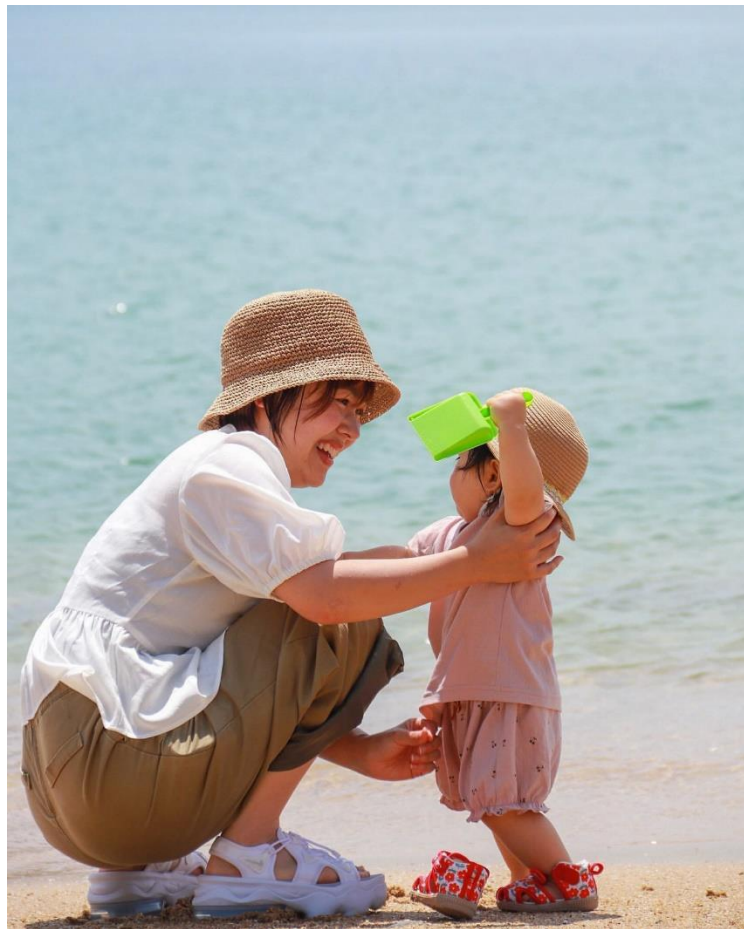


諫早市政策要望

令和5年11月



Instagramフォトコンテスト 2023(第1弾)

グランプリ作品

(結の浜マリンパーク)

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	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	1	快適なまちづくり
2	諫早駅周辺整備事業への協力と支援について	3	快適なまちづくり
3	高規格道路「島原道路」及び一般国道57号森山拡幅の早期整備について	5	快適なまちづくり
4	一般国道34号の整備促進について	7	快適なまちづくり
5	有明海沿岸道路（鹿島諫早間）の整備について	9	快適なまちづくり
6	本明川ダム建設事業の整備促進について	11	安心なまちづくり
7	本明川の整備促進について	13	安全なまちづくり
8	農業農村整備事業の整備促進について	17	地域特産を活かした 農林水産業
9	和子牛生産者臨時経営支援事業の期間延長と予算の確保について	19	地域特産を活かした 農林水産業
10	地方都市経営・地方経済に資する取組みへの支援について	21	活力あふれる商工業の振興と雇用の創出
11	国家的産業（半導体分野等）を地方税課税免除で支える自治体への支援措置について	23	活力あふれる商工業の振興と雇用の創出
12	「いさはやコンピュータ・カレッジ」への継続的な支援について	25	健やかなひとづくり
13	「国立諫早青少年自然の家」の運営について	27	健やかなひとづくり

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、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11月

諫 早 市 長 大久保 潔 重

諫早市議会議長 南 条 博

1. 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、次のとおり要望します。

- (1) 整備方式に係る関係者間の協議を進展させ、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図ること
- (2) フル規格による整備にあたり、地方負担や並行在来線等、想定される課題については、フリーゲージトレイン導入断念の経緯や地元の意向も十分に踏まえ、解決を図ること
- (3) 整備財源については、北陸新幹線（敦賀～新大阪）と一体的に議論して確保を図ること

【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。

西九州新幹線が開業して1年経過し、駅周辺の賑わいが増えているほか土地価格の上昇などが出現し、新幹線効果を実感する一方、武雄温泉駅での対面乗り換えが長期化・固定化するのではないかとの大きな危機感を抱いております。

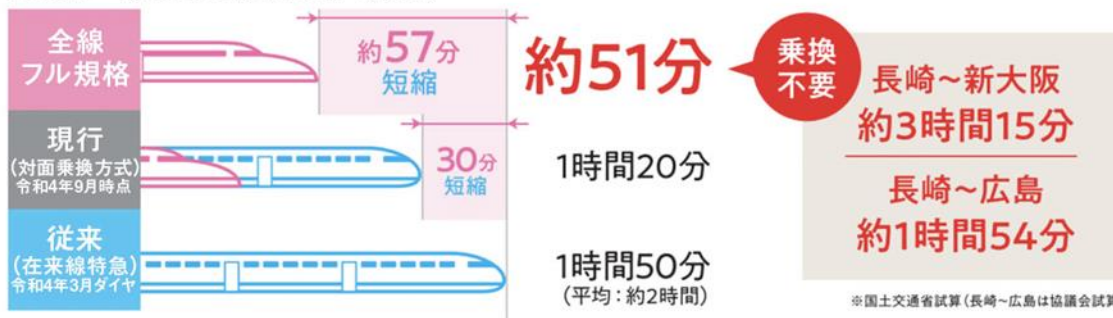
本市では、開業効果を拡大・波及させるため、周辺市町との連携による観光施策や官民一体となって魅力あるまちづくりに取り組んでいます。将来的に開業効果を最大化していくためには、西九州ルート全線のフル規格による早期整備が不可欠です。

■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)



2. 諫早駅周辺整備事業への協力と支援について

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、ご支援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整備事業への協力と支援
- (2) 諫早駅周辺地域における土地利用の再編に合わせて、交流人口の拡大やにぎわいの創出に繋がる魅力あるまちづくりを推進するため、都市基盤の再整備への交付金等による支援

