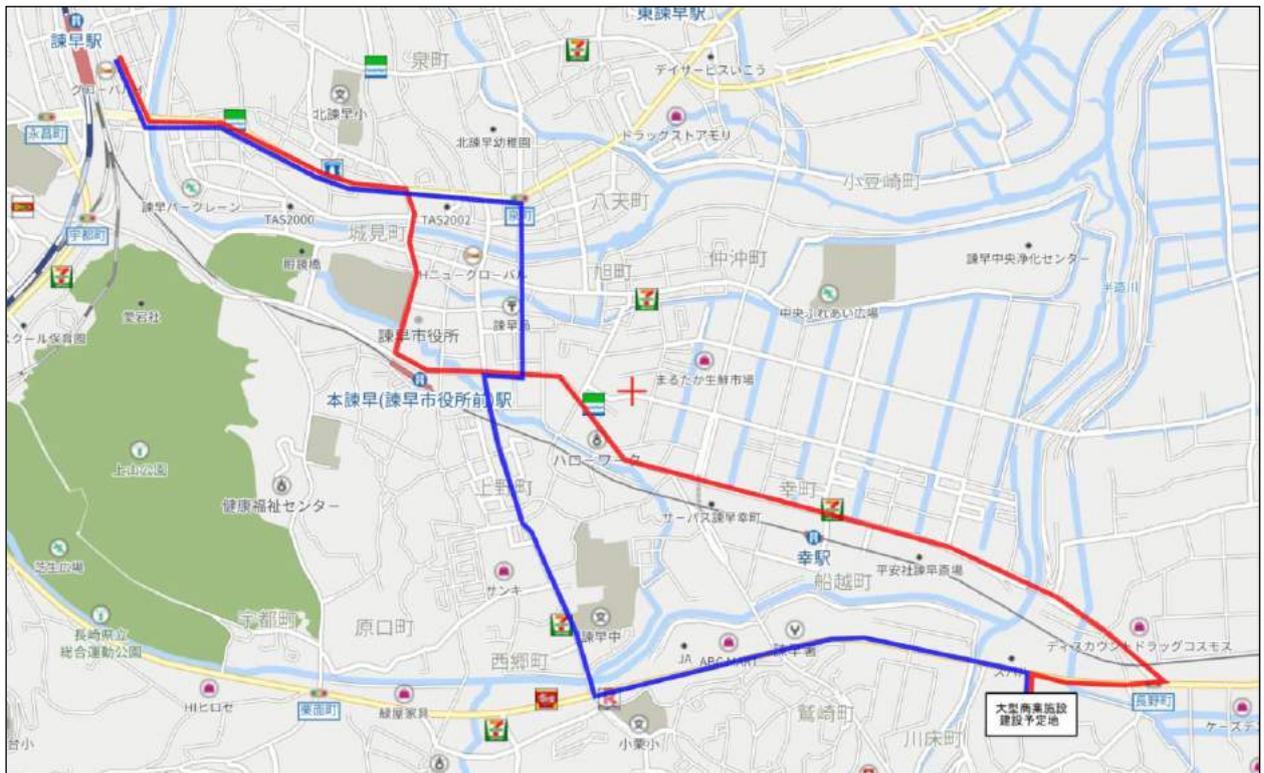
現在、二酸化炭素の排出量の増加が大きな社会問題となっている中、バス路線を充実させることは、路線バス利用者の増加、マイカー利用者の減少につながり、渋滞の緩和や環境にも配慮できるのではないかと考えます。

つきましては、本市のバス路線の充実について、県内への企業誘致の積極的な推進及び県民の移動手段の維持確保という立場から、ご支援いただきますよう強く要望します。

【半導体関連企業通勤者のための路線バス想定ルート図】



【循環バス（諫早駅～中心市街地～大型商業施設）の想定ルート図】



4. 有明海の再生(諫早湾の水産振興)について

有明海における環境変化の原因究明のための調査並びに漁場環境の改善のための調査及び現地実証により有明海再生への道筋を明らかにするとともに、水産資源の回復、海域環境の改善等を図ることを目的とし、関係4県が協調して取り組む広域的な対策等について、地元の意見が十分に反映された事業が早期に実施されるよう、引き続き特段のご配慮をいただきますよう要望します。

【理 由】

諫早湾内における漁業におきましては、中心的な漁業種類であったタイラギ漁が平成4年の水揚げを最後に、資源の急激な減少により休漁となっており、現在に至るまでその状況が続いております。

このような状況の中で、地元漁協ではアサリやカキの養殖に取り組み、「小長井あさり」「ゆりかごあさり」「小長井牡蠣」「華漣」など有明海を代表する水産物を生産してきました。さらに、カキの通年販売を目指し「諫早湾岩ガキ」の試験養殖にも取り組んでおり、漁業経営の安定に努めているところです。

カキ養殖においては、高水温等の影響により水揚量が減少した年もあるものの、県等の支援や漁協をはじめ漁業者の努力により地域水産業を牽引する重要な漁業へと発展してきましたが、近年は台風等によるカキ筏の被害も発生しており、市場への安定供給に課題があります。

また、アサリ養殖におきましても、天然の着底稚貝が確認されるものの、その多くは漁獲サイズまで成育できていないことや、国内資源の減少により放流用の良質な種苗の確保が困難な状況で、水揚量の回復には至っておらず、漁業経営を取り巻く環境は依然、厳しい状況にあります。

諫早湾を含む有明海の再生に向けては、有明海沿岸の長崎県、佐賀県、福岡県、熊本県の4県が協調した取組を実施されておりますが、漁業者の高齢化も進んでいることから、早急な対策が必要と考えております。

つきましては、有明海の再生や諫早湾の水産振興を図るため、「有明海及び橘湾の再生に関する長崎県計画」の別表6に記載されている事業の早期実施等引き続き国へ強く働きかけていただきますよう要望します。



諫早湾岩ガキ



華漣 (かき日本一決定戦王者)



垂下式ゆりかごあさり

有明海及び橘湾の再生に関する長崎県計画

別表6 その他海域環境の保全及び整備に関し今後国・県で協議の上実施を検討する事業

事業概要	事業実施箇所
着定基質工	有明海沿岸
リサイクル品や天然素材（間伐材、貝殻等）を用いた魚礁設置	有明海沿岸
小規模藻場造成 沈船魚礁 等	有明海沿岸
承水路整備 （作濬）	諫早市小長井町沖
覆砂	諫早市小長井町沖、雲仙市瑞穂町沖 雲仙市国見町沖
潮流制御施設 （潮流制御ブロック）	諫早市小長井町沖
大型魚礁整備	雲仙市国見町沖

