

議長会報告

(令和4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4.7.19(火)	鹿児島県市議会議長会 定期総会 於：志布志市	・提出議案27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27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（令和4.7.19開催）

道路整備等公共事業関係予算の確保について

本県は、多くの離島や半島などを抱える厳しい地理的条件に加え、特殊土壌であるシラスに覆われ、台風などの自然災害に対し脆弱な地域である。また、主な交通手段として自動車交通への依存度が高く、他県に比較して高齢化も著しく進行している状況である。

こうしたことから、本県にとって道路は、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・安全を確保するための生命線であり、道路整備の重要性、必要性は一層増大している状況にある。

また、新型コロナ収束後に経済をV字回復させるとともに、地方創生及び国土強靱化を推進し、真に必要な道路整備や維持管理を計画的かつ着実に進めていくことが求められている。

さらに近年は、台風の大型化や局地的に大雨をもたらす線状降水帯等に見られるように、記録的な暴風や大雨等により、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。

令和2年12月に閣議決定した「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、激甚化する風水害や巨大地震への備えを充実させるほか、インフラの老朽化対策や防災分野のデジタル化推進に、自治体支出分や民間投資なども含め政府全体で15兆円規模の巨費が必要とされており、このうち国土交通省関係では、概ね9.4兆円程度を目途としている。

よって、地域活性化や住民生活に不可欠な道路整備の必要性及び地方財政の危機的状況に十分配慮し、地方にとって真に必要な道路の長期安定的な整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに、令和5年度道路関係予算の要求額を満額確保し、令和5年度以降の防災・減災、国土強靱化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予算の総枠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、今後の安全安心な地域づくりを進める上でも必要不可欠である。

東九州自動車道の整備状況は、新直轄方式により「清武南～日南北郷間」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、令和3年度に「志布志～鹿屋串良間」が供用開始となるなど、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。

鹿児島県大隅地域及び宮崎県南那珂地域は、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未整備区間があることから、この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」の早期事業化を図ること。
- 2 「清武南～日南北郷間」の早期完成を図ること。
- 3 「日南東郷～油津間」、「夏井～志布志間」の供用予定年次の明示及び早期完成を図ること。
- 4 「油津～南郷間」、「奈留～夏井間」の整備促進を図ること。
- 5 「隼人東 I C～加治木 J C T・I C 間」の4車線化の早期完成を図ること。
- 6 暫定2車線区間における4車線化の優先整備区間である「末吉財部 I C～隼人東 I C 間」の早期事業化を図ること。

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29年11月に「出水阿久根道路」が、平成31年3月には「芦北出水道路」のうち芦北 I C～水俣 I C 間が供用開始され、県境～出水 I C 間において概ね用地買収を終え、橋梁などの工事が進められるなど着実に事業推進が図られている。

また、「阿久根川内道路」は、平成30年10月の阿久根 I C～(仮称)西目 I C 間の着工式に続き、令和2年12月に(仮称)湯田西方 I C～薩摩川内水引 I C 間の着工式が行われ、用地買収が進められるとともに、令和4年2月には「鹿児島3号(仮称)網津トンネル新設工事」が着手されるなど、着実に整備が進め

られている。

しかしながら、八代市・芦北町・津奈木町・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網の整備が大きな課題となっている。

令和2年7月の豪雨災害の際は、芦北、球磨地域では主要道路が通行止めとなる中、高規格幹線道路が整備されていたことにより、多くの地域住民に支援物資や支援人材を輸送、派遣できたことにより、重要なライフラインであることが実証された。また、本自動車道は、九州電力株式会社の川内原子力発電所に隣接しており、万が一の原子力災害発生時の広域避難に大きな役割を担う重要な道路でもある。

今後も、地域の安全・安心を確保し、安定的な人流・物流を支えるためにも、本自動車道のミッシングリンクを早期に解消し、国道3号とのダブルネットワークを構築することが極めて重要である。

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、特段の御高配を賜るよう要望する。

記

- 1 芦北出水道路(水俣～出水間)の供用開始予定年次の明示及び早期完成を図ること。
- 2 阿久根川内道路の整備促進を図ること。
- 3 暫定2車線区間における4車線化の優先整備区間である「美山IC～伊集院IC間」の事業中区間の整備促進及び残る優先整備区間の早期事業化を図ること。

