

議長会報告

(令和元年6月～9月)

(1) 開催状況

年 月 日	会議名及び場所	主な議題等	主な議決事項等
令和元. 6. 10(月)	鹿児島県市議会議長会臨時総会 於：東京都	・ 5月の定期総会で可決をした議案24件の関係省庁等への要望について	・ 「鹿児島東西・南北幹線道路の早期整備」など5月の定期総会で可決をした議案24件について関係省庁等要望先の確認 ・ 本県関係国会議員との意見交換会等
令和元. 6. 11(火)	全国市議会議長会第95回定期総会 於：東京都	・ 提出議案27件の審議等について	・ 「九州における高速交通網等の整備促進について」など議案27件を可決
令和元. 8. 22(木)	鹿児島県市議会議長会定期総会 於：伊佐市	・ 提出議案26件の審議等について	・ 「鹿児島東西・南北幹線道路の早期整備」など議案26件を可決し、関係省庁等に要望活動を行うことを決定

(2) 議決された要望

① 鹿児島県市議会議長会関係

鹿児島県市議会議長会定期総会 (元. 8. 22開催)

国土交通省予算の確保について

道路は、地域の発展や経済活動を支える最も重要な社会基盤であると共に、防災ネットワークや救急医療体制の構築により住民の安心、安全を確保する上からも、その整備促進が強く求められている。

また、昨年の西日本豪雨や今年6月末から発生した本県での豪雨等に見られるように記録的な大雨により、河川氾濫や土砂災害が発生し、住民の生命・財産に被害が生じており、河川や砂防対策も急がれている。

しかしながら、国土交通省の公共事業関係予算については、財政再建の名の下に、平成9年度の9.8兆円をピークに、平成30年度は6.0兆円まで減少している。

また、平成30年度補正予算から、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として、別枠で予算計上されているが、国土強靱化を推進するために必要な整備は、3年ではとても終わる見込みはなく、緊急対策終了後も、継続して予算を確保する必要があると考える。

よって、地域活性化や住民生活に不可欠な道路の長期安定的な整備及び管理並びに強靱な国土づくりを強力かつ継続的に進めていくために、国土交通省全体の公共事業関係に必要な予算を十分確保していただくよう強く要請する。

東九州自動車道の建設促進について

東九州自動車道は、九州東海岸地域を連絡し、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道とともに九州を循環する高速道路ネットワークを形成し、東九州はもとより、九州全体の産業、経済、観光、文化等の一体的発展と浮揚に貢献する路線である。また、災害時における緊急輸送道路や代替道路の確保など、今後の安心安全な地域づくりを進める上でも必要不可欠である。

県内及び大隅半島近隣の整備状況は、新直轄方式により「清武南～日南北郷間」及び「志布志～鹿屋串良間」の整備が進む中、平成28年度に「日南東郷～油津間」「夏井～志布志間」が新規事業化、平成29年度に「日南北郷～日南東郷間」が供用開始、令和元年度に「油津～南郷間」「奈留～夏井間」が新規事業化されるなど、早期完成に向けた整備が進んでいるものの、「南郷～奈留間」については、未だ事業化がなされておらず、早期の事業化と全線開通が望まれているところである。

大隅地域は、半島という地理的条件に加え、地域の発展・振興の基盤となる高速道路ネットワークの整備が遅れていることから、大隅地域全体の活性化と自立的発展の確立を促進し、一体的浮揚を図るためには、東九州自動車道の早期整備は不可欠である。

ついては、東九州自動車道の建設を促進するため、道路事業に必要な予算を長期的かつ安定的に確保し、下記の事項について特段の措置が講じられるよう強く要請する。

記

- 1 「南郷～奈留間」の早期事業化
- 2 「清武南～日南北郷間」、「日南東郷～南郷間」、「奈留～志布志間」の供用予定年次の公表及び早期完成
- 3 「志布志～鹿屋串良間」の早期完成
- 4 「志布志～末吉財部間」の新直轄区間において、安全性・快適性を図るための休憩施設の設置が計画されていないことから、国において休憩施設の設置

南九州西回り自動車道の整備促進について

南九州西回り自動車道は、平成27年3月に薩摩川内高江～薩摩川内都間、阿久根北～阿久根間、平成27年12月に野田～阿久根北間、29年3月に高尾野北～野田間、また、出水～高尾野北間が29年11月に供用され、地域住民は、着実に事業推進が図られていることを実感している。

また、阿久根～薩摩川内水引間（約22km）の「阿久根川内道路」は、平成30年10月13日に着工式が行われ、着々と整備推進が図られている。

八代市から水俣市・出水市・阿久根市・薩摩川内市・いちき串木野市を結ぶ南九州西岸地域は、自

然環境、産業、観光等で豊かなポテンシャルを持ちながらも地域の発展に必要な社会基盤の整備が大きく立ち後れており、特に高速交通機関が十分に発展していない本地域においては、高規格幹線道路をはじめとする道路整備が大きな課題となっている。