5. 農地整備事業の整備促進について

農地の基盤整備は、担い手農家への農地集積による経営規模の拡大に大きな効果を発揮するとともに、農業振興を図るために不可欠なものであります。

令和5年度以降におきましても、農業農村のもつ多面的機能を保全し国土強靱化を図るとともに、農業生産性の向上や農業経営の安定につながる農地整備事業の推進に必要なとなる十分な予算を確保していただきますよう要望します。

- (1) 長田東部地区の農地整備促進《継続》
- (2) 柳新田地区の農地整備促進《継続》
- (3) 正久寺地区の農地整備促進《継続》

【理 由】

(1) 長田東部地区の農地整備促進《継続》

長田東部地区は、本市北部の長田地域の東部にあり、多良岳山麓の裾野に位置する丘陵の畑作地帯で、玉ねぎなどが作付けされる産地です。しかし、地区内農地は狭小不整形であり、農業用施設も未整備であるため、営農の支障となっており、また農業従事者の高齢化や後継者不足もあり、耕作放棄地が年々増加している傾向にあることから、令和4年度より区画整理、かんがい施設を整備する農地整備事業に着手しております。

農地整備事業により担い手への農地集積、農作業の効率化による規模拡大を図り、農業所得の向上につなげるため計画的な事業進捗が必要であります。

(2) 柳新田地区の農地整備促進《継続》

柳新田地区は、本市の北東部である小長井町に位置し、多良山系の裾野と有明海に囲まれた低平地の水田地帯で、水稻、大豆、大麦、キャベツ等を中心とした土地利用型作物の営農が展開されています。

しかしながら、用排水路等既存施設の老朽化の進行や、低平地であることによる排水不良、また、耕作土が薄い等生産条件が悪く、農地の汎用化や高度利用化の阻害要因となっております。さらに、近年では農業者の高齢化が加速し、地域農業の担い手確保が課題となっていることから、令和3年度から区画の拡大や客土、暗渠排水、用排水路を整備する農地整備事業に着手しております。

農地整備事業によって経営規模の拡大及び水田の畑地化による高収益作物の導入を図り、農業所得の向上につなげるため計画的な事業進捗が必要であります。

(3) 正久寺地区の農地整備促進《継続》

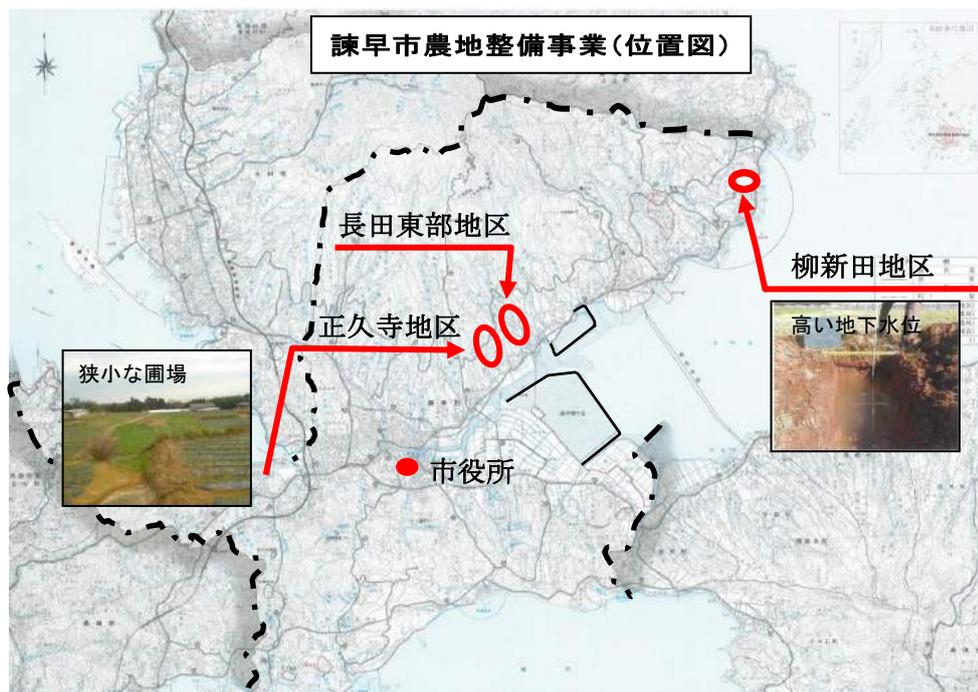
正久寺地区は、多良岳の麓に面した南斜面の畑作地帯で、古くから玉ねぎなどが作付けされる産地です。しかしながら、農業用施設の未整備や地区内農地も狭小であるため耕作放棄地も多く、今後も農業従事者の高齢化や後継者不足によりその面積は拡大する傾向にあるため、平成29年度から農地整備事業に着手しております。

本地区においても、農地整備事業により担い手への農地集積及び規模拡大を図り、農業所得の向上につなげるため計画的な事業進捗が必要であります。

つきましては、安定した営農活動を実現し、地域営農の振興と担い手を中心とした新しい営農の構築を確立するため、今後もこれらの事業に継続してご支援いただきますようお願いいたします。

(事業概要)

地 区	長田東部	柳新田	正久寺
所 在 地	高天町・白原町 白浜町・猿崎町	小長井町井崎 小長井町遠竹	正久寺町・長田町
事 業 名	水利施設等保全高度化事業 (畑地帯担い手育成型)	農地中間管理機構関連 農地整備事業	水利施設等保全高度化事業 (畑地帯担い手育成型)
受益面積	47.7ha	20.9ha	39.1ha
事 業 費	2,853,000千円	692,000千円	2,028,000千円
事業年度	R4～R11年度	R3～R8年度	H29～R6年度
R4年度末 進 捗 率	1%	12%	79%



6. 農村地域防災減災事業の整備促進について

本市には、主要なため池が64箇所あり、その大半が明治以前に築造されています。

平成25年度に行ったため池一斉点検の結果、6箇所のため池については堤体の著しい老朽化が確認されております。諫早北部地区（白浜ため池、兵櫛谷ため池）と西出口地区（西出口ため池）につきましては平成28年度から農村地域防災減災事業に着手し、西出口地区が令和3年度に、諫早北部地区が令和4年度に整備完了したところです。また、諫早北部2期地区（山ノ神ため池、鬼取ため池、原ため池）につきましても、平成30年度から事業に着手し、山ノ神ため池が令和4年度に完了したところであります。

整備が完了していないため池につきましては、決壊による災害を誘発する懸念があることから、令和5年度以降につきましても、計画的な国土強靱化対策を進めるために必要となる予算の確保について要望します。