【理 由】

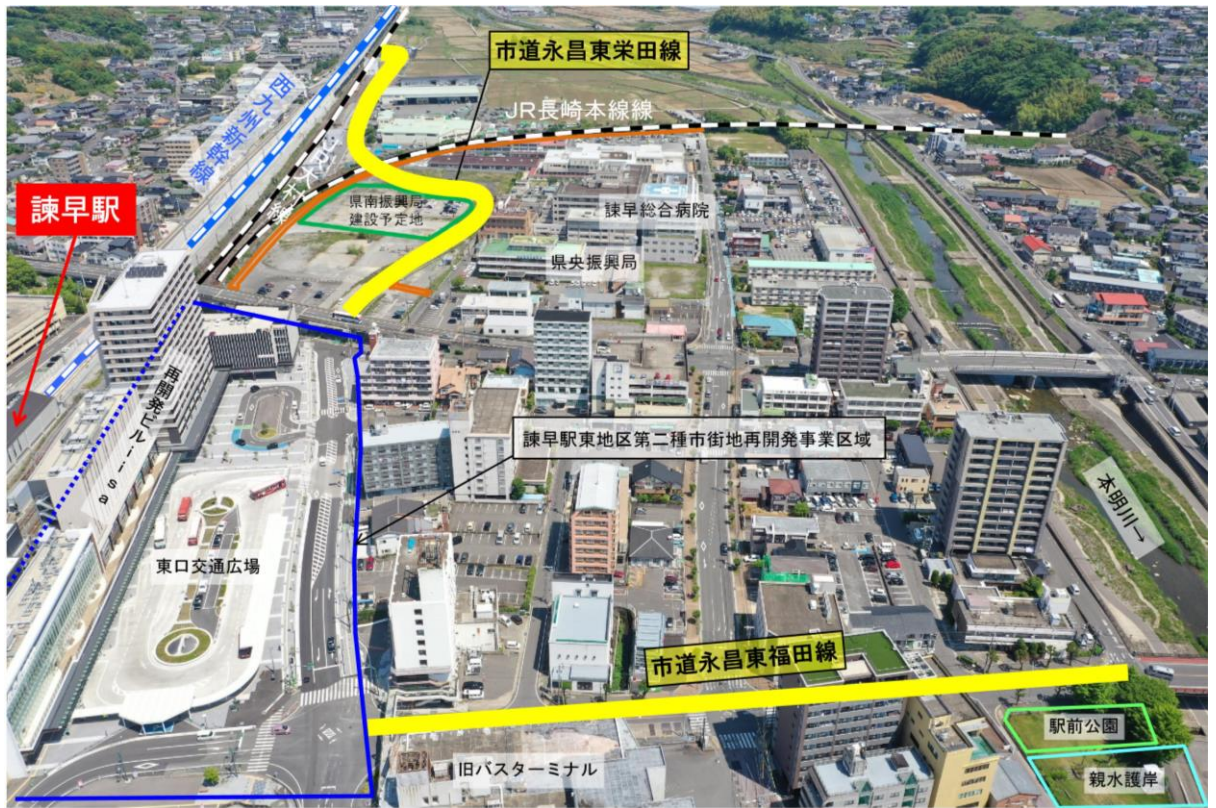
本市は、JR長崎本線、JR大村線、島原鉄道、長崎県営バス、島鉄バスと、地域交通の結節点として古くから発展してきました。特に、諫早駅周辺は県央地域における公共交通の拠点として、日頃から人や車の往来が非常に多い状況にあります。

西九州新幹線の開業にあわせて駅の利便性は大幅に向上いたしましたが、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、長崎県地方機関再編に伴う県南振興局の建設をはじめ、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、協力と支援を要望します。

新幹線効果を高めるための「諫早駅周辺整備事業」



諫早駅東側の整備状況



諫早駅北側の現況

(令和5年5月撮影)

3. 高規格道路「島原道路」及び一般国道57号 森山拡幅の早期整備について

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するためには、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源を例年以上の規模で確保し、計画的に事業を推進するとともに、対策期間完了後においても、昨今の地震・豪雨・豪雪などの災害の状況も踏まえた上で、国土強靱化に必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保して、継続的に取り組むことが必要です。

また、激甚化・頻発化する災害に備えるとともに、人流・物流の円滑な移動を確保するためには、高規格道路のミッシングリンクの解消、代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワーク化などを進め、国土をつなぐ幹線道路ネットワークを構築することが重要です。

そのため、これらのことについて、強く要望するとともに、高規格道路「島原道路」及び一般国道57号の整備に関して、次のとおり要望します。

- (1) 諫早市森山町～諫早市長野町間の早期整備（高規格道路「島原道路」）
- (2) 雲仙市愛野大橋～諫早市尾崎交差点間の早期整備（一般国道57号森山拡幅）

【理 由】

- (1) 諫早市森山町～諫早市長野町間の早期整備（高規格道路「島原道路」）

島原道路は、南島原市深江町を起点とし、島原市、雲仙市を經由して諫早市に至る、延長約50kmの高規格道路であり、現在、44%の約22kmが供用され、11月12日には森山東ICから森山西IC間の3.3kmが開通することで、さらなる移動時間の短縮や混雑緩和などの効果が現れるものと期待しています。

しかしながら、小野町～長野町間の約3kmについては未着手区間となっていることから、早期の事業化が望まれており、地域間交流の促進に寄与するものと大いに期待されているところです。