本自動車道は、人、モノ、情報等の広域的な交流ネットワークの形成や地域活性化に寄与するものとして、大きな期待が寄せられている。また、災害発生時における周辺地域住民の迅速な広域避難や物資の緊急輸送などに大きな役割を担う重要な道路でもある。

については、地元住民の地域づくりへの熱意、南九州西回り自動車道の早期完成への永年の熱望を御賢察いただき、次の事項について、格段の御高配を賜るよう要望する。

記

- 1 芦北出水道路（県境～出水間）及び阿久根川内道路への予算の重点配分による整備促進を図ること
- 2 芦北出水道路（県境～出水間）及び阿久根川内道路の供用予定年度を明示すること

地域高規格道路「鹿児島東西幹線道路」の早期整備について

地域高規格道路「鹿児島東西幹線道路」は、高規格幹線道路である九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道等を補完し、「鹿児島南北幹線道路」とともに広域幹線ネットワークを形成する必要不可欠な路線である。また、この道路は、鹿児島市を核とする広域都市圏内等の有機的な交流・連携機能を一層高め、物流、経済活動の飛躍的な向上並びに交流人口の拡大を図るものであるとともに、鹿児島市域の東西交通軸を強化し、市民生活の利便性を向上させる骨格道路であることから、その整備は急務となっている。

鹿児島インターから高麗通線付近までの区間は「鹿児島東西道路」として、平成13年度に事業化され、25年9月には、関係各位のご尽力により、新武岡トンネルを含む鹿児島インターから建部インターまでの約2.2km区間が供用開始され、現在、東西道路（下り線）立坑設置工事等に取り組まれている。

この道路は、鹿児島インターを経由する広域交通と、市域周辺の団地等から流入する都市内交通が混在することによる武岡トンネル付近の抜本的な交通渋滞解消に向けて、広域交通を分担する道路として整備が急がれている。さらに、南九州西回り自動車道の着実な整備に伴い、今後、武岡トンネル付近における交通量の更なる増加が見込まれ、渋滞が一層深刻化することが懸念されることから、田上インターから甲南インター（仮称）までの整備区間の早期完成が望まれるところである。

については、東西幹線道路の整備効果と、早期整備に寄せる地域住民の熱望をご賢察いただき、下記事項について、格別のご高配を賜るよう要望する。

記

- 1 田上インターから甲南インター（仮称）までの区間の早期完成を図ること
- 2 甲南インター（仮称）以東については、早急に事業に着手すること

地域高規格道路「鹿児島南北幹線道路」の早期整備について

地域高規格道路「鹿児島南北幹線道路」は、高規格幹線道路である九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道等を補完し、事業化された「鹿児島東西幹線道路」とともに広域幹線ネットワークを形成する必要不可欠な道路である。

また、この道路は、鹿児島市を核とする広域都市圏内等の有機的な交流・連携の促進に資するとともに、鹿児島市の南北交通軸の強化により、市内内の国道10号、225号等の幹線道路の慢性的な渋滞を解消し、経済の活性化を図るとともに、市民生活の利便性を向上させる骨格道路である。

しかしながら、平成6年12月に地域高規格道路の「計画路線」として指定を受けた後、未だに「調査区間」への指定がなされていない状況である。

については、南北幹線道路の整備効果と、早期整備に寄せる地域住民の熱望をご賢察いただき、下記事項について、格別のご高配を賜るよう要望する。

記

- 1 南北交通軸の交通渋滞対策を早急に講じること
- 2 鹿児島南北幹線道路を事業化すること

地域高規格道路「北薩横断道路」の整備促進について

「北薩横断道路」は、九州縦貫自動車道や整備が進む南九州西回り自動車道の高規格幹線道路を補完し、南九州地域における広域ネットワークの形成を図る重要な役割と、川北薩地域と鹿児島空港を直結する空港アクセス道路としての機能をもつ全長70kmの地域高規格道路であり、九州西岸軸構想の推進と一体化する高速交通網を構築する上で最も重要な路線である。

この路線の整備促進により、経済・観光等の地域間交流はもとより、本地域と鹿児島空港、地方拠点都市等との連携機能がさらに高まり、都市部への物流・経済活動が飛躍的に向上し、県内外との広域的な交流の活性化がより一層促進されることは確実である。

これまで本地域においては、地域高規格道路の計画路線として「北薩横断道路」の指定がなされ、既に野坂インター～さつま広橋インター間10.6km、さつま泊野インター～高尾野インター間14.5kmが供用開始され、当該道路の整備が着実に図られてきている。

