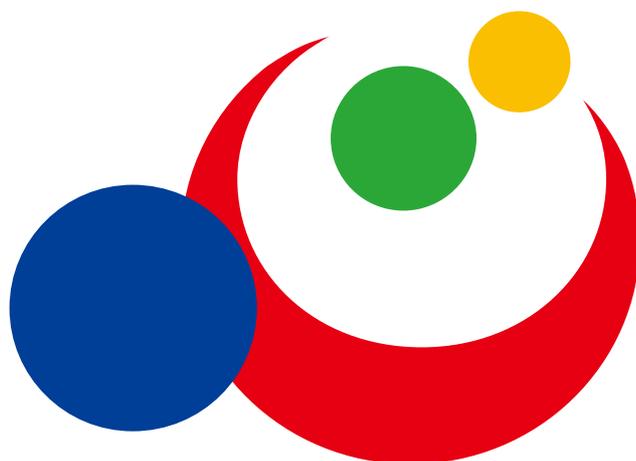


鹿児島県知事 塩田 康一 殿

国・県事業の実施に関する要望書



薩摩川内
スピリッツ

令和4年8月

薩摩川内市

鹿児島県におかれましては、かねてより当市の振興発展に格別の御高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当市は、住民福祉の向上と総合的地域振興を図るために、諸施策の推進に努力しております。

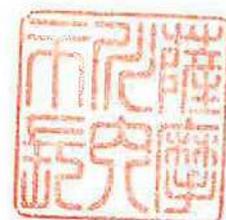
特に、新型コロナウイルス感染症対策、コロナ禍の経済復興、アフターコロナを見据えた各種対策、令和5年度に延期となった鹿児島国体及び全国障害者スポーツ大会等の交流人口・関係人口の増加に向けた取組等、新たな行政課題への対応を行う必要があります。

これら事業の推進に当たりましては、国・県の御協力なくしては、その実現は極めて困難であります。

つきましては、当市の施策の推進に深い御理解をいただき、国・県で取り組まれている次の諸事業について、特段の御高配を賜りますよう要望申し上げます。

令和4年8月

薩摩川内市長 田中 良二



薩摩川内市議会議長 川添 公貴



国産竹 100%を原料にした中越パルプ工業株式会社川内工場の竹紙を使用しています。

目

次

1	原子力発電所の安全確保と防災体制の確立等.....	1
2	原子力発電所周辺の道路の整備	3
3	循環経済産業都市づくりに関する支援について.....	5
4	重要港湾川内港の機能充実	7
5	川内港の施設整備の拡充	11
6	効率的な物流拠点の誘致への支援	14
7	甑島地域における医療の確保及び医療体制の充実.....	15
8	甑島縦貫道の整備推進	16
9	甑島の地域振興に関する特別枠創設や優先選択等の財政支援	18
10	離島活性化交付金制度の拡充・見直し、特定有人国境離島地域 社会維持推進交付金の拡充及び有人国境離島地域の保全に係る 施策の推進.....	19
11	甑島航路における補助制度の拡充	20
12	甑島における県管理の地方港湾及び漁港の整備・保全.....	21
13	南九州西回り自動車道の建設推進及びアクセス道路の整備.	23
14	川内市街部改修の事業促進のための支援	27
15	道路整備財源の確保	29
16	県道等の整備	30
17	県管理河川の整備促進及び維持管理の充実.....	31
18	大雨・台風等の一般災害における防災体制の充実及び災害に強 い防災基盤の整備及び県管理の道路・河川等に係る災害の早期復 旧.....	32
19	鹿児島県核燃料税の定率配分制度の創設	33
20	唐浜海岸背後地の松林の維持・保全	34
21	北薩地域への児童相談所の設置について	36
22	医療的ケア児等への短期入所支援の創設について.....	37
23	辺地共聴施設が被災した場合の修繕や改修に対する費用を共 聴組合へ助成する制度の創設について	38

1 原子力発電所の安全確保と防災体制の確立等

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、地震・大津波による甚大な被害に加え、福島第一原子力発電所事故という未曾有の原子力災害をもたらしました。11年が経過し、被災地の復興に向けたこれまでの取組により各地域においては一定の成果が現れているものの、未だ多くの周辺住民が避難生活を強いられています。

この原子力災害を受け、国は、福島第一原子力発電所事故の教訓や最新の知見を踏まえた新規規制基準を策定し、九州電力川内原子力発電所では、原子力規制委員会による新規規制基準への適合検査を経て運転を再開し、その後も更なる安全性・信頼性向上への取組や特定重大事故等対処施設の設置など、継続的な安全対策を講じております。