農村地域防災減災事業

諫早北部2期地区（山ノ神ため池、鬼取ため池、原ため池）整備促進《継続》

【理 由】

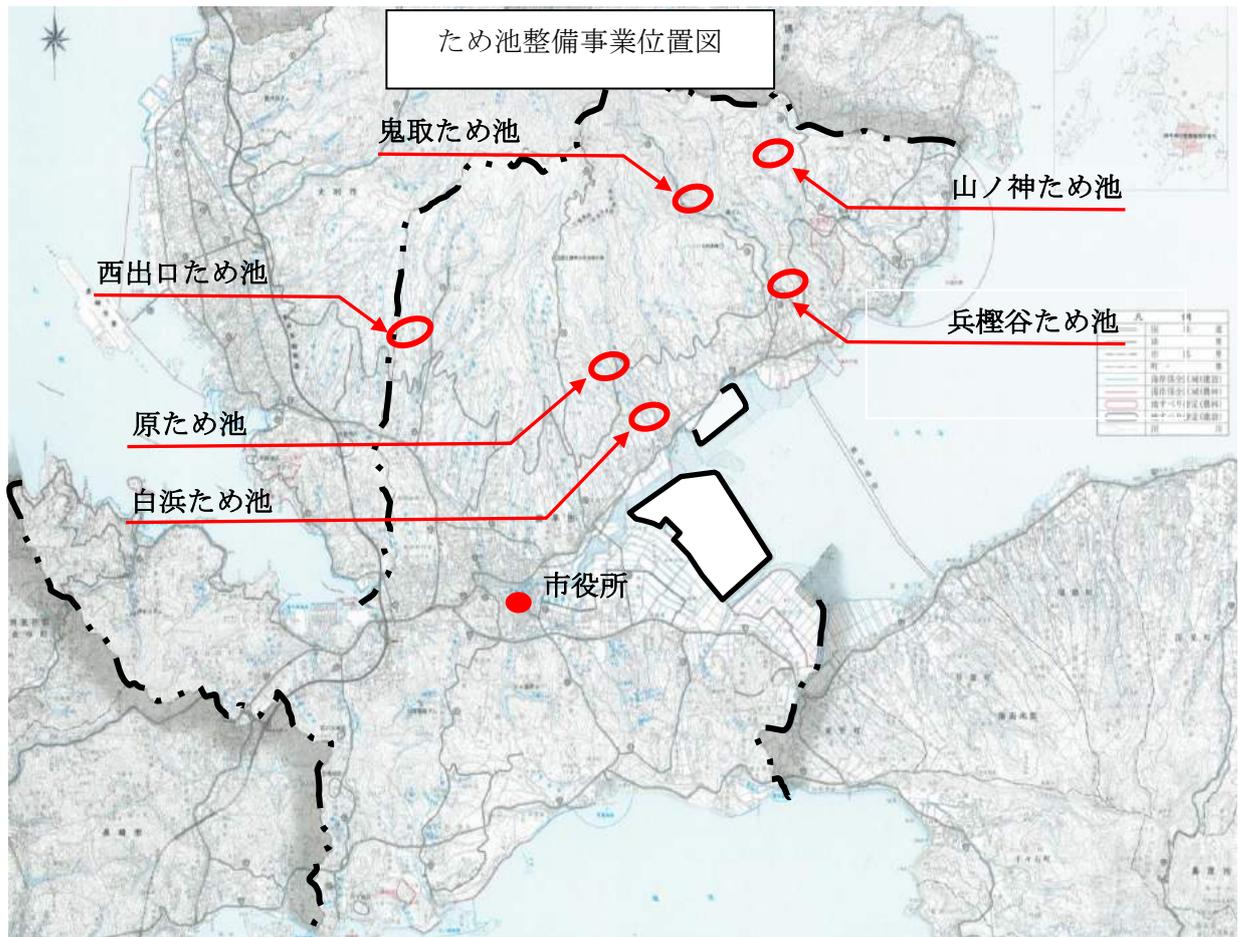
山ノ神ため池（受益面積20.7ha、貯水量約32.2万トン）は大正時代、鬼取ため池（受益面積5.8ha、貯水量約7.4万トン）は明治時代、原ため池（受益面積23.4ha、貯水量約4.9万トン）は昭和初期に築造された農業用ため池です。

ため池一斉点検の調査により漏水が確認され、堤体必要余裕高不足や取水施設の老朽化も著しい状況であったため、平成30年度から農村地域防災減災事業を実施しており、令和6年度の整備完成に向けて計画的な事業進捗が必要であります。

つきましては、堤体の決壊や浸水による被害の発生が想定されることから、下流域への被害を未然に防止し地域の安全を確保するため、今後ともこれらの事業が計画的に実施できますよう十分な予算確保を要望します。

（事業概要）

地 区	諫早北部 (白浜、兵櫛谷)	西出口 (西出口)	諫早北部2期 (山ノ神、鬼取、原)
所 在 地	白浜町外	上大渡野町	小長井町古場外
事 業 費	372,356 千円	419,888 千円	697,000 千円
事業年度	H28～R4 年度	H28～R3 年度	H30～R6 年度
令和4年度末 進 捗 率	100%	100%	50%



7. 九州新幹線西九州ルート（新鳥栖～武雄温泉間）のフル規格による整備促進について

令和4年9月23日に開業したフル規格の西九州新幹線に直結する「新鳥栖～武雄温泉間」の整備について、西九州ルート全体が全国的な新幹線ネットワークとしての整備効果を最大限発揮するとともに、西九州地域の産業振興や交流人口のさらなる拡大を図るため、整備方式に係る関係者間の協議を進展させ、整備効果が最も高く、西九州地域の発展に資するフル規格による整備の早期実現を、国等に対して強く働きかけていただきますよう要望します。

【理由】

九州新幹線西九州ルートは、西九州地域のみならず、九州全体の一体的浮揚に大きく貢献する重要な交通軸となるもので、西九州ルートが全線フル規格で整備されることにより、新大阪までの直通運行が可能となり、関西や中国地方との交流人口拡大等に大きく寄与するものであります。

西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）が開業した現在、駅周辺の賑わいが増し、新幹線効果を実感する一方、武雄温泉駅での対面乗換が長期化・固定化するのではないかと大きな危機感を抱いております。

本市では、開業効果を高めるため、引き続き官民一体となって魅力あるまちづくりに取り組んでまいります。将来的に開業効果を最大化していくためには、西九州ルート全線のフル規格による早期整備が不可欠です。