また、紫尾道路の「高尾野インター」から南九州西回り自動車道「阿久根北インター」間の「阿久根高尾野道路」が、平成28年度から事業化されたところである。

については、本道路の早期完成及び供用開始の実現を促進するため、下記の事項について、特段の配慮を要望する。

記

- 1 広瀬道路及び阿久根高尾野道路への予算の重点配分による早期開通を図ること
- 2 北薩横断道路全体の一層の整備促進及び所要額の確保を図ること

地域高規格道路「都城志布志道路」の建設促進について

地域高規格道路「都城志布志道路」は、鹿児島県大隅半島と隣接する宮崎県都城市から南北に縦貫し、曾於市、志布志市をつなぐ幹線道路として整備が進められてきた。

志布志港が国際バルク戦略港湾として本格整備が始まる中、今年3月には「志布志港から都城に向かう片側一車線」と宮崎県側の「横市インター～平塚インター間」がそれぞれ供用開始された。また、今年5月には、県境区間の「金御岳インター～末吉インター間」と「有明東インター～志布志インター間」が、令和2年度に供用することが発表された。これにより令和2年度末には、全体延長約44kmのうち32kmが供用され、供用率は73%となる。このことにより、志布志港周辺の臨海工業団地の整備も加速し、企業進出や民間投資の誘発等、大きな効果が見込まれる。

併せて、本路線の「有明北インター」と東九州自動車道の「曾於弥五郎インター」を連結することにより、災害時の広域的なネットワークの多重性・代替性の確保、また、志布志港までの所要時間短縮による経済効果や地域間連携の強化が期待される。

については、地域高規格道路「都城志布志道路」の建設を促進するため、道路事業に必要な予算を長期的かつ安定的に確保し、下記の事項について特段の措置が講じられるよう強く要請する。

記

- 1 「県境～末吉インター間」及び「有明東インター～志布志港間」の早期完成
- 2 整備が進められている本路線及び東九州自動車道の連結も視野に入れた、効果的整備の早期事業化

鹿児島港臨港道路（鴨池中央港区線）の整備促進について

港湾施設は、産業活動や市民生活を支える基幹的な社会資本であり、地域が発展していくためには、今後ともその整備を推進する必要がある。

特に、鹿児島港は多くの離島と本土を結ぶ重要な結節点であり、効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークの形成を図るためには、臨港道路の早期整備が必要不可欠である。

よって、次の事項について特段の配慮を求めるものである。

記

- 1 港湾物流の円滑化を図るとともに、臨海部の交通混雑を緩和するため、臨港道路（鴨池中央港区線）の早期整備を図ること

大隅縦貫道の建設促進について

大隅地域は、半島という地理的条件もあり、高速交通体系が他の地域に比べて著しく遅れている。

大隅縦貫道は、東九州自動車道との高速交通ネットワークを形成することにより、鹿児島空港や志布志港などの各拠点施設と連結して、大隅地域の自立的発展と広域連携を促進し、地域活性化を図るうえで必要不可欠な地域高規格道路として、また、緊急医療、災害時の代替ルートとして整備が期待されている道路である。

このような中、当路線においては、平成26年12月に鹿屋申良ジャンクションから笠之原インター間、約6kmの申良鹿屋道路が開通し、また、27年4月には吾平道路が整備区間の指定を受け、事業が進められているところである。

しかしながら、今後、大隅地域特有の第一次産業を基軸とする地場産業の振興や企業誘致、本土最南端の佐多岬を始めとする観光レクリエーション施設の整備など各種プロジェクトが広域的連携により展開されることが予測されることや、国際バルク戦略港湾として志布志港の整備が進められる上でも重要な道路となるため、早期に整備を進めることが必要である。

このようなことから、下記の事項について、早急な措置が講じられるよう強く要請する。

記

- 1 大隅縦貫道「吾平道路」の早期完成を図ること
- 2 鹿屋市から南大隅町間の未着手区間について、調査・検討を進め、早期の事業化を図るとともに、複数区間の整備を同時に進め、早期全線開通に努めること

薩摩半島横断道路の早期整備について

薩摩半島を縦貫する南薩縦貫道は、鹿児島市と南薩地域の物流の効率化や時間短縮などにより地域経済の発展に資することが期待される。

この南薩縦貫道や指宿スカイラインを活用し、南さつま市と指宿市を最短で結ぶ薩摩半島横断道路は、南薩地域の交通の利便性、周遊性を一層高め、産業・経済・観光・文化の振興、消防・救急活動及び環境衛生等の生活広域行政の充実が期待できるとともに、大規模災害等が発生した際の避難・救援ルート等となる広域的な交通ネットワークの構築等にも繋がることから、骨格道路である南薩縦貫道や指宿スカイラインと結節する下記路線の早期整備を強く要望する。

記

- 1 南さつま市役所前交差点～南薩縦貫道・南九州神殿インター間
- 2 南薩縦貫道・瀬世交差点～指宿スカイライン・颯娃インター間
- 3 指宿スカイライン・池田交差点（仮称）～指宿市街地（国道226号）

大隅横断道路の早期実現について

大隅横断道路（垂水市～高隈トンネル～鹿屋申良ジャンクション間）は、東九州自動車道等との連結により大隅半島の各拠点を結ぶ幹線道路ネットワークを形成し、県都鹿児島市と志布志港を起点とする物流の促進、交通の利便性の向上や生活圏の拡大が期待できるとともに、新たな観光ルートの確立・交流が期待される。