高規格道路「鹿児島東西幹線道路」の早期整備について

「鹿児島東西幹線道路」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などの道路と一体となって広域幹線ネットワークを形成する高規格道路として、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IC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、平成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ICから建部ICまでの約2.2km区間が供用開始され、現在、東西道路シールドトンネル(下り線)新設工事等に取り組まれている。

この道路は、鹿児島IC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、平成30年10月には、南九州西回り自動車道における唯一の未着工区間であった阿久根川内道路も工事着手されるなど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 I C から甲南 I C (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 I C から甲南 I C (仮称) までの区間の早期完成を図ること。
- 2 甲南 I C (仮称) 以东については、早急に事業に着手すること。

高規格道路「鹿児島南北幹線道路」の早期整備について

「鹿児島南北幹線道路」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、「鹿児島東西幹線道路」などの道路と一体となって広域幹線ネットワークを形成する高規格道路として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、市域内の国道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。

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、現在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約64kmの高規格道路であり、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 I C～さつま広橋 I C 間10.6km、さつま泊野 I C～高尾野 I C 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、鹿児島空港～野坂 I C 間の溝辺道路が令和元年度に事業化され、紫尾道路の高尾野 I C から阿久根市折口(一般国道3号)に接続する「阿久根高尾野道路」8.9kmは令和3年3月に着工されたところである。

さらに、令和3年度には広瀬 I C～さつま泊野 I C 間の「宮之城道路」約10kmの事業化が正式決定し、「北薩横断道路」の全区間が事業化された。

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 「溝辺道路」、「広瀬道路」、「宮之城道路」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 高規格道路「北薩横断道路」全体の一層の整備促進を図ること。

高規格道路「都城志布志道路」の建設促進について

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を南北に縦貫し、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、令和3年2月に「有明東 I C～志布志 I C 間」が、同年3月には、県境区間の「金御岳 I C～末吉 I C 間」が、それぞれ供用開始された。また、令和4年3月には「乙房 I C～横市 I C 間」が供用開始された。これにより全体延長約44kmのうち約35kmが供用され、供用率は約80%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、大きな波及効果が見込まれる。

併せて、本路線と東九州自動車道の「曾於弥五郎 I C」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、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 早期の全線供用開始を図ること。
- 2 整備が進められている本路線と東九州自動車道を結ぶバイパス道路「曾於志布志道路」を新広域道路交通計画の構想路線から事業化路線に指定すること。

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、観光資源が豊富で多くの離島を有する本県の特性を生かし、観光を主とした経済の活性化と、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

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 J C T から笠之原 I C 間、約 6 km の申良鹿屋道路が開通し、また、平成27年 4 月には鹿屋市吾平町地内において吾平道路が整備区間の指定を受け、現在約 4 km の区間で事業が進められており、また、令和元年度には、南大隅町大中尾地区の延長約 4 km が新規着手され、さらに、令和 3 年 3 月には、「吾平大根占田代道路」の新規事業化が決定したところである。

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、観光開発・誘致など、各種プロジェクトが広域的連携により展開されていることや、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 「吾平道路」の早期完成を図ること。
- 2 「吾平大根占田代道路」（吾平町上名～錦江町田代間）の早期整備を図ること。
- 3 国道448号以南のさらなる整備促進を図ること。

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ために整備された。

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、路線の早期整備着手を行うため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算を十分に確保し、構想路線から計画整備路線への早期格上げについて、特段のご配慮を賜るよう強く要望する。

大隅横断道路の早期実現について

大隅横断道路(垂水市～鹿屋申良JCT間)は、東九州自動車道等と垂水港との連結により、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で、災害時における交通網のリスク分散が可能となり、安心安全な経済活動の推進が図られる。

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、観光客の更なる増加や遺産価値の保全の観点から磯地区への交通流入の改善が急がれている。

一方、これまでの道路整備の効果もあり、新型コロナウイルス感染症の拡大による緊急事態宣言下においても、物流を滞らせることなく、地域経済や雇用を支えてきた。

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、ルートの検討がなされてきたが、平成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、祇園之洲地区において、祇園之洲橋下部工工事等に取り組まれている。