■九州新幹線西九州ルート の現状図



フル規格化したら

○長崎～博多間の所要時間（最速）



8. 県単独補助制度の見直しについて

市民が生活する上で重要な移動手段である公共交通を守るため、県による生活バス路線運行対策に係る補助制度を見直しいただきますよう要望します。

【理由】

少子化や自家用車（マイカー）への依存、更には新型コロナウイルス感染症の影響により、バス利用者が減少しており、また、燃料費の高騰といった問題も相まって、多くの地方バス生活交通路線が赤字となっています。このような中であって、必要な路線を維持し、市民の移動手段を確保するには、行政の支援が必要不可欠となっております。

本市では、長崎県交通局並びに島原鉄道株式会社に対し、国による生活交通路線維持費補助、県による生活バス路線運行対策費補助に加えて、市単独で地方バス路線維持単独補助を行っているところですが、大きな財政負担となっております。

つきましては、平成15年度から実施されている県の補助制度について、県民の移動手段を守るという立場から、採択要件である輸送量、収支率等の下限を引き下げるなど、より実効性の高い制度となるよう見直しいただきますよう強く要望します。

年度別地方バス路線維持費補助金額一覧

(単位：千円)

	生活交通路線維持費補助金	生活バス路線運行対策費補助金	地方バス路線維持単独補助金	計
平成25年度	4,994	28,531	166,293	199,818
平成26年度	12,079	31,146	185,881	229,106
平成27年度	11,216	29,058	168,791	209,065
平成28年度	22,667	31,394	174,462	228,523
平成29年度	26,270	32,354	172,686	231,310
平成30年度	24,547	32,138	151,672	208,357
令和元年度	22,294	21,853	169,870	214,017
令和2年度	65,454	0	255,984	321,438
令和3年度	68,147	0	275,029	343,176
令和4年度	63,662	0	274,673	338,335



自家用車がない市民にとって、路線バスは買い物や通院に欠かせない交通手段となっている。（諫早局前バス停）



路線バスは通勤や通学にとって、重要な役割を担っている。（市役所前バス停）

9. 諫早駅周辺整備事業への協力について

諫早駅を中心とした地域では、令和4年9月の新幹線開業にあわせて交通結節機能の強化と利便性の向上を目指した都市基盤の再整備を行ってまいりましたが、新幹線開業の波及効果をより高めていくためにも、引き続き、本市が施行する諫早駅周辺整備事業についてのご協力をいただきますよう、次のとおり要望します。

- (1) 新幹線駅を中心とした交通結節機能の更なる強化を図るため、新たなアクセス道路となる市道永昌東栄田線など道路整備への協力
- (2) 県南振興局新庁舎建設の着実な事業推進

【理 由】

本市は、JR長崎本線、JR大村線、島原鉄道、長崎県営バス、島鉄バスと、地域交通の結節点として古くから発展してきました。特に、諫早駅周辺は県央地域における公共交通の拠点として、日頃から人や車の往来が非常に多い状況にあります。

令和4年9月23日に西九州新幹線が開業いたしました。今後も引き続き、新幹線開業効果を最大限に活用して広域的な交流人口の拡大につなげていくためにも、駅周辺における交通結節機能の更なる強化を進める必要があります。

また、駅周辺では、駅東口の再開発において移転した諫早バスターミナルの跡地利用が進められるとともに、一級河川本明川では市民憩いの場としての活用が期待される親水護岸が整備されることなどから、ゆとりとにぎわいのあるまちづくりが必要不可欠と考えております。

つきましては、駅と諫早北部地域のアクセス強化に資する市道永昌東栄田線の新設をはじめ、駅と本明川を結ぶ市道永昌東福田線の再整備など駅周辺地域の道路網について更なる充実を図るため、特段のご協力をいただきますよう要望します。

併せて、長崎県地方機関再編に伴い新たに整備が予定される県南振興局新庁舎建設の着実な事業推進を要望します。

10. 国道207号多良見町佐瀬拡幅の延伸について

諫早市多良見町佐瀬地区の沿線住民の生活基盤であり、地域基幹産業を支える幹線道路の早期事業化を要望します。

【理由】

国道207号は、佐賀県を起点とし、諫早市を經由し時津町に至る幹線道路であり、佐賀県と長崎県を結ぶ主要路線として、その周辺地域における日々の暮らしや産業を支え、社会・経済の発展に大きな役割を果たす路線であります。また、大村湾絶景ライドサイクルツーリズムなど観光ルートや物流ネットワークとして、安全で円滑な道路交通の確保と大規模災害時等における代替補完路としても大きな役割を持つ主要幹線道路であります。

しかしながら、本路線の諫早市多良見町佐瀬地区については、狭小な区間が連続し見通しも悪いことから、基幹産業である「みかん」の収穫時期などは大型車の交通量の増大に伴ない、幹線道路としての機能を低下させ、地域住民の生活にも支障を来たしていた状況でありました。

このような交通状況であったことから、長崎県において諫早市多良見町舟津から佐瀬間の延長約2.5kmを佐瀬拡幅事業として、平成24年度から事業着手され、令和2年度において完成され、令和3年度より引き続き、延長約0.8kmを佐瀬拡幅の新規事業として事業化していただいたところであります。

更には、諫早市多良見町佐瀬地区から長与町岡郷地区までの延長約3.3kmの未整備区間も狭小な区間が連続し見通しも悪いことから、残区間の整備を行うことで、佐瀬拡幅の事業効果を高めるとともに、更なる地域利便性の向上と、災害時の代替補完路の機能が高められ、利用者の安全で円滑な道路交通の確保など重要な役割を果たすことができます。

なお、佐瀬地区の地域住民は、隣接する長与町岡郷地区の沿線住民の皆様と協力し、更なる事業促進を目指し、行政の垣根を越えて「国道207号諫早市佐瀬・長与町岡郷間整備促進協議会」を令和元年に設立されました。本協議会では、要望区間の整備が行政界を跨ぐこととなりますが、両地域の沿線住民は手を取り合い、スクラムを組んで整備に協力して行くなど、事業の延伸と早期事業化を熱望されております。

このような状況をご賢察いただき、本幹線道路の整備による基幹産業の流通ルートの確保、地域間交流の促進及び災害発生時の代替補完路の確保など重要な役割を果たすことができますので、本区間の早期事業化、早期整備に、より一層のご高配を賜りますようお願いするとともに、引き続き、持続的な道路関係予算についても必要な財源を確保していただきますよう要望します。