また、国道220号との2路線を確保することになり、物流の促進、さらに、津波などの災害時における交通網のリスク分散を図ることが可能となり、安心安全な経済活動の推進が図れる。

以上のことから、大隅地域全域の更なる発展の推進に必要不可欠であるので、大隅横断道路の早期事業化を図るよう要望する。

国道10号鹿児島北バイパス及び白浜拡幅の整備推進について

国道10号は、福岡県北九州市を起点とし、大分県・宮崎県を経て始良市・鹿児島市に至る東九州の根幹をなす主要幹線道路であり、東九州の経済、産業、文化の発展に大きく寄与する道路である。鹿児島市は地形的な制約により市外から市内に流入するルートが限られており、中でも始良・霧島方面など鹿児島市の北側からの主な流入ルートである国道10号は、磯地区周辺で交通容量の不足等から慢性的な交通渋滞が発生している。

磯地区は観光レクリエーション地区であり、世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産の一つである旧集成館があることから、今後、観光客ならびに交通量の増加による更なる交通渋滞が懸念される。

このような中、国道10号鹿児島北バイパスについては、社会情勢の変化などを踏まえ、ルートを検討がなされてきたが、27年12月に山岳ルートをもとに、都市計画の変更が行われ、現在、祇園之洲橋下部工や祇園之洲地区改良工事等に取り組まれている。

また、国道10号の始良市白浜地区から国道10号鹿児島北バイパス起点までの区間においても、2車線区間があり、さらに急峻な傾斜地に面していることから、台風などによる土砂災害等に対する防災面への対応も求められており、安心安全なまちづくりの要として災害に強い道路整備が喫緊の課題となっている。

本道路の整備は、鹿児島市や始良・霧島地域の活性化はもとより、今後も増加が予想される観光客等の利便性向上や地域住民の安全確保に関わる重要かつ喫緊の課題であることから早期に整備していただくよう、下記事項について、格別のご高配を賜るよう要望する。

記

- 1 国道10号鹿児島北バイパスについて、早期完成を図ること
- 2 白浜拡幅を含む残る2車線区間の早期4車線化の整備を図ること

国道10号の4車線化及び交差点改良について

国道10号は地域交通体系の基幹であり、東九州自動車道「末吉財部インター」(曾於市)と都城志布志道路「五十町インター」(宮崎県都城市)が連結する本道路を一部4車線化で整備することにより、アクセス機能が向上し、鹿児島・宮崎間の物流や観光及び南九州の農林畜産業等の産業振興に大きな効果が期待できるため、早期の事業着手を要望する。

また、国道10号と交差する県道の交差点では事故が多発し、隣接する小学校では危険な状態で、地元からの強い要望もあり交通安全対策としての交差点改良を要望する。

国道220号の整備促進について

一般国道220号は、宮崎市を起点とし志布志市・鹿屋市・垂水市を経て、霧島市に至る路線であり、大隅地区の産業・経済・観光・文化等の振興にとって必要不可欠な主要幹線道路である。

国道220号の垂水市域の大半の区間は、鹿児島湾の海岸線に沿って片側は急峻なシラス台地の崖下に整備された道路のため、降雨による崖崩れ等の影響を受けやすい状況である。

特に、牛根境地区については防災事業の一部未完成区間があり、牛根境から霧島市福山間も含め、連続雨量200mmでの通行規制は依然として続いている。そのため、今後も通行止めが発生した場合、地域住民の生活はもちろんのこと、本市のみならず霧島市を含めた産業・経済活動等に多大な支障を来し、地域経済に及ぼす影響は著しいものがあると思われる。

また、牛根地区で児童・生徒や老人等の交通弱者などの通行安全のために歩道整備事業が着手され、年々進んでいるが、歩道未設置地区や狭あいな区間も多く、大型車の通行も多いことから、着手地区全ての両側歩道について早期の整備完了が望まれる。

よって、大隅半島全体を着実に発展させていくためにも、牛根境地区の防災事業の早期事業化を促進していくとともに、現在進められている牛根境地区の歩道整備を推進していく必要がある。

については、地域住民の生活・財産を守るため、下記事項について特段のご高配を賜るよう要望する。

記

1 国道220号の整備促進を図ること

- (1) 垂水市牛根境地区防災事業の早期事業促進
- (2) 垂水市牛根境地区歩道の整備促進
- (3) 古江バイパスの建設促進
- (4) 霧島市福山港から国分敷根間の歩道の整備促進

2 今後の道路整備計画を策定するにあたり、遅れている社会資本の整備を推進するため道路整備費の大幅な確保を図ること

国道225号の早期整備促進について

国道225号は、県都鹿児島市と南薩地区を結ぶ産業・経済・観光・文化等地域の発展に欠かせない南薩地区の動脈路線であり、沿線住民の日常生活はもとより、高度医療・食料供給等の重要な役割を担っている幹線道路である。