県におかれましては、原子力安全・避難計画等防災専門委員会を設置され、県民の不安払拭のため、技術的・専門的見地から県民にわかりやすい情報発信を行うこととされており、引き続き、原子力発電所の安全が最優先に確保されるよう、事業者へ求めていく必要があります。

一方、災害対策の基本となる原子力災害対策指針が策定され、これまでの間、県におかれましては、指針等に基づき地域防災計画・原子力災害対策編の改定をされ、当市をはじめとする原子力災害対策重点区域内の市町の計画策定への支援のほか、避難先確保に伴う市町及び施設間の調整、「原子力防災・避難施設等調整システム」の整備、県バス協会等との協定締結によるバス確保等に御尽力いただき感謝申し上げます。

当市におきましても、市地域防災計画・原子力災害対策編の改定を行い、避難計画の策定、変更及び要配慮者施設等の避難計画作成への支援などを行いながら、より実効性のある防災計画となるよう取り組んでいるところであります。

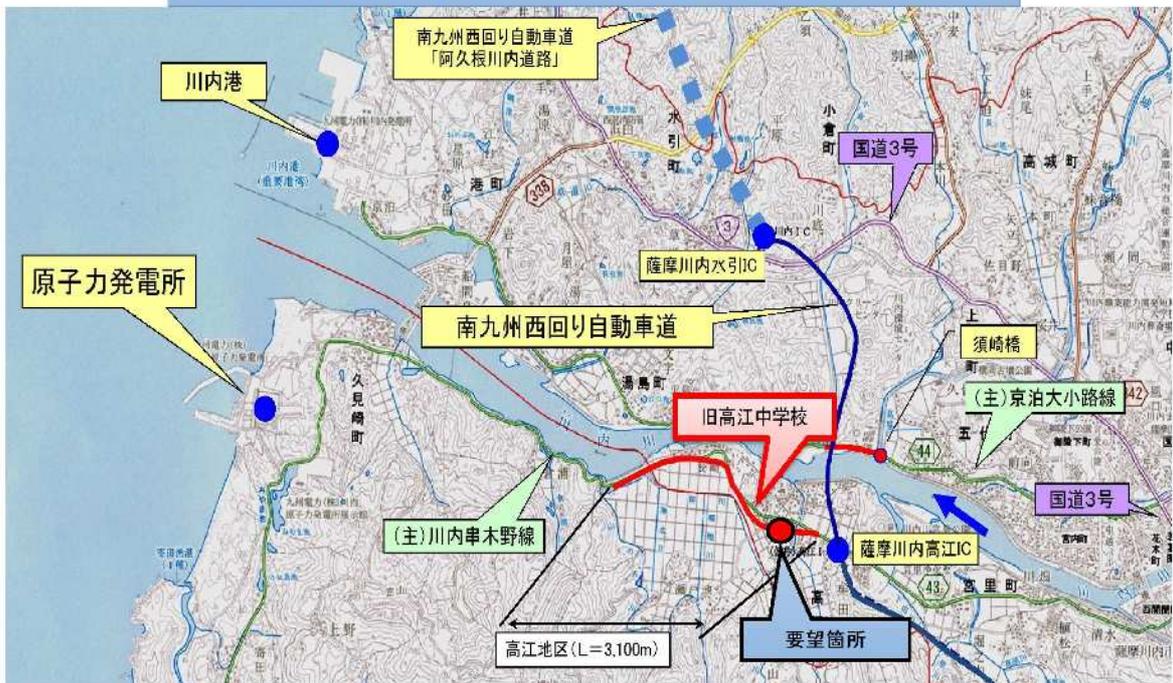
今後とも、高レベル廃棄物や使用済核燃料の処分などバックエンドの課題克服を含め、原子力政策に係る国の責任ある対策を求めるとともに、原子力発電所の安全確保等の下記項目について、御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 安全性に関する厳正かつ慎重な審査・確認及び新知見の規制反映などによる規制強化及び事業者への指導・監督の強化
- (2) 市の行政機能移転先に係る支援
- (3) 避難支援の充実
 - ① 安定ヨウ素剤を補完するもの（マスク）の配備について
 - ② 避難に係る県、避難元、避難先市町の全体を結ぶ通信手段（ホットライン）の整備
 - ③ 川内原子力発電所から30km圏内に所在する医療機関、社会福祉施設及び小・中学校、高等学校、保育園、幼稚園等と市、鹿児島県を結ぶ専用回線（ホットライン）の整備
 - ④ UPZ全市町の原子力防災マップ（避難経路図）等の作成
- (4) 複合災害に対する支援
- (5) 原子力災害時のバス避難集合場所の確保に係る支援

(危機管理防災局 原子力安全対策課)
(危機管理防災局 危機管理課)