11. 幹線道路の整備促進について

県央地域の中心都市である本市の都市基盤整備の基礎となる幹線道路の早期整備を、次のとおり要望します。

(1) 一般国道207号の改良整備促進

- ① 多良見町佐瀬地区の佐瀬拡幅
- ② 永昌東町～宇都町間の電線共同溝
- ③ 長田町の歩道整備
- ④ 正久寺町～猿崎町間の東長田拡幅
- ⑤ 猿崎町～高来町金崎間の東長田拡幅の延伸

【理由】

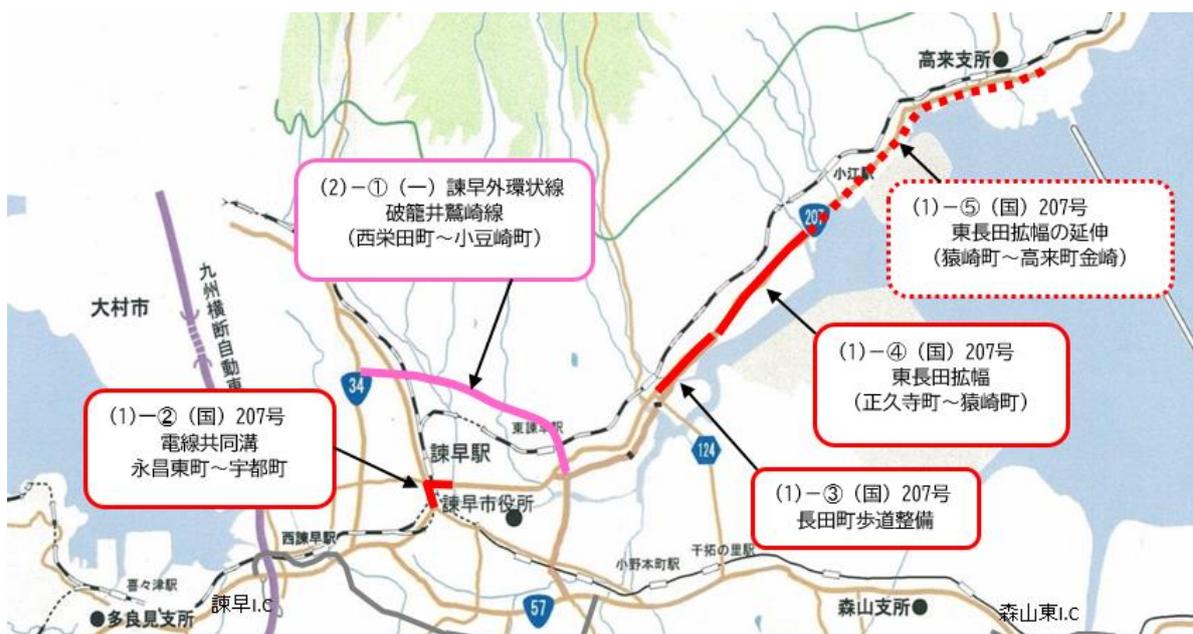
一般国道207号は、地域の振興において重要な路線ですが、未だ幅員狭小区間や歩道未整備区間があり、都市災害の防止及び都市景観の向上のため電線類地中化などの整備も必要です。そのため、上記区間の早期の整備が望まれております。

(2) 一般県道諫早外環状線の整備促進

- ① 西栄田町～小豆崎町（破籠井鷲崎線）の新設改良

【理由】

一般県道諫早外環状線は、県南地域の広域交通ネットワークを構築することと、環状道路として、諫早市中心部の渋滞緩和のためにも、残区間（西栄田町～小豆崎町）の早期整備が望まれています。

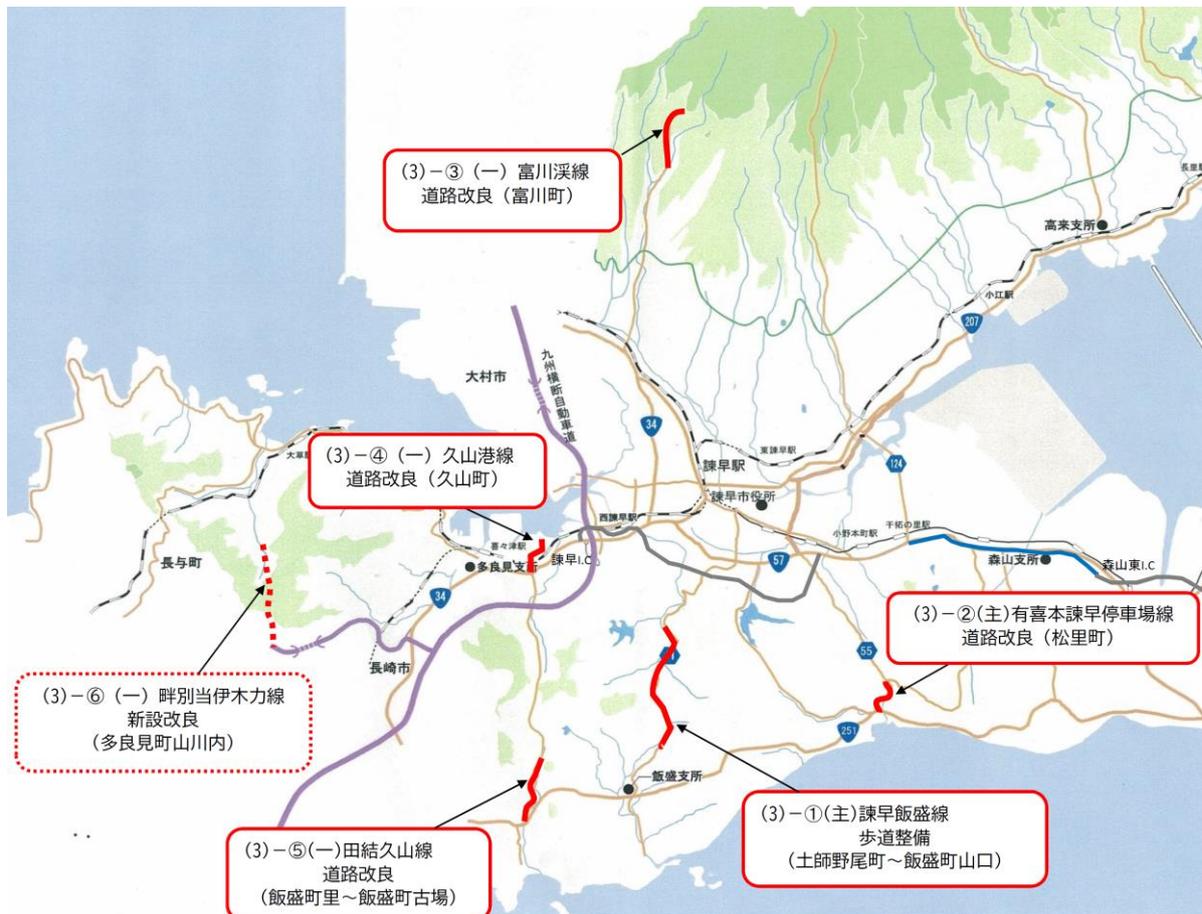


(3) 県道の整備促進

- ① 主要地方道諫早飯盛線（土師野尾ダム入口交差点～飯盛町山口）の歩道整備
- ② 主要地方道有喜本諫早停車場線（松里町）の道路改良
- ③ 一般県道富川溪線（富川町）の道路改良
- ④ 一般県道久山港線（久山町）の道路改良
- ⑤ 一般県道田結久山線（飯盛町里～飯盛町古場）の道路改良
- ⑥ 一般県道睦別当伊木力線（多良見町山川内）の新設改良