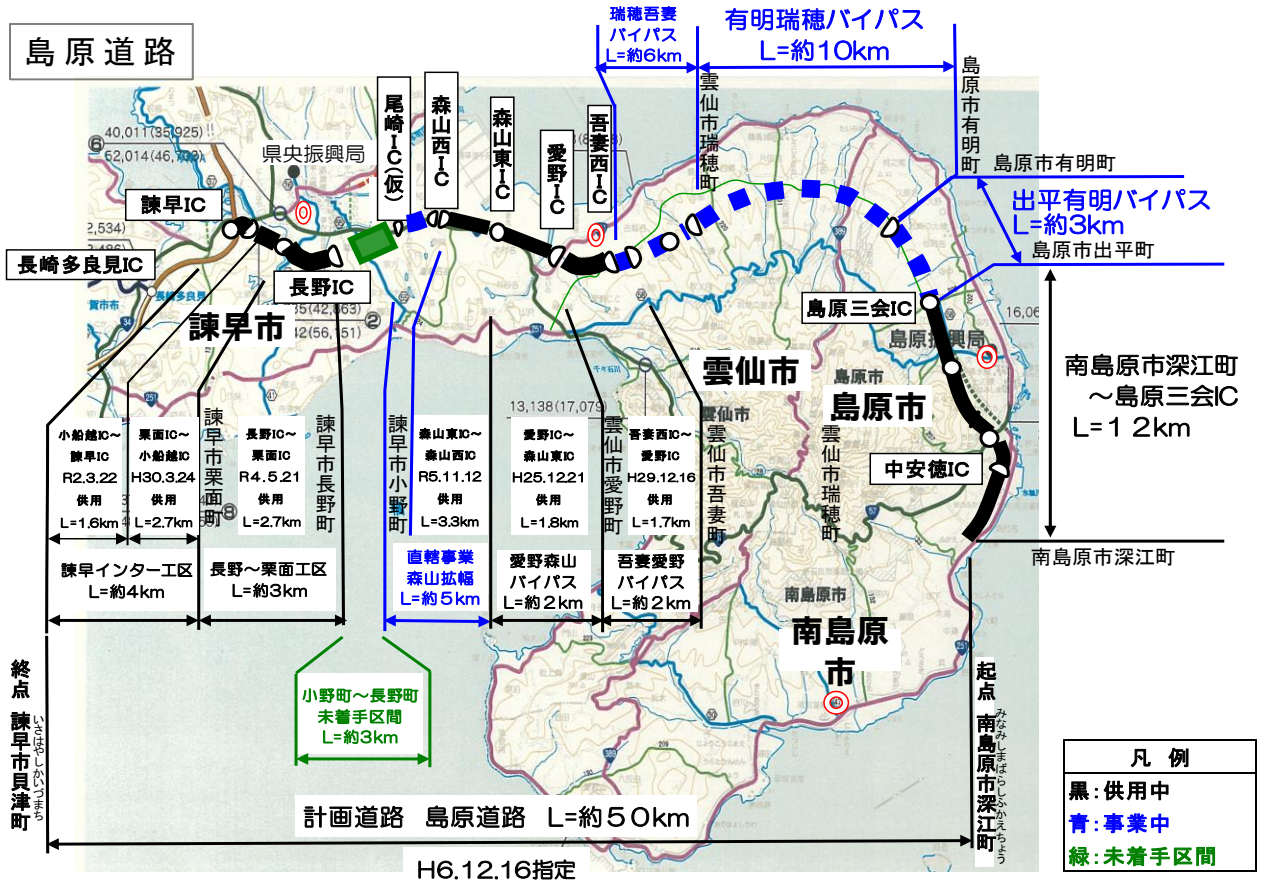
つきましては、島原半島地域と県央地域を結ぶ高速交通ネットワークの確立と、地域間交流の促進に寄与するため、九州リングネットワークの一つを担う高規格道路「島原道路」について、早期に整備していただきますよう要望します。

- (2) 雲仙市愛野大橋～諫早市尾崎交差点間の早期整備（一般国道57号森山拡幅）

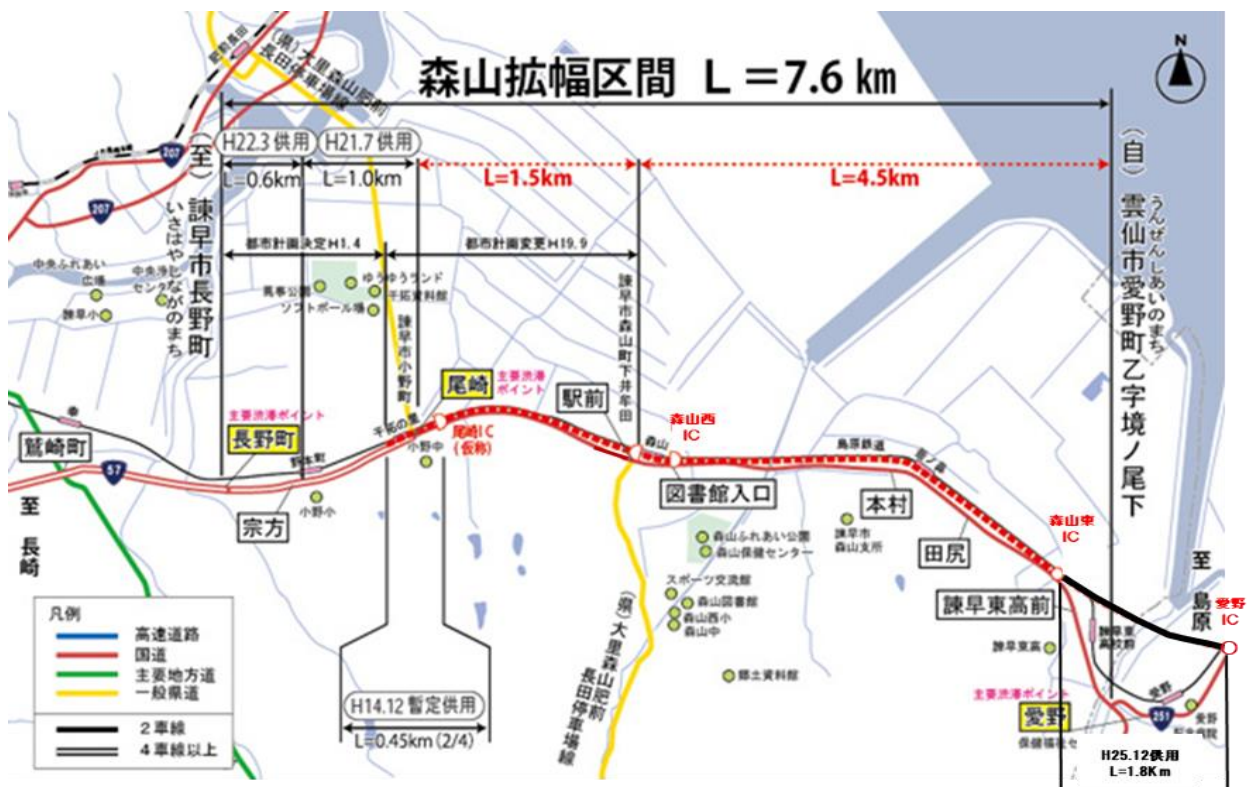
一般国道57号は、長崎・諫早・島原半島地域及び九州横断自動車道等を結び、地域の産業経済の発展に極めて大きな役割を果たしていますが、交通量の増大に伴う交通渋滞は地域住民の生活にも支障を来たしており、道路の早期整備が必要不可欠です。