これまでの整備により、川辺トンネルの開通及び付近の視距改良、鹿児島市下福元町影原交差点の改良が完了し、また、その他の沿線地区の整備も徐々に進められており、地域住民の利便性向上とともに地元経済にも成果が表れている。

しかしながら、川辺改良、峯尾峠改良など事業採択された区間以外にも急勾配・急カーブの箇所が多く、円滑な交通の流れを阻害している状況にある。

また、通学する児童生徒の安全面はもちろんのこと、登坂車線や交差点の改良など効率の面からも一層の改善が望まれている。

このような状況をご賢察いただき、下記事項の早急な取り組みについて、特段のご配慮を賜るよう強く要望する。

記

- 1 峯尾峠の視距改良事業 L = 1,000m 及び登坂車線の早期整備
- 2 川辺峠南九州市側の登坂車線未整備区間 L = 800m 及び連続カーブ区間 L = 700m の早期整備
- 3 南九州市川辺町田代地区の登坂車線の早期整備
- 4 南九州市川辺町木場田橋の改修
- 5 南九州市川辺町両添上交差点と両添交差点及び周辺の両添地区事故対策事業の早期完成
- 6 南九州市川辺町平山地区の歩道及び交差点の早期整備

国道226号の整備促進について

国道226号は、県都鹿児島市と指宿市を結び、さらには南九州市、枕崎市を経て南さつま市に至る幹線道路であり、薩摩半島地域の産業、経済の発展はもとより、地域住民の生活道路及び観光の主要ルートとしても極めて重要な路線であることから、同路線の早期整備のため、次の措置を要望する。

記

- 1 国道226号喜入旧市（もとまち）交差点から平川道路起点までの4車線化に向けた調査検討と早期事業化
当面の交通の円滑化と安全性の確保を図るため、線形改良や道路拡幅、交差点の改良、歩道の設置等の整備を図ること
- 2 国道226号指宿市十二町交差点から喜入旧市（もとまち）交差点までの整備促進
交通の円滑化と安全性の確保を図るため、線形改良や道路拡幅、交差点の改良、歩道の設置等の整備を図ること
- 3 道路整備が長期安定的に進められるよう、関係予算の拡大及び予算の重点配分を行うこと
- 4 県管理に係る国道226号の交通の円滑化と安全性の確保を図るため、未改良区間の早期整備、歩道の設置、路面の老朽化対策等に係る補助事業や交付金事業など必要な支援を図ること。また、地域の経済構造改革を進めるため、下記の整備促進を図ること
 - (1) 南九州市穎娃町長崎地区の歩道設置の整備促進
 - (2) 南九州市穎娃町大川から知覧町門之浦区間の歩道設置の早期整備
 - (3) 南さつま市加世田唐仁原工区の早期完成
 - (4) 南さつま市笠沙町笠沙道路工区（高崎山地区から野間池地区間）の早期完成
 - (5) 南さつま市坊津町久志道路工区（久志地区）の整備促進
 - (6) 南さつま市笠沙町野間池道路工区（秋目地区から野間池地区間）の早期整備着手
 - (7) 指宿市山川成川地区（山川高校交差点）の早期改良

国道270号の早期整備促進について

薩摩半島西部は、豊かな自然や古い歴史等の観光資源に恵まれた地域であり、また、ごみ処理等広域的な取り組みを行っており、さらに広域的な連携の強化を目指している。

一方、自動車交通に依存するこの地域では、国道270号は福岡や熊本等と連絡する南九州西回り自動車道へのアクセス道路であり、地域の生活や産業・経済・観光・文化の振興の上からも、極めて重要な幹線道路である。

しかし、本路線は代替路がなく、頻発する集中豪雨や台風等により、しばしば通行止めが発生し、住民生活はもとより災害時の避難や救援活動にも支障を来している。

このようなことから、地域住民の生活や社会経済活動を災害から守り、物流の増加や各地域からの新鮮な農水産物の運搬時間の短縮をはじめ、運搬効率の向上を図るため、交通量や円滑な交通に対応した拡幅・付加車線等の整備や、住民が安心・安全に通行できる広幅員歩道等の整備など、早急な対応が強く求められているところである。

については、本路線の早期整備に寄せる地域住民の熱望をご賢察いただき、下記事項について、特段のご配慮を賜るよう強く要望する。

記

- 1 災害時の円滑・迅速な避難や救護活動を確保するため、集中豪雨や台風時の冠水等による交通途絶のない、災害に強い安心・安全な道路の整備促進を図ること
- 2 円滑な交通に対応した道路の拡幅や道路線形の改良、付加車線等の整備を促進するとともに、高齢者や子ども等の歩行者が安全・快適に通行できる歩道の整備を図ること
- 3 宮崎バイパスの早期完成を図ること