原子力災害時のバス避難集合場所について



2 原子力発電所周辺の道路の整備

当市川内地域の臨海部には、昭和59年7月、昭和60年11月に運転開始した89万キロワットの川内原子力発電所2基が立地しており、南九州における一大エネルギー基地が形成されています。

また、同地域周辺部は、船間島工業団地に大規模な企業が進出しており、また、久見崎みらいゾーンの開発も進められ、さらに重要港湾川内港についても国における事業化が決定するなど、これまで以上に流通・産業の拠点となっております。

このため臨海部とその周辺地域においては、近い将来、本県全域の産業・経済の飛躍的な発展及び文化の交流に大きく寄与していくものと期待されております。

そのような中、県におかれましては、主要地方道川内串木野線の高江地区等の道路整備を推進していただいていることに感謝申し上げます。

しかしながら、平成23年3月11日に発生した福島第一原子力発電所の事故を教訓として、原子力発電施設に係る防災対策の強化・見直しが緊急に求められているところであり、有事の際は、避難道路としてはもちろんのこと、大型の災害支援車や、物資運搬車両の進入路となることが予想されます。

つきましては、原子力発電施設周辺地域の緊急避難・輸送道路及び地域の産業振興のため、下記項目について御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 川内川両岸の主要地方道京泊大小路線と主要地方道川内串木野線の整備
- (2) 市道船間島・久見崎線（川内河口大橋）の県移管
- (3) 川内宮之城道路の新設
かごしま新広域道路交通ビジョン・かごしま新広域道路交通計画の広域的な道路ネットワーク等の基本方針・考え方に則した、川内港と北薩横断道路を結ぶ高規格道路の新設
- (4) 川内原子力発電所迂回道の早期県道移管と供用開始

(土木部 道路建設課)

(土木部 道路維持課)



3 循環経済産業都市づくりに関する支援について

当市では、令和4年2月14日、「アフターコロナを見据えた薩摩川内市の中期的展望」を公表し、その中で「循環経済・産業拠点の創出～川内港臨海ゾーン整備」の方向性を示しております。

これは、2030年を年限とするSDGsの達成、2050年カーボンニュートラルの達成に向けた取組であり、SDGs・カーボンニュートラルの達成に向け、国及び県と歩調を合わせて取り組む必要があります。

現在、川内港臨海ゾーンにおいて、当市は、川内港久見崎みらいゾーン開発事業、川内（火力）発電所跡地利活用事業（サーキュラーパーク九州構想）を進めており、県におかれましては、川内港カーボンニュートラルポート構想事業に着手されております。

特に、川内港久見崎みらいゾーン開発事業及び川内（火力）発電所跡地利活用事業については、循環経済産業の拠点づくりを進めるものであり、今後、循環型産業に取り組む企業、研究機関等の誘致を始め、中間処理施設等の設置に係る許認可手続等の具体的な手続を進めて参ります。

循環経済産業の裾野を市全域に広め、SDGs・カーボンニュートラルの達成に向けて取り組むことは、持続可能なよりよい未来を次世代に繋いでいくことになり、そのためには、国・県の様々な支援が必要であります。

つきましては、循環経済産業都市づくりを図るため、下記項目について、御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- ・ 循環経済産業の拠点づくりに向けた関連産業の誘致及び各種手続等に関する支援
 - ① 川内港久見崎みらいゾーン開発事業
 - ② 川内（火力）発電所跡地利活用事業（サーキュラーパーク九州構想）

(商工労働水産部 産業立地課)
(環境林務部 廃棄物・リサイクル対策課)

アフターコロナを見据えた薩摩川内市の中期的展望 「重要港湾川内港・川内港背後地」



鹿児島市



薩摩川内SDGsチャレンジ



4 重要港湾川内港の機能充実

重要港湾川内港においては、アメリカや中国をはじめとした世界的木材需要の増加により、原木輸出量は平成29年1,654m³から令和3年は49,217m³と輸出量が約30倍に増加しております。

北薩地域は伐期が来た原木も多く、今後も原木の輸出量が増えることが予想されます。

また、中国・韓国・東南アジアに近い地理的優位性から、コンテナ取扱貨物量も年々増加しており、近年における取扱量は京泊埠頭コンテナヤードで取り扱える年間取扱能力を上回る約2万TEUで推移しており、令和3年も取扱量2万334TEUを記録し、4年連続で2万TEUを達成しております。

これは、県によるリーファーコンセント増設やクレーン使用料の減免措置等の機能向上、並びに積極的なポートセールス活動による昨年11月の新たな釜山航路開設等の利便性向上に伴うものであると考えております。さらに、老朽化したハーバークレーンの更新が昨年度完了したことにつきまして、深く感謝申し上げます。