また、国道10号白浜拡幅については、2車線で、急峻な傾斜地に面していることから、台風や集中豪雨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、現在、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」として脇元地区において改良工の整備が加速的に進められている。

近年の気候変動により、全国的に大規模災害が頻発しており、安心安全なまちづくりの要として災害に強い道路整備は、喫緊の課題となっていることから、インフラの老朽化対策や気候変動への対応など近年の情勢を踏まえ、更なる事業の充実・推進が必要なところである。

本道路の整備は、新型コロナ収束後においても鹿児島市や始良・霧島地域の活性化はもとより、今後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 国道10号白浜拡幅(4車線化)の早期完成を図ること。

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、曾於市を東西に貫く、重要な地域交通の基幹である。東九州自動車道「末吉財部IC」(曾於市)と都城志布志道路(宮崎県都城市)がバイパスで整備されることにより、曾於市のみならず、鹿児島・宮崎間のアクセス機能が向上し、物流や観光、さらには大隅半島の農畜産業等への産業振興に大

きな効果が期待できる。また、災害時の輸送・復旧活動を支える基幹ルートとしての役割も期待される。については、地域の経済浮揚と安心安全のため、1日も早い実現を要望する。

また、国道10号の深川交差点は、小学校に近く、特に朝夕の登校時に危険を感じており、令和元年度より事業に着手されたが、一刻も早い完成を切に要望する。

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、垂水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とし、地域経済に及ぼす影響は著しいものがあると考えられる。

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の安全確保を目的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完成に向け、事業の整備推進を図っていくとともに、現在進められている牛根境・境川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 垂水市牛根境防災の整備促進を図ること。
- 2 垂水市牛根境・境川地区・磯脇地区歩道の整備促進を図ること。
- 3 古江バイパスの早期完成を図ること。
- 4 志布志市志布志町帖地区の歩道の整備促進を図ること。
- 5 霧島市亀割峠防災の整備促進を図ること。

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着実に進められており、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、カーブが連続し交通事故の多発する区間や急峻な傾斜地を伴う防災要対策箇所、異常気象時の事前通行規制区間があることから、道路が遮断された際は市民生活や地域の経済活動に多大な影響を及ぼすことが懸念されている。

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(みねお)峠の視距改良事業L = 1,000mの早期着手を図ること。
- 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の早期整備を図ること。
- 3 南九州市川辺町田代地区の登坂車線の早期整備を図ること。
- 4 南九州市川辺町木場田(ごばんた)橋の改修を図ること。
- 5 南九州市川辺町両添(りょうぞえ)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を図ること。
- 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を図ること。

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 喜入防災事業の早期着工を図ること。
- 2 北十町歩道の早期完成を図ること。
- 3 国道226号指宿市十二町交差点から鹿児島市平川道路起点までの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。

- 4 国道226号鹿児島市喜入旧市(もとまち)交差点から同市平川道路起点間の4車線化に向けた調査検討を進めること。
- 5 激甚化・頻発化する大規模自然の脅威・危機に即応し、地方公共団体への人的・技術的支援のため、地方整備局の体制を充実・強化すること。
- 6 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必要な支援を図ること。また、次の事項の整備促進を図ること。
 - (1) 早期完成及び早期整備等について
 - ア 南さつま市笠沙町笠沙道路(高崎山地区から野間池地区間)の早期完成
 - イ 南さつま市笠沙町野間池地区から同市坊津町今岳地区の早期着手
 - ウ 南さつま市坊津町久志拡幅(久志地区)の早期着工
 - エ 指宿市山川成川地区(山川高校前交差点)の早期着手
 - (2) 歩道整備について
 - ア 南九州市穎娃町長崎地区の歩道設置の早期着手
 - イ 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着手
 - (3) 老朽化対策について

国道226号の改良済み区間においては、路面等の老朽化がみられており、交通の円滑化を阻害し、事故の発生リスクを高めることが懸念されることから早めのメンテナンスを行うなど老朽化対策の強化を図ること。