つきましては、一般国道57号森山拡幅事業について、早期に整備していただきますよう要望します。

(1) 高規格道路「島原道路」の整備状況



(2) 一般国道57号森山拡幅事業の整備状況



4. 一般国道34号の整備促進について

一般国道34号大村諫早拡幅及び諫早北バイパスの4車線化について、次のとおり要望します。

- (1) 一般国道34号大村諫早拡幅の早期整備
- (2) 一般国道34号諫早北バイパスの4車線化の早期整備

【理 由】

(1) 一般国道34号大村諫早拡幅の早期整備

本県を南北に走る主要幹線道路の一般国道34号は、諫早市において、本野入口交差点改良事業として約600mが4車線化され、渋滞緩和など一定の効果が現れています。

しかしながら、大村諫早拡幅の花高入口交差点から大村市与崎交差点間の約4kmは2車線のままであることから、一日3万台にもおよぶ交通に対応できず、通勤時間帯を中心に混雑が常態化しており、また、交通事故が発生した場合には更なる渋滞が発生するなど、社会・経済活動の支障となっているため、早期に整備していただきますよう要望します。

(2) 一般国道34号諫早北バイパスの4車線化の早期整備

諫早北バイパスは昭和49年から国において事業に着手され、昭和58年に暫定2車線で全線が供用開始されました。近年では、令和4年9月23日の西九州新幹線開業など、周辺環境の変化による交通量の大幅な増加も見込まれることから、交通結節点としての機能が阻害されることが懸念されているため、早期に整備していただきますよう要望します。

また、令和2年7月豪雨では、与崎交差点付近が冠水による通行止めや、令和5年1月の大雪では、鈴田峠付近が凍結による通行止めなど、近年、激甚化・頻発化する大規模自然災害の脅威・危機が発生しており、即応するための地方整備局の体制の充実・強化や、自然災害対応に必要な資機材の更なる確保と、安定的かつ持続的な道路関係予算についても必要な財源の確保を行っていただきますよう要望します。

○一般国道34号大村諫早拡幅及び諫早北バイパスの4車線化の早期整備



① 混雑状況（花高入口交差点付近～農道入口交差点付近）



② 混雑状況（花高入口交差点付近）



③ 橋梁下部工の現状（下大渡野町）



④ 用地・環境施設帯の現状（中尾町交差点付近）

5. 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

※紺色は
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

主要な拠点

- 都市
- ✈ 空港
- 🚆 鉄道駅
- ⚓ 港湾
- 🚏 道の駅

その他主たる道路

- 一般国道

観光資源

- 有明海周辺の主要な観光地
- 世界文化遺産
- ラムサール条約登録湿地

位置図



6. 本明川ダム建設事業の整備促進について

本明川の抜本的な治水対策と河川の維持流量の確保のため、本明川ダム建設事業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。その上、本市の中心部を流れる本明川は、河川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甚大な洪水被害に見舞われており、昭和32年の諫早大水害では、死者、行方不明者630名にも及ぶ尊い命が奪われております。一方、本明川は、急峻な地形のため渇水時には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のため、本明川ダムの建設が喫緊の課題となっています。

本明川は、これまでの河川整備で治水安全度は向上しましたが、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ましたように、諫早大水害規模の雨に対しては、未だ洪水による大きな被害が想定され、洪水から市民の生命、財産を守る治水対策は、市民の悲願となっております。

ダム建設事業につきましては、現在、用地取得が概ね完了し、新たに造成された集団代替地への家屋の移転も完了しております。

また、本年3月には付替県道が開通し、付替市道や工事用道路の整備も着実に進められており、ダム建設事業が更に前進するものと期待いたしております。

つきましては、地域の実情をご理解いただき、本明川ダムが早期に完成いたしますよう、本明川ダム建設事業の予算確保及び整備促進を要望します。

(事業概要)

事業主体	国土交通省		
形 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

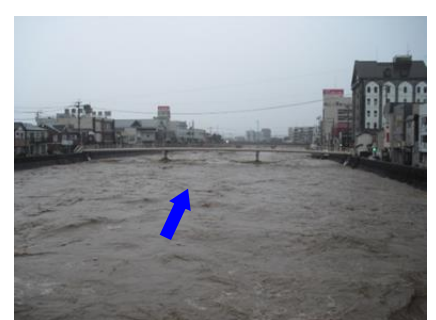
発生年月日	災害の原因	被害状況
元禄12年 (1699年) 8月13日	不明	本明川大洪水により、人畜、家屋等が流失する甚大な被害発生。 この水害と翌年の飢餓供養のため、富川に五百羅漢が彫られる。 ・溺死者487人
昭和32年 7月25日 諫早大水害	梅雨前線	一昼夜の降雨量1,000ミリに及ぶ未曾有の大洪水。 ・死者576名、行方不明者54名、負傷者1,547名 ・家屋全壊815戸、半壊713戸、床上浸水3,459戸
昭和57年 7月23日 長崎大水害	梅雨前線	長崎県を襲った集中豪雨で、低位部や干拓地に洪水被害が発生。 ・死者21名 ・家屋全壊24戸、半壊56戸、床上浸水1,379戸
平成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年以来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

7. 本明川の整備促進について

長崎県央地域の中心都市である本市の中心部を貫流し、有明海に至る本明川は、昭和32年7月25日の洪水では死者行方不明者合わせ630名の犠牲者を出しましたが、66年を経た現在も十分な安全が確保されていません。

また、令和2年7月豪雨では38年ぶりに氾濫危険水位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。

本明川治水事業の完成は本市の悲願であり、国土強靱化基本計画のもとで、安全で安心できる国土の保全の視点に立ち、大規模災害等に備え、計画的かつ重点的に治水事業が着実に推進されることを望んでいるところです。

また、近年の気候変動に伴う甚大な水害への対応として策定された、流域治水プロジェクトについては、本市も含めあらゆる関係者が一体となって取り組みを進めております。

つきましては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の予算を当初予算で確保するほか、事業費の拡大による整備促進について、次のとおり要望します。

- (1) 本明川及び半造川の改修事業の促進
- (2) 内水対策事業の促進
- (3) 潤いのある河川環境整備とかわまちづくり事業の促進



昭和32年7月25日
諫早大水害
本明川の氾濫による市中心部の
被災状況
(中央は眼鏡橋)