国道447号の整備促進について

国道447号は、宮崎県えびの市を起点とし鹿児島県伊佐市を経て出水市に至る南九州地区の横断道路であるが、霧島連山や九州山地に囲まれているため、急カーブや急勾配の区間、すれ違い困難な未整備区間が多く残されており、夏季は濃霧の発生、冬季は積雪凍結による交通規制が行われている状況にある。

本路線は、沿線地域の人、モノ、情報等の交流拠点として県際交流を促進し、農林業をはじめ、観光・商工業の振興に大きな役割を果たしている重要な路線であるとともに、九州縦貫自動車道（えびのインター）と、現在建設中の南九州西回り自動車道の両高規格道路を東西に最短距離で結ぶ幹線道路でもあり、また、九州新幹線出水駅へのアクセス道路でもある。

このようなことから、地域沿線の社会活動や経済基盤の発展に大きく寄与することとなる両県境バ

イパス（トンネルを含む）の早期完成をはじめとする本国道の整備が強く望まれている。

については、本路線の重要性と、沿線住民の熱望をご賢察いただき、下記事項について特段のご配慮を賜るよう強く要望する。

記

宮崎県えびの市真幸地区から鹿児島県伊佐市大口青木地区間のバイパスの早期完成と未整備区間の解消を図ること

島原・天草・長島架橋構想の推進について（牛深～長島間の早期着工について）

島原・天草・長島架橋構想は、九州縦貫自動車道、九州横断自動車道、東九州自動車道、西九州自動車道などの九州を一周する環状型の高規格幹線道路網を併せた高速交通体系を確立し、広域観光ルート・広域物流拠点の形成、新産業の創出など産業全般の振興を図るとともに、九州西岸軸構想の主要プロジェクトとして、有明海・八代海沿岸地域を環状に結ぶ広域的幹線道路ネットワークを形成するものであり、政治・経済・教育文化・観光等の地域間交流及び活性化に大きな役割を果たすものである。

また、平成28年4月に発生した熊本地震の影響により、九州自動車道をはじめとする、九州内の交通ネットワークが寸断されたことを受け、緊急時の代替路としての本架橋構想の重要性が再認識されたところである。

しかしながら、本構想については、平成28年3月に国土交通大臣により決定された九州圏広域地方計画において、「長崎、熊本、鹿児島の3県にまたがる九州西岸地域における多様なネットワークの形成による交流・連携機能の強化を図る。」との表現にとどまっている。

これまで、関係3県等においては、構想推進講演会や構想推進地方大会の開催、関係地域の小学生が参加するサッカー大会の開催など、地域間の積極的な交流を推進し、機運の醸成を図っている。

また、国、関係3県等により、様々な調査が実施され、多くの基礎的データが蓄積されつつあり、国においても、鹿児島県長島町及び長崎県南島原市口之津町における地震観測調査や船舶航行実態調査等のほか、具体的な事業化を見据えた調査が進められてきている。

以上のことから、今後、本構想を更に推進するため、次の事項について特段の配慮を要望する。

記

- 1 島原・天草架橋及び天草・長島架橋建設に資する調査を再開すること
- 2 島原道路の整備促進及び島原天草長島連絡道路の具体化に向けた検討を実施すること
- 3 必要な道路整備のための予算確保を図ること

地域医療の確保について

現在、地方自治体が経営する公立病院においては、全国的に医師不足が顕著となっており、その解消が喫緊の課題となっている。また、診療科の偏在については、産科・小児科において最も進行しており、深刻な社会問題となっている。

本市の高度な医療や二次救急医療を担う鹿児島県北薩地域の中核的医療機関である県立北薩病院においても消化器内科では常勤医が不在、循環器内科、神経内科では医師不足が続いている状況である。

このような厳しい環境の中、公立病院は中核病院として、地域における医療のセーフティネットとしての役割を果たしてきたところであるが、地域医療に大きな影響を与えている「新医師臨床研修制度」の改変等による医師派遣の困難な状況は、地方の公立病院における医師の確保に重大な支障をきたし、公立病院の存続なども心配され、住民が地域医療に対し大きな不安を抱えた生活を強いられている現状である。

については、地域住民の身近で、なくてはならない地域医療の確保のため、下記の事項について、格別のご高配を賜るよう要望する。

記

- 1 医師不足の解消や偏在の是正を図るため、医師の計画的な育成、確保及び定着を目的とした実効性ある支援策を講じること
- 2 地域住民だれもが、いつでも、どこでも必要な医療を受け、安全で安心な生活を送ることができるよう、公立病院の診療体制の強化を図るための支援策を講じること

特殊地下壕対策の強化について

旧日本軍により設置された防空壕については、当時の実態を把握する資料は皆無に等しく、無数にある壕は戦後70年以上そのまま放置されており、鹿屋市内には、現在把握しているだけで632箇所の防空壕がある。