【理 由】

県道は重要な幹線道路であり、その整備は県央地域の広域交通網の形成に必要不可欠であり、早期整備が望まれています。県道久山港線では、西諫早産業団地への企業進出が完了したことで、国道34号からのアクセス道路として早期整備が望まれている状況です。



(5) 一般国道34号の整備促進

- ① 大村諫早拡幅（大村市与崎交差点～諫早市花高入口交差点）
- ② 諫早北バイパス（本野入口交差点～小船越トンネル交差点）の4車線化

【理 由】

一般国道34号は、長崎・諫早・大村・佐世保方面を結ぶ幹線道路であり、県央地域の地域振興施策に欠かせない重要路線です。大村諫早拡幅（大村市与崎交差点から諫早市花高入口交差点）及び、諫早北バイパス沿線の4車線化の早期整備が強く望まれている状況です。



これらの幹線道路の整備により、県央の交通拠点として、地域経済の一体化や活性化、災害時の避難路や輸送路の確保など重要な役割を果たすことができます。

つきましては、これらの幹線道路の早期整備を強く要望します。

12. 本明川ダム建設事業に伴うダム周辺地域振興について

本明川ダム建設事業は、本明川の抜本的な治水対策及び維持流量を確保するため、国直轄事業として実施されております。

また、本明川ダムは、水源地域対策特別措置法に基づき、平成28年3月に「指定ダム」とされ、平成31年3月に「水源地域」の指定を受け、令和3年3月に「水源地域整備計画」が決定されました。今後は、ダム建設事業の進捗に併せて、水源地域整備計画を積極的かつ確実に推進する必要があります。

このため下記事業は、当該整備計画の基幹事業であるため、その実施にあたりましては特段のご協力とご配慮をいただきますよう要望します。

【理 由】

本明川ダム建設事業は、平成29年2月に「本明川ダム建設事業に伴う損失補償基準協定書」が締結され、現在、用地取得が概ね完了しております。

また、本明川ダム周辺地域振興策につきましても、同年2月に本明川ダム建設対策協議会から振興策の要望書が提出され、令和3年3月に、ダム周辺地域振興計画を策定し、「水源地域整備計画」が決定されました。

この整備計画は、地域住民の生活の安定及び福祉の向上並びに地域の健全な振興が目的であり、ダム建設事業により影響を受ける地域の生活環境や産業基盤等の整備に必要不可欠となっております。

つきましては、「水源地域整備計画」に基づき、すみやかな事業の実施についてご協力ご支援をいただきますよう要望します。

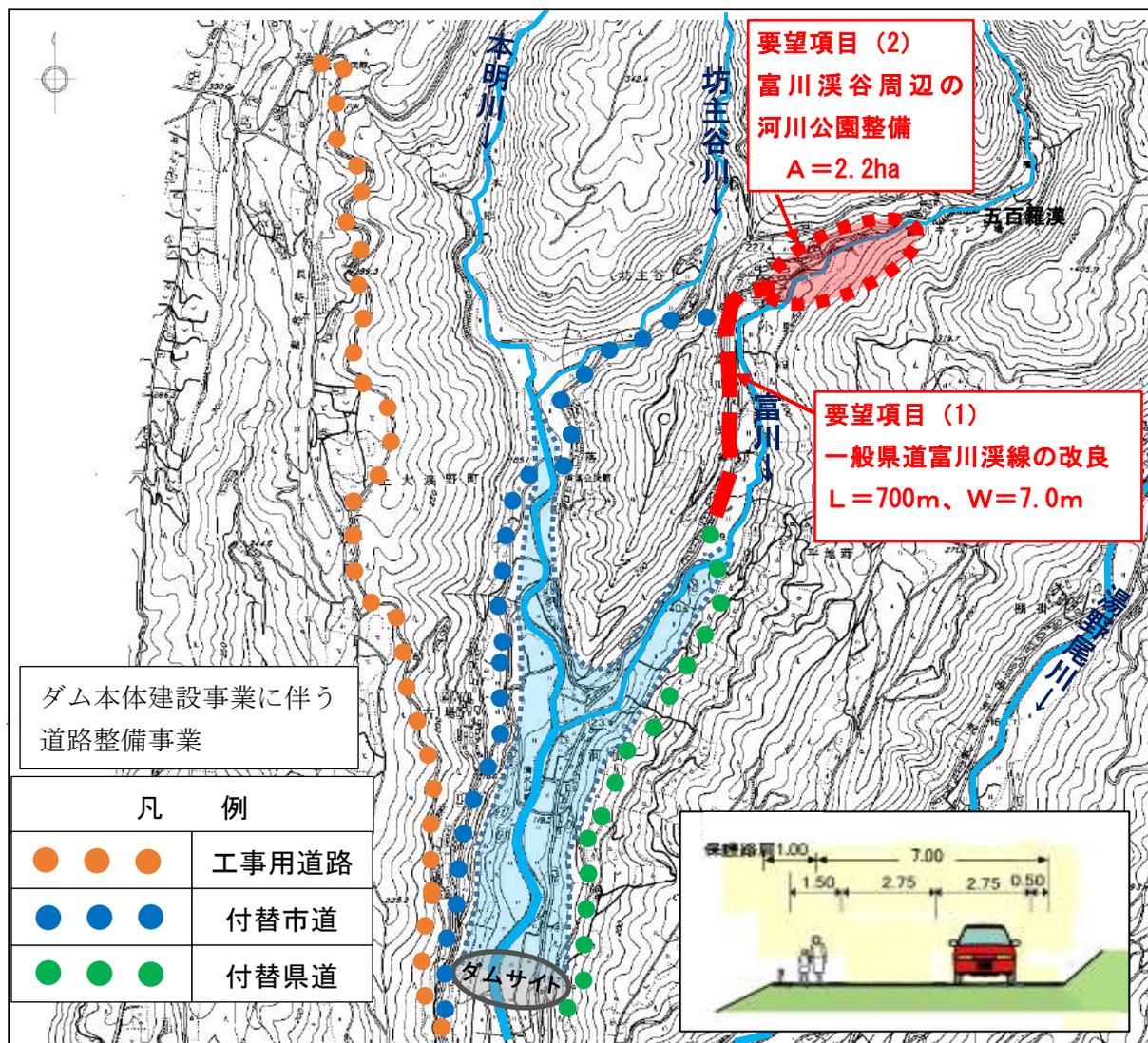
- (1) 一般県道富川溪線（平地蒔バス停から富川バス停区間）の改良
- (2) 富川溪谷周辺の河川公園整備