令和2年7月豪雨時の本明川の状況



14時から15時の1時間で1.97m水位が上昇

16時10分
氾濫危険水位
3.70mを超え3.79mまで
水位が上昇

【理 由】

(1) 本明川及び半造川の改修事業の促進

本明川の支川である半造川においては治水安全度が1/10程度しかなく、河道が屈折している島原鉄道橋付近では、流下能力が著しく低い状態にあったところですが、国からの特段の配慮もあり、平成25年度から着手された国と島原鉄道株式会社による、半造川島原鉄道橋の架け替えが平成31年度に完成し、引き続き、築堤工事等が進められております。

つきましては、本市の「安全安心な暮らし」の実現のために、本明川及び半造川の更なる整備促進を要望します。

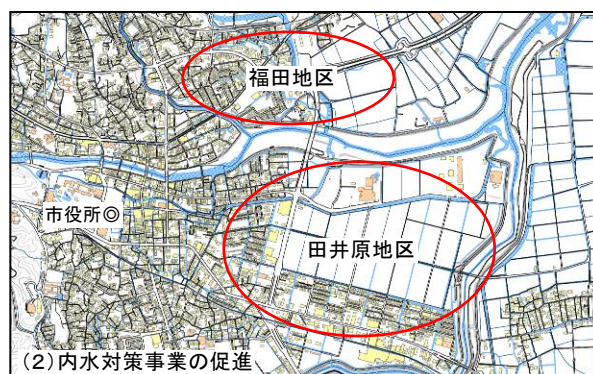
(2) 内水対策事業の促進

中央浄化センターや小学校及び中央ふれあい広場などがある田井原地区と、開発による都市化が顕著で今後も急速に都市化が進んでいくものと考えられる中山西川沿川の福田地区は、低平地帯のため慢性的な水害常襲地帯となっており、抜本的な内水対策が必要な地区です。

近年では、既設排水機場の排水能力増強や排水ポンプ車を配備していただき、内水排除施設の拡充を図っていただいておりますが、近年の豪雨災害の激甚化、頻発化を踏まえ、更なる内水対策が求められております。

本市としましても、道路冠水等の被害が度々発生している箇所において、排水路の改修や小規模な排水ポンプ場の整備に取り組んでいるところです。

つきましては、低平地における浸水被害の抜本的な対策として、流域治水プロジェクトの枠組を活用した関係機関の連携による内水対策事業の促進を要望します。



(3) 潤いのある河川環境整備とかわまちづくり事業の促進

本明川は本市の中心街を貫流し、地域住民の生活、文化を育む場として重要な資産です。本市は、本明川を核とした地域づくりや生活排水対策等の環境保全対策に取り組んでおり、地元自治会や本明川の愛護団体等の意見も伺いながら、利用計画等の策定に向け、鋭意努力をしているところです。

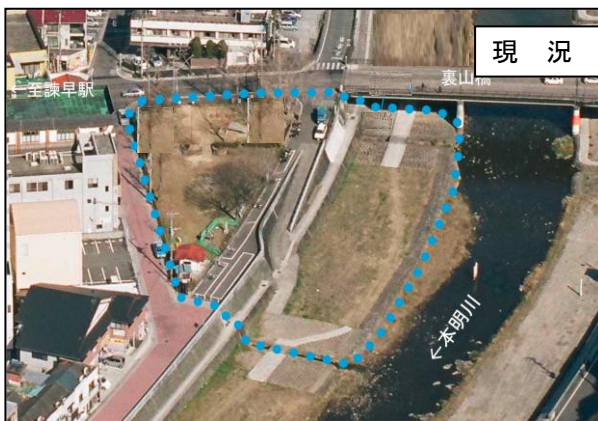
国においては、平成25年度から平成29年度にかけて、「かわまちづくり事業」により管理用通路や護岸等の環境整備を進めていただき、今では市民の憩いの場や安らぎの場として、散策やイベントなどの利用が拡大されております。

また、令和4年9月23日に開業した西九州新幹線により、さらなる交流人口の拡大と、本明川や川沿いの名所等の地域資源を活用したまちづくりを図るため、令和4年度から、諫早駅に近接し本明川散策の入り口となる駅前公園において、国では塵芥集積場を兼ねた高水敷広場及びステップ護岸等の整備を進めていただき、本市においても河川空間とまち空間が融合した広場の再整備を進めております。

一方で、平成20年4月25日の本明川延伸に伴い管理が開始された干陸地一帯では、地元の方々によるコスモスやそばの栽培を始め、クロスカントリー大会、ボートの全日本代表などによる練習が行われており、令和6年度のインターハイでは、ボート競技の開催も予定されております。

このようなことから、本市としましても、下流域が持つポテンシャルを活用した新たな利活用を目指しており、河川利用者の利便性や安全性を向上させるとともに、本明川の自然を活かした河川空間と駅前公園を利用した親水空間との融合を図り、市民や市外から訪れた観光客等の回遊性を高めるため、潤いのある河川環境整備の促進を要望します。

【駅前公園再整備】



【本明川下流域の利活用】



8. 農業農村整備事業の整備促進について

本市農業の担い手を確保・育成し、農業の体質強化を図るとともに、農業・農村が持つ多面的機能の保全や、防災減災等の国土強靱化対策を進めるために必要となる、農業農村整備事業予算の確保を要望します。

【理由】

本市の農業は、県内随一の広さを持つ諫早平野を中心に水田農業が展開されるとともに、多良山麓や南部の丘陵地に広がる畑地では、たまねぎやばれいしょなどの特産野菜が産地化されています。また、国営諫早湾干拓事業により造成された広大な農地では、調整池からの安定した農業用水を利用し、先駆的で環境に優しい大規模営農が展開されています。このような中、低平地の水田地帯では、排水不良に加え区画が狭小であることから高収益作物の導入が困難であり、中山間地域の畑地帯では、基盤整備の遅れにより耕作放棄地が増加するなど、このままでは農業の継続が難しい状況となっています。

本市の農業生産力を向上させるためには、担い手への農地集積及び規模拡大を図ることが喫緊の課題となっており、担い手の所得向上や新規就農者の確保に繋げるためにも、本市にとって農業基盤の整備は不可欠となっております。また、堤体の損傷や老朽化が著しい農業用ため池につきましては、近年の豪雨災害の頻発化や気候変動による影響を踏まえ、防災減災等の国土強靱化対策を早急に進める必要があります。