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、ごみ処理等広域での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たしている。また、原子力発電所における有事の際には住民が避難するために必要不可欠な基幹道路となる。

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 災害時や原子力発電所における有事の際の円滑・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。

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、現在伊佐～えびの間を大きく迂回している国道268号に依存することなく、九州縦貫自動車道(えびのIC)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。

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、令和3年7月に国が策定した九州地方新広域道路交通ビジョン及び計画により示された広域道路による「九州リングネットワーク」形成イメージにおいて、西九州自動車道や南九州西回り自動車道などとともに九州全体を周回する大きなリングを構成する路線として構想路線に位置付けられ、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。

特に、平成28年熊本地震により、九州縦貫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、リダンダンシー(多重性)の役割を果たす新たな縦軸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。

なお、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。」と記述されている。

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きている。

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たところである。

さらに、島原・天草・長島架橋建設促進協議会においても、令和3年度、整備効果の検討調査を行い、あらためて本構想の必要性を再認識したところである。

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。

土砂災害発生時の応急措置に対する財政措置について

近年、全国各地で局地的集中豪雨に伴い土砂災害が頻発し、その度に甚大な被害が生じている。

被災箇所の復旧にあたり、県や市町村が実施する災害関連事業は、国庫補助の対象となるが、補助事業決定前に、二次被害発生を防止し、市民生活の安全を確保するために実施する応急的な措置については、補助制度がないために市町村が単独で行うことになっており、その財政負担は非常に大きなものとなっている。

については、集中豪雨等による土砂災害発生時に、二次被害発生防止のための仮設防護柵や大型土のう設置など、災害対策基本法に基づき市町村が行う応急措置に対して特段の財政措置を講じるよう強く要望する。

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、全国的に見れば医師不足は徐々に解消されつつあるが、都市部と地方部の医師の偏在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・小児科においても進行しており、深刻な社会問題となっている。

伊佐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外科医の不在、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。

また、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染拡大により、地域の医療は大きな負担を強いられている。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。

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、格別のご高配を賜うよう要望する。

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、無数にある防空壕は戦後70年以上放置され、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防空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は考えられる。

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、改めて歴史的検証を行い、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、防空壕の補助制度を抜本的に見直すとともに、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。

農林漁業の振興対策について

近年、世界的な人口増加等による食料需要の増大や気候変動による生産減少など、様々な要因によって食料の安定供給に影響を及ぼす中、大きく輸入に依存する我が国では、食料品や生産資材などの値上げ、化石燃料の高騰などにより、国民の生活に対する不安感は日に日に増している。

その中でも食料は、人間の生命維持・健康で充実した生活をする上での基礎であることから、農林漁業の振興は、食糧安全保障上の観点から、国・地方自治体において注力すべき最重要課題の一つである。

しかしながら、我が国の農林漁業は、高齢化、担い手不足による労働力の減少、荒廃森林・林地開発の増加、自然環境の変化等による漁獲量の減少等により生産基盤が脆弱化したことに加え、新型コロナウイルス感染症の影響は、国内の農林漁業にかかる生産、流通、消費等あらゆる分野に対して過去にない大きな打撃を与え続けている。併せて、ロシアによるウクライナ侵攻や急激な円安により、配合飼料や肥料、燃油等農業用資材価格の高騰に歯止めがかからず、農業経営を圧迫する事態も生じている。

こうした中、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の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現状を踏まえた農地利用の最適化や基盤整備、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。
また、未相続地の取扱いが困難なことから、基盤整備等が立ち遅れている農地等が多く存在するため、未相続地の有効利用に関する法的な整備を図ること。
- 2 担い手不足や労働力不足を解消するため、自動操縦技術による省力化などICT技術活用による効率的で高品質な作物生産を目的としたスマート農業を推進するとともに、高額機械等導入に係る農家の負担軽減を図ること。
- 3 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。
- 4 「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。
- 5 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

- に、口蹄疫、鳥インフルエンザ及び豚熱などの家畜伝染病等に対する支援策を拡充すること。
- 6 過疎化や高齢化に伴う荒廃農地の発生等により、有害鳥獣の生息域が拡大している中、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。
- 7 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。
- 8 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。
- 9 農業用資材価格の高騰に起因する農業経営への影響を緩和すべく、各種補助制度等による支援策の充実を図ること。