(2) 富川溪谷周辺の
河川公園整備

(1) 一般県道富川溪線
の改良

本明川ダム建設事業に伴うダム周辺地域振興要望箇所位置図



1 3. 一級河川本明川の抜本的な治水対策の整備促進について

本市の中心部を流れる一級河川本明川は、過去に幾度も大きな出水が発生し、甚大な被害がおよぶなど、市の防災安全対策上、特に重要な位置を占めています。

そのため、ダム建設を含む抜本的な治水対策の整備促進を要望します。

【理 由】

長崎県南部地域は、地形的・気象的な条件から集中豪雨が起きやすい特異な地域です。そのうえ、本市の中心部を流れる本明川は、延長が短く勾配も急なため、大雨が降ると、洪水が一気に市街地に押し寄せる危険な河川です。

このため、本明川流域は、これまで幾度となく洪水被害に見舞われ、昭和32年の諫早大水害では、死者、行方不明者が630名にもおよぶ甚大な被害を受けたほか、昭和57年、平成11年、さらに平成23年8月の集中豪雨でも浸水被害等が発生し、令和2年7月豪雨では、50分間で水位が1.94m上昇し、昭和57年の長崎大水害以来、38年ぶりに氾濫危険水位を超過しており、洪水から生命・財産を守る治水対策は市民の悲願となっています。

一方、本明川は、急峻な地形のため渇水になると河川の流水が枯渇し、農業用水や河川の維持流量の確保が困難になることから、治水対策と河川の維持流量の確保が重要な課題となっています。

つきましては、ダム建設を含む本明川の抜本的な治水対策の整備促進を要望します。

(本明川ダム建設事業の概要)

事業主体	国土交通省		
型式	台形CSGダム	堤高	約60.0m
堤頂長	約340m	総貯水容量	約620万m ³
経過	平成6年4月 建設事業に着手		
	平成12年12月 本明川水系河川整備基本方針の策定		
	平成17年3月 本明川水系河川整備計画の策定		
	平成21年12月 検証の対象とするダム事業に選定		
	平成25年8月 ダム検証により新規利水を除き事業継続の決定		
	平成26年5月 本明川ダム環境影響評価「評価書」の公告及び縦覧		
	平成28年3月 本明川水系河川整備計画(変更)の策定		
	平成28年3月 水源地域対策特別措置法に基づく「ダム指定」		
	平成29年2月 本明川ダム損失補償基準協定書調印		
	平成30年2月 本明川ダム関連付替道路着工式の開催		
	平成31年3月 水源地域対策特別措置法に基づく「水源地域の指定」		
	令和3年3月 集団代替地への家屋移転完了		
	令和3年3月 水源地域対策特別措置法に基づく「水源地域整備計画」の決定		
	令和5年3月 本明川ダム関連付替県道開通		

本明川の洪水の歴史

発生日月	災害の原因	被害状況
元禄12年 (1699年) 8月13日	不明	本明川大洪水により、人畜、家屋等が流失する甚大な被害発生。この水害と翌年の飢餓供養のため、富川に五百羅漢が彫られる。 ・溺死者 487 人
昭和32年 7月25日 諫早大水害	梅雨前線	一昼夜の降雨量 1,000 ミリに及ぶ未曾有の大洪水。 ・死者 576 名、行方不明者 54 名、負傷者 1,547 名 ・家屋全壊 815 戸、半壊 713 戸、床上浸水 3,459 戸
昭和57年 7月23日 長崎大水害	梅雨前線	長崎県を襲った集中豪雨で、低位部や干拓地に洪水被害が発生。 ・死者 21 名 ・家屋全壊 24 戸、半壊 56 戸、床上浸水 1,379 戸
平成11年 7月23日	熱帯低気圧	諫早市で最大時間雨量 123 ミリを記録する集中豪雨。 ・死者 1 名 ・家屋全壊 1 戸、半壊 1 戸、床上浸水 240 戸
平成23年 8月23日 ～24日	前線	小野雨量観測所で最大時間雨量 98 ミリを記録する集中豪雨。諫早市の一部へ避難勧告を発令。 ・床上浸水 10 戸、床下浸水 36 戸
令和2年 7月6日 7月豪雨	梅雨前線	昭和 57 年以來 38 年ぶりに氾濫危険水位 (3.70m) を超過 ・本明川の水位 3.79m (観測史上 3 位) ・基準地点の裏山では、50 分間に 1.94m の水位上昇



昭和32年7月 諫早大水害



平成11年7月 出水



令和2年7月 豪雨

本明川の渇水の歴史

発生日	被害状況
昭和35年	深刻な県下の水不足、農作物の被害が 18 億円
昭和41年	干ばつにより、諫早市の水田面積の半分にあたる約 1,100ha に被害
昭和42年 (長崎渇水)	県下の農作物は戦後最大の被害となり、水稻は作付面積の 76% が被害を受け、被害額は 40 億円
平成6年 (列島渇水)	本明川ではアユやハヤの大量死が続いたため諫早市が魚を救出。諫早市は 1,615ha の作付面積のうち 176ha で水不足が発生。諫早市における農作物の被害は約 1 億 5 千万円。



平成6年 魚の大量死 (高城橋付近)



14. 県管理の一級河川及び二級河川の維持管理について

河川の通水機能の維持と河川環境の保全を図り、市民が快適で安全安心に暮らせるまちづくりを推進するため、一級河川本明川水系で県管理の河川及び二級河川における暖竹等の伐根、及び河道の浚渫を定期的に行います。

【理 由】

本市には、一級河川本明川水系で県管理の河川が28河川、二級河川が20河川ありますが、暖竹等の繁茂や河川内への土砂の堆積が顕著であり、その対策が求められています。

とりわけ、暖竹の繁茂に起因する越流による浸水被害や害虫の発生など、河川における防災機能の低下や生活環境の悪化が懸念されており、地元自治会からは、暖竹の伐根や河川の定期的な河道の浚渫についての要望が増えております。