つきましては、令和6年度当初予算の十分な確保と、令和5年度における追加的な予算措置を要望します。

新規・継続の別	【継続地区】		
地区名	長田東部	正久寺	柳新田
事業名	水利施設等保全高度化事業 (畑地帯担い手育成型)	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
事業量	47.7ha (区画整理、畑地かんがい)	39.1ha (区画整理、畑地かんがい)	20.9ha (区画整理、客土、暗渠排水等)
事業費	2,853,000千円	2,028,000千円	692,000千円
工期	R4～R11年度	H29～R6年度	R3～R8年度
R4年度末進捗率	1%	79%	12%
新規・継続の別	【継続地区】		
地区名	伊木力第3	諫早北部2期	
事業名	農地整備事業 (基幹農道整備)	農村地域防災減災事業 (ため池整備)	
事業量	L=2,778m (217ha)	<ul style="list-style-type: none"> ・山ノ神ため池(32.2万t) ・鬼取ため池(7.4万t) ・原ため池(4.9万t) ※(貯水量)	
事業費	1,686,000千円	697,000千円	
工期	H25～R7年度	H30～R6年度	
R4年度末進捗率	61%	50%	

【長田東部地区：水利施設等保全高度化事業】（現況）



【柳新田地区】
（現況）



【正久寺地区】
（整備状況）



【伊木力第3地区】
（整備状況）



【諫早北部2期地区（原ため池）】
（現況）



9. 和子牛生産者臨時経営支援事業の期間延長と 予算の確保について

飼料や資材等の和牛の生産コストが高騰している状況において、肉用子牛生産基盤の安定を図るため、「和子牛生産者臨時経営支援事業」の期間延長と予算の確保を要望します。

【理 由】

肉用牛（黒毛和種）子牛価格が下落傾向にある中で、ウクライナ情勢の影響による飼料価格の高騰により、畜産農家は、今まで経験したことがないような困難な状況に置かれています。

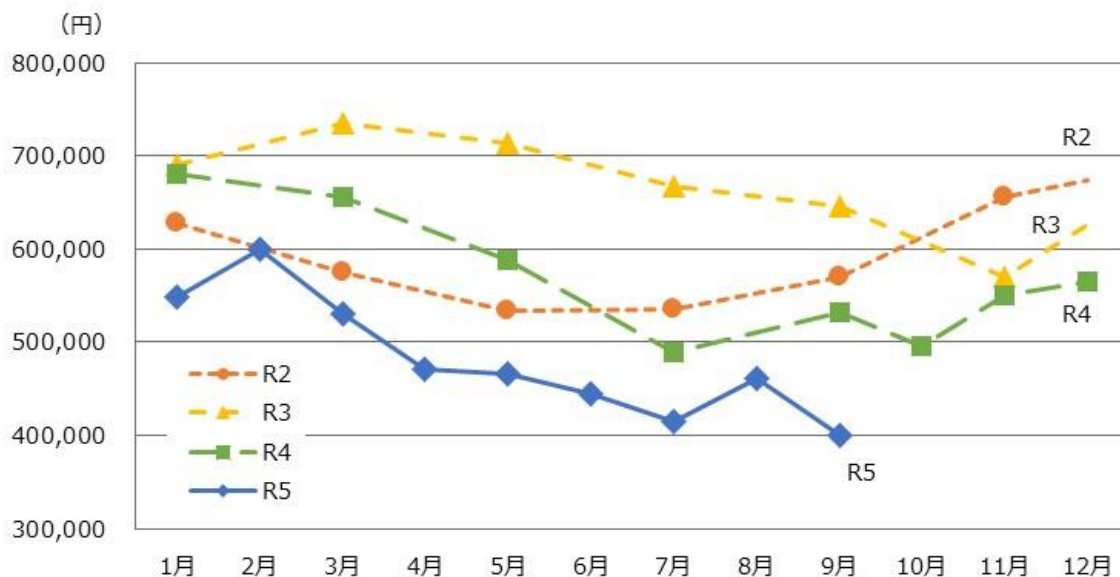
令和5年9月の県南家畜市場における諫早産子牛の平均価格は40万473円となっており、ピーク時（令和3年3月）の73万4,563円から、約2年間のうちに約46%急落していますが、その一方で、子牛1頭の生産費は約62万円（管内畜産経営統計）であり、大幅な赤字という状況です。

子牛価格の下落の背景には、餌の中心を占める輸入穀物の価格高騰のみならず資材費全体が上がって生産コストが増大する一方で、枝肉相場が低調であるため、肥育農家において子牛の導入価格を抑える動きが拡大しているという、業界全体の厳しさがあります。

畜産農家においても経営改善に向けた取組を行っていますが、このままの状況が続けば、経営難によって離農が進み、肉用子牛の安定的な生産基盤が揺らぎかねません。

国においては、和子牛価格の下落に対応するため、臨時的に和子牛生産者への支援を行う「和子牛生産者臨時経営支援事業」が行われているところですが、当該事業の事業期間は令和5年1月から12月までとされているため、畜産農家を取り巻く実情を御賢察いただき、来年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。