これまで、危険性の高い特殊地下壕については、特殊地下壕対策事業等を利用しながら埋め戻しなどの対策を実施してきているが、鹿屋市は、終戦直前には前線基地として位置づけられ、旧日本軍の手でいたるところに防空壕が張り巡らされていることから、今後、都市開発や土地利用の拡大等により、新たに危険性の高い壕が発見される場合や既存の防空壕の老朽化により、危険度が高くなる可能性及び未発見の防空壕の陥没等による災害が発生する場合が考えられる。

これらの、特殊地下壕対策については、一地方自治体で処理するには莫大な財政投資を必要とし、現在の財政状況では不可能な状況であることから、下記のとおり要望する。

記

第二次世界大戦中における防空壕について、鹿屋市など特別な事情を有する自治体を特別地域に指定し、補助制度の抜本的見直しをするとともに、国の直轄事業として実態調査と埋め戻し工事を実施すること

「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」の世界自然遺産登録の早期実現について

奄美は、2017年3月奄美群島国立公園の指定を受け、2018年夏の世界自然遺産登録を目指していましたが、IUCN（国際自然保護連合）の現地調査の結果は「記載延期」の勧告であった。

IUCNの評価では、「生物多様性の評価において、選定された4島は、本地域の独特で多様な生物多様性の生息域内保全のために最も重要な自然生息地を包含している。絶滅危惧種の種数や割合も多く、固有種数と固有種率も高い。世界的な絶滅危惧種の保護のために高いかけがえのなさを示す地域を含んでいる。しかし、沖縄本島北部訓練場の返還地も推薦地の価値と完全性を大きく追加するものであり、また、構成要素の選択において、推薦の価値にも完全性にも貢献しない不適切な小規模な地域を除くためにも、多くの修正が必要である。北部訓練場返還地の関連地域を加え、推薦の価値をもたない不適切な構成要素を除去すれば、推薦資産は本評価基準に合致する可能性があると考えられる。」との内容であった。

これを受け政府は、確実かつ早期の登録を実現するため推薦書を取り下げ、関係機関と調整を図り沖縄北部訓練場の大部分を推薦地へ編入、4島で24箇所に分かれていた推薦地を5箇所に整理し、2019年2月に推薦書の再提出が行われたところである。

この世界的にも貴重な自然を後世に引き継ぐため、地元奄美の自治体は希少野生動植物の保護に関する条例の制定や観光と保全の両立を図る利用のルール策定など関係団体や住民と一体となって自然環境の保全や保護に関する啓発活動等を行い、群島民の世界自然遺産登録に向けた機運はますます高まりを見せている。

「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」の世界自然遺産への登録は、島に対する誇りと環境保全意識の向上、観光交流人口の増加やブランド力の向上などが期待され、外海離島である奄美群島が自立的発展を進める上で絶好の契機となって活力ある地域づくりに大きく貢献するものと確信する。

については、世界自然遺産登録の早期実現に向け、引き続き特段のご尽力を賜るよう要望する。

農林漁業の振興対策について

農林漁業は、食料の供給や国土・自然環境の保全など、国民の生活に欠かせない重要な役割を担っている。しかしながら、我が国の農林漁業は、労働力の高齢化、構造改革の立ち後れなどにより生産

活動が低下し、耕作放棄地の拡大や森林及び漁場の荒廃等が進行している。

農林漁業の持続的な発展のためには、農地、森林、海洋生物資源等の適正な管理保全及び担い手の育成・確保とともに、食料自給率の向上等に向けた取り組みが不可欠である。

このようなことから、国においては、下記の事項について速やかに実現されるよう強く要望する。

記

- 1 過疎地域及び中山間地域等における耕作放棄地の解消や基盤整備、環境整備等に資する施策を積極的に推進し、農業の振興、農業経営の安定・効率化と地域環境整備等を図ること
- 2 農業所得向上のための小規模農家に対する支援策を充実・強化すること
- 3 「日本型食生活」の維持、食料自給率向上等のため、米の消費拡大に資する施策を積極的に推進すること
- 4 畜産業振興策の強化及び畜産農家の保護・育成並びに所得の向上に資する施策を充実するとともに、口蹄疫、鳥インフルエンザ及び豚コレラなどの家畜伝染病等に対する支援策を拡充すること
- 5 過疎化や、高齢化に伴う耕作放棄地の発生等により、生息域が拡大し、農作物に甚大な被害を与えている有害鳥獣駆除等の被害防止対策を推進するとともに、自治体の負担軽減を図ること
- 6 国土の保全、水源の涵養等の森林のもつ重要な役割を維持するため、森林が有する多面的機能の維持管理に対する支援、治山事業等の推進、林産物の供給対策等の支援、木材利用の促進その他林業振興のための施策を推進すること
- 7 沿岸漁業の振興及び小規模漁業者の所得向上に資する施策の充実に努めるとともに、資源管理型漁業の推進、種苗生産体制の支援策の充実等による栽培漁業の振興を図りながら、水産業振興のための支援策を強化すること