昨年度は、本明川などで浚渫、及び暖竹等の伐根により河川の通水断面が確保され、河川の安全度が顕著に向上しています。しかしながら、まだ多くの河川では土砂の堆積や草木の繁茂により大雨時の越水の危険性が高く、近接する家屋等への影響が懸念されている状況です。

つきましては、市民が快適で安全安心に暮らせるまちづくりを推進するため、県管理の一級河川及び二級河川における暖竹等の伐根、及び河道の浚渫を定期的に行います。



湯江川（浚渫完了）



田結川（浚渫完了）



【半造川】
亀山橋付近の
土砂堆積、繁茂状況



【長田川】
一級河川本明川との
合流部付近の
土砂堆積、繁茂状況



【小江川】
高来西小学校より
約200m上流部の
土砂堆積、繁茂状況

15. 河川改修事業の整備促進について

本市が位置する長崎県南部地域は、地理地形的要因と気象的要因が重なって集中豪雨が起きやすい地域であり、令和2年7月豪雨では、日最大降雨量が、これまでの観測史上最大であった昭和57年7月の427ミリに次ぐ379ミリ（小野観測所）を記録し、本明川では38年ぶりに氾濫危険水位3.70メートルを超える事態となり、市内各地で多くの浸水被害が発生しました。

今後も豪雨災害の激甚化・頻発化が予測され、市民にとって水害に対する不安は依然として解消されておりません。

つきましては、引き続き次の河川改修事業について、早期完成が図られますよう整備促進を要望します。

- (1) 江ノ浦川河川改修事業
- (2) 仁反田川河川改修事業
- (3) 有喜川河川改修事業

(事業概要)

河川名	江ノ浦川	仁反田川	有喜川
所在地	飯盛町	森山町	有喜町
事業年度	H8～R10年度	S58～R12年度	H5～R11年度
整備延長	L=2,290m	L=900m	L=1,750m
総事業費	8,500百万円	3,000百万円	5,000百万円
R4年度末進捗率	約85%	約54%	約64%



江ノ浦川



仁反田川



有喜川

【理 由】

(1) 江ノ浦川河川改修事業の整備促進

当河川は、本市南部に位置し、飯盛町の中央部を縦断する二級河川ですが、梅雨期や台風等、大雨が降るたびに低平地の冠水を繰り返しており、平成23年8月の降雨時には流域に避難勧告を発令する事態となりました。

平成8年度から本事業に着手いただき、これまでに新開橋等の架け替えが完了し、現在、護岸及び呑吐路橋の整備が進んでおりますが、地域住民の安全、安心な暮らしづくりに向け、引き続き本事業の早期完成を要望します。

(2) 仁反田川河川改修事業の整備促進

当河川は、これまで幾多の洪水氾濫を繰り返している一級河川で、流域は甚大な被害を被ってきました。

昭和58年度から本事業に着手いただき、万灯樋門の改修を含め島原鉄道橋下流までの整備が平成16年度までに完了しています。

平成26年度から、島原鉄道橋架け替えに伴い増額する固定資産税等に対する支援を行っているところであり、地域住民も事業の推進について期待されておりますので、当該区間の早期着工及び整備促進を要望します。

(3) 有喜川河川改修事業の整備促進

当河川は、本市の南部に位置し、橘湾に注ぐ二級河川ですが、断面狭小のため、周辺地区では大雨が降ると冠水被害が発生しておりました。

平成5年度から本事業に着手いただき、これまでに一般国道251号下流まで整備が完了し、現在、国道橋部の整備が進んでおります。

当河川は住宅密集地にあることから、地域住民の治水対策に対する関心が高く、事業の推進について期待をされておりますので、引き続き本事業の早期完成を要望します。

16. 急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について

本市には688箇所の急傾斜地崩壊危険箇所があり、令和2年の集中豪雨では市内各地で崖崩れが発生するなど、市民の土砂災害に対する不安は依然として解消されておられません。

本市としましても、市民の土砂災害に対する避難体制の確立及び意識の啓発など、万全を期する所存ですので、急傾斜地崩壊対策事業の更なる整備促進を要望します。

【理由】

本市は、佐賀県境にそびえる多良山系と3つの海に囲まれた特殊な地形のため、中山間部と海岸沿いを中心に688箇所の急傾斜地崩壊危険箇所があり、多雨期には小規模な崖崩れが頻発するなど、雨が降るたびに住民は不安な日々を過ごしています。

特に昭和32年（諫早大水害）及び昭和57年（長崎大水害）の集中豪雨では、多くの崖崩れが発生したほか、令和2年7月豪雨でも被害が多数発生したことから、市民は崖崩れに対する危機感が強く、市民の生命と財産を守るため、急傾斜地崩壊対策が喫緊の課題となっています。

これまで141地区が急傾斜地崩壊危険区域に指定され、順次整備を進めていただいております。

令和5年度は、県営事業として1地区、県費補助による市営事業が7地区、併せて8地区が急傾斜地崩壊対策事業として実施されているところです。

つきましては、市民の安全安心な暮らしを確保するため、急傾斜地崩壊対策事業の更なる整備促進を要望します。

[県営事業]

(事業概要)

地 区	岩下
所在地	高来町善住寺
事業年度	R3～R9年度
施工延長	L=280m
総事業費	320,000千円
R3年度末進捗率	約6%



岩下地区(県営)

[市営事業]

(事業概要)

進捗率：R4年度末

地 区	土師野尾(2)	仲間	梅林	岩下	香田(2)	島崎(2)(6)	本明(5)
所在地	土師野尾町	目代町	高来町平田	高来町善住寺	福田町	川床町	本明町
事業年度	H29～R7年度	H30～R6年度	R1～R10年度	R1～R6年度	R3～R8年度	R5～R17年度	R5～R12年度
施工延長	L=170m	L=170m	L=257m	L=62m	L=114.5m	L=175m	L=90m
総事業費	196,000千円	210,000千円	255,000千円	110,000千円	160,000千円	270,000千円	140,000千円
進捗率	約61%	約66%	約36%	約44%	約20%	—	—



土師野尾(2)地区



仲間地区



梅林地区



岩下地区(市営)



香田(2)地区

インスタグラムフォトコンテスト 2022 優秀賞



フルーツバス停



コスモス花宇宙館
(コスモスホール)

※インスタグラムフォトコンテスト2022のその他の入賞写真はこちらの2次元コードからご覧ください。