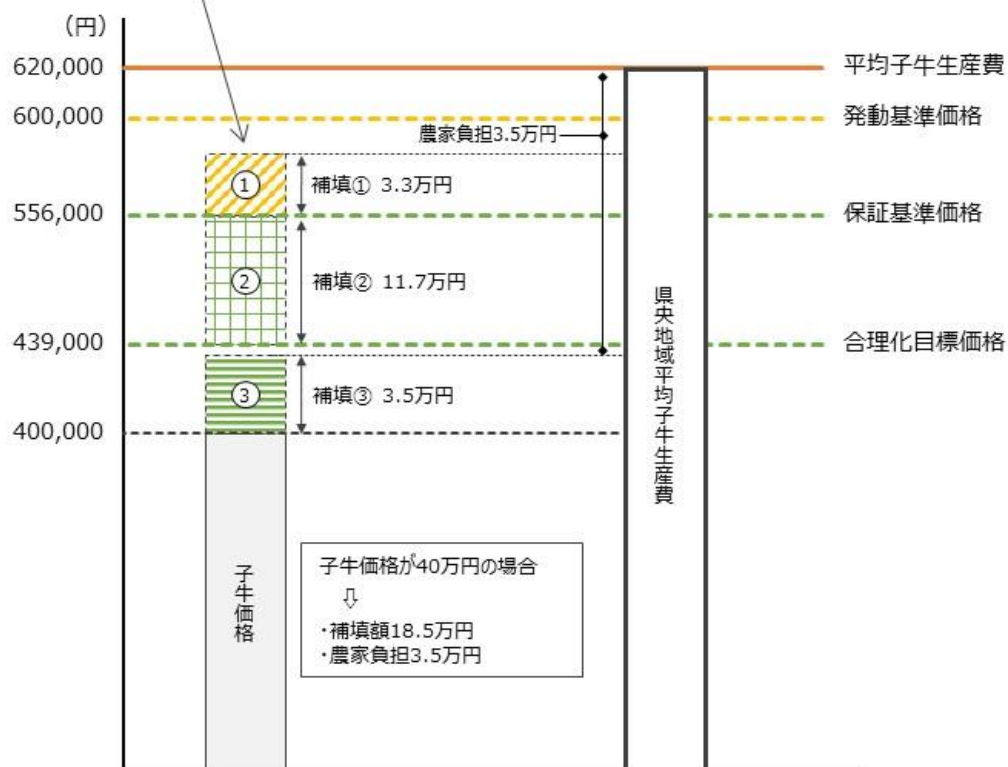
○ 県南家畜市場における諫早産子牛価格の推移（令和2年～令和5年9月）



○ 国の生産者経営支援制度と県央地域における子牛生産費の状況

【国の制度等による補填】

- ① 発動基準価格との差額の3/4を交付
- ② 保証基準額との差額全額を交付
- ③ 合理化目標価格との差額の9/10



10. 地方都市経営・地方経済に資する取組みへの支援について

製造業等の産業集積と地方立地の促進のため、道路等の関連都市インフラの整備等及び地域産業の状況を踏まえた最適な土地利用を推進する場合の支援をお願いします。

【理由】

本市は、長崎県内有数の工業集積地となっており、世界的に事業展開する大企業の半導体の主力生産拠点である大規模工場が立地しており、その工場の増設が推進されております。

さらに、現在分譲中の南諫早産業団地（今年度整備完了予定）においても、世界的に事業展開している半導体関連の大企業の工場立地が決定し、今後ますます、半導体関連産業の集積の進展が見込まれ、雇用拡大、定住促進や地域の産業及び経済への波及効果が期待されています。

一方、日本を代表する2社を中心に設備投資が進む中、人材確保、住居不足、マイカー通勤者の駐車場不足、交通渋滞の懸念や効率的な公共交通機関の整備など様々な課題等が生じています。

今後、新たな産業団地の整備も検討中であり、これらの課題への対策を行う必要があります。

住環境整備は、定住及び人材確保を促進し、交通インフラ整備及び公共交通機関の充実・利用促進は交通渋滞を解消するものであり、拠点市街地の賑わいの創出及び地域の発展に大きく寄与するものであります。

つきましては、本市の半導体関連企業の立地及び事業拡大並びに新たな産業団地の整備に伴う住居対策、道路等のインフラ整備並びに公共交通機関の充実・利用促進に対する財政的支援をお願いします。



南諫早産業団地への進出企業



京セラ株式会社との立地協定式 令和5年4月5日



■ 新工場の概要

名 称	京セラ株式会社 長崎諫早工場（仮称）
所 在 地	長崎県諫早市小栗地区 南諫早産業団地内
投資金額	約 620 億円（2028 年度までの計画）
敷地面積	約 150,000 ㎡ （2023 年 10 月：約 57,000 ㎡、2024 年：約 93,000 ㎡ 取得予定）
主な建屋	鉄骨 6 階建 1 棟（建築面積：13,900 ㎡、延床面積：77,900 ㎡）
建設計画	2023 年度着工、2025 年度拠点開設、2026 年度生産開始
製品品目	ファインセラミック部品、半導体パッケージなど
生産計画	250 億円／年（2028 年度計画）

新たな産業団地建設予定地



0 500m

11. 国家的産業（半導体分野等）を地方税課税 免除で支える自治体への支援措置について

国家的に支えるべき産業に関する地方税を課税免除した自治体については、普通交付税の減収補てん措置の対象となる資産として償却資産（機械・装置）を追加していただきますよう要望します。

【理 由】

本市においては、半導体の主力生産拠点となる大規模工場が立地しており、償却資産（機械・装置）が農村地域工業等導入促進法により地方税（固定資産税等）の減収補てんの対象であった頃から、土地、家屋、償却資産（機械・装置）の課税免除を行っております。

課税免除に関し、以前は、「農村地域工業等導入促進法」により土地、家屋、償却資産（機械・装置）が減収補てん措置の対象とされていましたが、その減収補てんが終了し、現在は「地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律」（以下「地域未来投資促進法」という。）を適用しております。

ところが、この「地域未来投資促進法」では、地方税（固定資産税等）の課税免除に伴う補てん措置の対象となる資産は、土地・建物・償却資産（構築物）に限定されたため、償却資産（機械・装置）については、市独自で課税免除を継続することになり、市の財政運営に大きな影響が生じております。

現在、当市においては、当該工場での生産力増強のための増設工事や産業団地への新たな大企業（半導体関連）の進出により、大規模な生産設備が導入され、さらに課税免除額が増大するものと危惧しております。

このため、市独自の課税免除制度について、不均一課税とする条例改正を行いました。令和7年度からの施行であり、引き続き厳しい状況が続きます。

半導体は、5G・IoT・自動運転・スマートシティ・DX等のデジタル社会を支える重要基盤であり、安全保障にも直結する重要な戦略技術であり、国家的に支えるべき産業であると考えております。

つきましては、国家的産業に関し、課税免除を行った場合には、減収補てん措置の対象に、償却資産（機械・装置）を追加していただきますよう要望します。

半導体の主力工場の増設状況



南諫早産業団地への進出企業



京セラ株式会社との立地協定式 令和5年4月5日



■ 新工場の概要

名称	京セラ株式会社 長崎諫早工場（仮称）
所在地	長崎県諫早市小栗地区 南諫早産業団地内
投資金額	約 620 億円（2028 年度までの計画）
敷地面積	約 150,000 ㎡ （2023 年 10 月：約 57,000 ㎡、2024 年：約 93,000 ㎡ 取得予定）
主な建屋	鉄骨 6 階建 1 棟（建築面積：13,900 ㎡、延床面積：77,900 ㎡）
建設計画	2023 年度着工、2025 年度拠点開設、2026 年度生産開始
製品品目	ファインセラミック部品、半導体パッケージなど
生産計画	250 億円／年（2028 年度計画）