肥薩おれんじ鉄道に対する支援について

肥薩おれんじ鉄道は、地域住民の日常生活に欠かすことのできない交通手段として重要な役割を担っているとともに、国の物流政策や大規模災害時における物資輸送のリスク分散の観点から、貨物鉄道の広域ネットワークの一部を担っている。

平成23年度、国の貨物調整金制度の拡充によりJR貨物からの線路使用料が大幅に増額したことは、累積赤字の圧縮につながり、同鉄道の安定経営に向けて前進したものと考えており、また、観光列車「おれんじ食堂」の導入は、客単価の上昇に伴う定期外収入の増加やインバウンド観光による外国人観光客の誘客にもつながっている。

これらに加え、肥薩おれんじ鉄道を舞台とした映画「かぞくいろ」が昨年全国公開され、さらに、本年3月末には台湾でも公開されるなど、沿線自治体への波及効果に引き続き期待が寄せられている。

今後も利用者の利便性向上、利用状況及びJR九州在来線・新幹線との接続等を考慮し、運行ダイ

ヤの見直しを行うことで、安定した集客を図ることが必要である。

しかしながら、沿線地域の人口減少に伴う運賃収入の減少や、老朽化した施設・設備の更新等による多額の整備費、プロパー社員採用による人件費の増加等が見込まれることから、累積赤字の増大は今後も避けられない状況にある。

よって、大変厳しい経営状況にある肥薩おれんじ鉄道が、公共輸送機関であるとともに観光資源の一つとして、さらには物流を担う重要な機能の一つとして将来にわたって安定的に維持・存続が図られるよう、下記の事項について強く要望する。

記

- 1 並行在来線の赤字解消相当分も含まれているJR貸付料の活用など、幅広い観点から新たな財源確保措置を講じること
- 2 施設・設備の整備等に対する国庫補助制度の拡充を図ること

特別支援教育に関する財政措置等の充実について

平成23年8月に「障害者基本法」が改正され、学齢期にある子どもたちの就学の在り方が大きく変容するに至った。

具体的には、障害者基本法第16条の規定も踏まえ、かつては就学先の決定は、市町村教育委員会が就学基準に基づいて、特別支援学校か小・中学校の特別支援学級が適切かなどを判断していたが、改正後の学校教育法施行令によって、就学基準はガイドラインとして残るものの「保護者や本人の意向を最大限に尊重し、特別支援学校に行くか、通常の小・中学校に行くかは個別に判断すべきものである。」と変更され、特別支援学校、小・中学校においても通常学級、特別支援学級いずれでも選択できることとなった。

さらに、平成26年度に「障害者差別解消法」が制定され、同法に基づき鹿児島県においては、「障害のある人もない人も共に生きる鹿児島づくり条例」が定められ、同条例第13条では、「教育における障害を理由とする不利益扱いの禁止」が規定され、保護者の意向を汲んだ就学先の決定が義務付けられるようになった。

このような中、我が国における障害のある児童生徒数は、年々増加傾向にあり、県内各市においても、特別支援学級の増設や障害の異なる学級の新設の要望とともに、校舎の増設等や特別支援教育支援員の配置増の要望が出されている状況にある。

よって、国においては、障害者を受け入れる小・中学校において、新たな施設設備の整備をする場合の必要な財政措置のほか、特別支援教育に関わる教職員の定数並びに特別支援教育支援員配置について、相応の支援体制の充実を図るよう強く要望する。

離島地域における燃油価格差縮減について

離島市町村は、これまでも交通基盤や産業基盤の整備等公共事業をはじめ、各種振興策に取り組んではきているものの、人口減少や高齢化等が進み、基幹産業である農林水産業も多くの課題を抱えるなど、極めて厳しい状況となっており、本土との間に大きな格差が生じている。

これは、離島の生活必需品の高さや輸送などの経済活動に伴い生ずる生産資材や原料等のコスト高といった、離島であるがゆえの不利条件に起因するものであり、このような不利条件が離島での定住や産業発展の阻害要因となっている。

その中でも特に、ガソリンについては、「離島のガソリン流通コスト対策事業」の導入により価格の引き下げが行われているものの、導入後においても依然として本土と比較して割高になっており、ガソリン以外の軽油についても同様であり、自家用車に大きく依存している離島においては、島民生活の大きな負担となっている。また、農林水産業や観光、商工業等、産業経済活動においても、燃油価格差によるコスト増を販売価格に転嫁できないため、本土との厳しい競争を強いられている。

この燃油価格差は、島民や生産者の自助努力だけでは解決できない問題であり、その価格解消は長年にわたる離島島民の願いである。このようなことから、住民生活及び経済活動における本土との格差を解消するため、地方財政に影響を及ぼさないよう十分に配慮した上で、次の事項について、特段の措置を講じられるよう強く要望する。

記

- 1 離島のガソリン流通コスト対策事業の制度充実
- 2 ガソリン以外の軽油に対するコスト対策事業の創設
- 3 離島地域における揮発油税の免税措置