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歓迎しており、観光列車「おれんじ食堂」や貸切列車「おれんじカフェ」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相当程度貢献していた。

さらに、肥薩おれんじ鉄道を舞台とした映画「かぞくいろ」が平成31年3月から台湾でも公開されたことに加え、同年6月には、台湾鉄道屏東線・南廻線と姉妹鉄道協定を締結しており、更なるインバウンド観光による誘客が期待されていた中、新型コロナウイルス感染症の影響に加え、令和2年7月豪雨により甚大な被害が生じたことで、一部区間では運休や代替輸送を余儀なくされるなど、経営の柱である“観光による誘客”は未だ十分な効果が見込めず、収支は悪化の一途をたどっている。

さらには、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、累積赤字の増大は避けられない状況にあり、地元自治体及び沿線外自治体まで財政負担を強いられている状況である。

そこで、大変厳しい経営状況にある肥薩おれんじ鉄道が、地域住民の日常生活を支える公共輸送機関であるとともに、域外からの誘客につながる観光資源の一つとして、さらには本県の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、また、利用者に対するイメージアップを図りながら北薩地域の魅力増進が図られるよう、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 J R 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条に記されているように、かつては就学先の決定は、市町村教育委員会の「就学指導委員会」において「就学基準に該当する障害のある児童生徒は特別支援学校に就学することを前提」とした判断がなされていたが、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、地域の小・中学校に行くかは個別に判断すべきものである。」と変更された。

さらに、平成25年度に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(通称: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取扱いの禁止」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、医療的ケア児に対する看護師の配置の要望が出されている状況にある。

よって、国においては、障害のある児童生徒を受け入れる小・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、看護師の配置について、相応の支援体制の充実を図るよう強く要望する。

生鮮食品の備蓄倉庫整備について

離島においては、生鮮食品をはじめとする生活物資の多くを島外からの移入に頼っており、またそのほとんどが、船舶による海上輸送となっている。

しかしながら、冬場は東シナ海で発達する低気圧や夏場の台風による高波と船舶の運航基準の厳格化と相まって欠航が長期化している。これにより、島内の商店、スーパーでは生鮮食品をはじめとする生活物資の不足は深刻な問題となっている。さらには、小中学校の給食、高齢者施設の食事、医療機関の病院食にいたるまで広範囲に影響が及んでいる現状がある。

このことは、個人や卸小売業者だけの自助努力だけでは解決しえない課題となっている。

以上のことから、荒天時においても生鮮食品をはじめとする必要最低限の生活物資の安定供給に資するストック(貯蔵)機能の強化が求められており、下記の事項について強く要望する。

記

冷凍・冷蔵機能等を有する生鮮食品等備蓄倉庫の離島における施設整備及び維持管理に対する特段の財政措置を講じること。

離島地域における物価高及び燃油価格差の是正について

離島地域は、我が国の領域、排他的経済水域等を保全するなどの役割があるが、これらの役割を安定的かつ継続的に担っていくためにも、定住の促進等を図っていくことが重要である。

しかしながら、人口減少や高齢化の進展、産業基盤や生活環境等に関する地域間格差の是正など、取り組むべき様々な課題を抱えている。

離島における物価は、本土と比較して相対的に高い状況にある。国土交通省が令和2年度に行った調査結果によると、本土側の都市の平均と比較すると、離島での価格が1割～3割程度高くなっている。また、ガソリン価格について、離島の平均は本土よりも20円程度高い。離島地域においては、流通段階における海上輸送費の発生や仕入規模が小さいため卸値も高止まりの傾向にあること等が要因となり、本土との価格差を拡げる結果となっている。このことは、島民生活の大きな負担となっており、ひいては産業振興、経済活動の阻害要因となっている。

この燃油価格差をはじめとする離島地域の物価高は、島民や販売者の自助努力だけでは解消しえない課題であることから、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 離島における生活必需品などの流通コスト対策の創設を図ること。
- 2 離島のガソリン流通コスト対策事業の助成額及び油種の拡充を図ること。