12. 「いさはやコンピュータ・カレッジ」への 継続的な支援について

情報処理技能者の養成拠点として、地域産業の発展と振興を担う人材を輩出する「いさはやコンピュータ・カレッジ」に対して、継続的にご支援いただきますようお願いします。

【理 由】

いさはやコンピュータ・カレッジは、昭和63年4月に、雇用促進事業団が地域産業における情報処理技能者の養成と、情報処理関連の職業能力開発を図ることを目的として、全国のコンピュータ・カレッジの第1号として設置した施設です。

当カレッジは、長崎県央の交通の要衝である本市に立地し、諫早市内に工業高校等がないこともあって、毎年、情報処理技術者の資格を取得しようとする多くの若者を受け入れ、これまで2,000名を超える情報処理技能者を養成してまいりました。

これまでの実績をみても、情報処理技術者試験における高い合格率と毎年100%に近い就職率を誇り、県内企業等への就職の割合も約7割に達するなど、地域の雇用や産業の発展・振興のため重要な役割を果たしています。

地域産業を担う人材育成の場として、「いさはやコンピュータ・カレッジ」がもたらす効果は大きく、職業訓練機能を低下させずに、継続的に運営されることが求められております。

さらに本市においては、半導体関連産業の設備増強や産業団地への新たな進出など、近年は、情報処理の技能者不足が深刻化しており、当カレッジの必要性がますます高まっております。

国におかれましては、雇用・能力開発機構から本市への施設譲渡後においても、国費による財政支援を講じていただいておりますが、当カレッジの施設の老朽化に伴う改修についても新たに財政支援を講じていただき、今後とも継続的にご支援をいただきますようお願いします。

いさはやコンピュータ・カレッジ

【いさはやコンピュータ・カレッジ外観】



【授業風景】



【卒業式風景】



【キャンパスライフ】



13. 「国立諫早青少年自然の家」の運営について

国立諫早青少年自然の家は、青少年教育の振興及び青少年の健全育成を図ることを目的として運営を行っています。

また、教育的な観点から青少年をめぐる様々な課題へ対応するため、総合的・体系的な一貫性のある体験活動等の機会や場を提供するとともに、指導者の養成及び資質向上、青少年教育に関する調査及び研究、関係機関・団体等との連携促進、青少年教育団体が行う活動に対する助成を行っています。

この国立諫早青少年自然の家について、人口減少・少子高齢化に伴う稼働率への影響については地域の実情に即したものとなるようご配慮いただくとともに、経済的な合理性など画一的な見地から民間委託やPFI等が行われることなく、従来どおり国によって運営されますよう要望します。

【理由】

国立諫早青少年自然の家は、昭和52年に九州最初の国立少年自然の家として設立され、長崎県内はもとより、北部九州の小・中学校、高等学校、青少年活動団体等の青少年を中心として、多くの利用者がいます。これは、人口減少・少子高齢化の進行に伴い、若年層の減少による稼働率低下の要因がある中で、常に利用拡大につながる様々な取組を続ける不断努力によるものであります。

令和5年5月8日より、新型コロナウイルス感染症が感染症法における5類感染症に移行したことから、コロナ関係による利用者のキャンセルは大幅に減り、その結果、前年度に比べて宿泊数も増えてまいりました。文部科学大臣が唱える「子供の体験活動推進宣言」に基づき、教育事業や研修支援を通して、「リアルな体験」活動を子供たちに工夫しながら提供しております。さらに、長崎県の「家庭の日」に合わせて毎月第3日曜日に行っている「キャンプの日」では、外遊びの需要の高まりもあることから、家族での体験活動を推進する場を提供しています。「体験教育・アドベンチャー教育」のソフト・ハードが充実している自然の家が、総合的な学習の時間等に関連付けたプログラムを提供することで、これらの実現に寄与しており、今後も学校との連携は必要不可欠となっています。

なお、本市と自然の家において、「災害時における施設等の利用に関する協定書」を締結したことから、小学生向けの防災・減災教育プログラムの共同開発にも着手しているところです。

つきましては、次代を担う青少年の健全育成の場となる国立青少年自然の家が民間への移管等が行われることなく、従来どおり国により運営されるよう要望します。

○施設概要

敷地 総面積		126,598 m ²	① 本館	うぐいす棟	宿泊定数 100人	一般宿泊室(2段ベッド)9室、身障者対応型宿泊室3室、和室4室、休養室4室
				ひばり棟	宿泊定数 100人	一般宿泊室(2段ベッド)12室、和室4室、休養室4室
建物 延床面積		15,194 m ²	② 別館	きじ棟	宿泊定数 100人	一般宿泊室(2段ベッド)12室、大広間1室、休養室3室
標高		480m		もず棟	宿泊定数 100人	

注: 令和2年度より新型コロナウイルス感染症防止対策のため、宿泊定員をうぐいす棟(77人)、ひばり棟(80人)、きじ棟(60人)、もず棟(60人)としている。

○利用団体数及び利用者数の推移

区分		平成29	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
宿泊	利用団体数	780	785	712	203	246	345
	利用者数	86,275	78,357	68,476	13,864	18,291	28,020
日帰り	利用団体数	836	813	700	502	632	646
	利用者数	31,516	32,712	29,171	10,161	10,703	11,375
総計	利用団体数	1,616	1,598	1,412	705	878	991
	利用者数	117,791	111,069	97,647	24,025	28,994	39,395

注: 新型コロナウイルス感染症拡大防止における休止状況

- ・令和3年8月20日～9月12日 利用者(宿泊・日帰り)の受入れ休止
- ・令和4年1月21日～1月26日 宿泊利用者の受入れ休止(長崎県内在住者のみ日帰り利用者受入れ)
- ・令和4年1月27日～2月22日 宿泊利用者の受入れ休止(諫早市内在住者のみ日帰り利用者受入れ)
- ・令和4年2月23日～3月6日 宿泊利用者の受入れ休止(長崎県内在住者のみ日帰り利用者受入れ)
- ・令和4年度においては、新型コロナウイルス感染症を理由とした受入れ休止は行わなかったが、宿泊室等の定員半減を実施した。

○宿泊室の稼働率の推移

区分	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
稼働率(%)	52.5	52.0	51.8	15.6	25.4	34.1



Instagramフォトコンテスト 2023(第1弾)

優秀賞



フルーツバス停



結の浜マリンパーク

※その他の作品は右2次元バーコードからご覧ください。