令和元年11月には川内港港湾計画が改訂され、令和3年3月には川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業の国直轄事業化が決定し、「県北西部地域の産業の競争力強化を支え、アジアとともに成長する川内港」を将来像に、背後地域の国際競争力の強化に貢献するため、新たな用地造成、林産品・コンテナを取り扱う多目的ターミナルの整備と合わせた機能再編が大きく進みました。

また、本年4月には国土交通省と鹿児島県の共催による川内港国際物流ターミナル着工式が行われ、6月には九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所川内港出張所が開所するなど、整備が本格的に開始されたところであります。

しかしながら、現状として、原木輸出量の増加及びコンテナ取扱貨物量の増加に伴いヤードが手狭となっており、ヤード外での蔵置が常態化していることや、令和2年には台湾航路の船舶大型化に伴う八代港への寄港地変更がなされるなど、現在就航している船舶が、近い時期にスケールメリットを追求し大型化することが予想されます。

原木につきましても、現在利用できる岸壁に対応した小型の船舶から、より効率的な輸出を行うことができる船舶への大型化についても予想されます。

早期に大型コンテナ船や原木輸出の増加に対応した港湾整備を求められているところであり、国・県と協力しながら各年度事業を確実に遂行し、整備完成の早期実現につなげていきたいと存じます。

これらにより、増加する原木輸出及びコンテナ貨物の受入れが可能となり、現在、整備が進む南九州西回り自動車道との連携により広域的な物流ネットワークが形成され、国際物流拠点としての機能向上が図られることを期待しております。

他方、当市は令和3年6月8日に薩摩川内市未来創生SDGs・カーボンニュートラル宣言において脱炭素社会の実現を目指し2050年までに当市の二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ薩摩川内」の実現に市民と事業所等と一体となって取り組むと宣言し、当市川内港の背後地も含めて、CO₂削減に向けた取組を進めていくこととしています。

国（国土交通省）においても、物流の拠点となる重要港湾では脱炭素社会に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」に取り組むこととしており、本県においても港湾におけるCO₂削減に向けた取組を進めていただきたいと思います。

つきましては、重要港湾川内港の機能向上及び利活用促進を図るため、下記項目について、御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

(1) 川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業の推進による新たな埠頭整備促進

<唐浜埠頭>

- ① 多目的ターミナルの整備（原木及びコンテナヤード不足等への対応）
- ② 水深12mの新バースの整備（船舶の大型化への対応）

(2) 国際物流港湾としての機能向上に関する整備

<京泊埠頭>

- ・ エプロン舗装の改良

<両埠頭共通>

- ・ 台風時の高波防止策（西防波堤の整備促進）

(3) 国際物流拠点港湾である川内港の利活用推進

- ① 検疫法に基づく検疫港の指定
- ② ポートセミナー・セールスの支援
- ③ リーフアーコンセント使用料の減免措置
- ④ カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組の推進

(4) 川内宮之城道路の新設（再掲）

かごしま新広域道路交通ビジョン・かごしま新広域道路交通計画の広域的な道路ネットワーク等の基本方針・考え方に則した、川内港と北薩横断道路を結ぶ高規格道路の新設

(土木部 道路建設課)
(土木部 港湾空港課)
(総合政策部 交通政策課)



京泊埠頭

手狭となっているヤード



京泊埠頭が手狭なため、唐浜埠頭に
コンテナを蔵置している状況

唐浜埠頭

急激に増加する木材輸出



唐浜埠頭



唐浜埠頭



5 川内港の施設整備の拡充

当市川内地域における沿岸漁業として、バッチ網、ゴチ網、刺網、籠網及び一本釣が営まれており、これらの漁船のほとんどが川内港船間島地区の船だまりに停泊していますが、台風や冬の季節風の強い時期には過密停泊が生じております。

さらに、台風時の避難場所として活用されている港町地区小型船だまりでは、プレジャーボートの増加に伴い、係留できず避難所外に係留しなければならない漁船が多数存在し、台風時に転覆する事故も発生しております。

また、当該地域の沿岸漁業において、漁獲物の陸揚げの多くが川内市漁協前の物揚岸壁で行われていますが、潮の干満の差が激しい中、漁業者の高齢化に伴い陸揚げ作業時に多大な労力を要し、作業が難しい状況が発生しています。

このことから、今回、港湾計画に位置付けられたことにより、川内港の施設整備の拡充に係る下記項目について、早期に実現できるよう御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 船間島西船だまりの整備
- (2) 京泊南船だまり「小型浮棧橋」の整備

(土木部 港湾空港課)

2 京泊南船だまり「小型浮棧橋」の整備

浮棧橋設置箇所



○京泊南船だまり
小型棧橋 1基
[新規計画]
防波堤 40m
[既定計画]



水揚げ状況（干潮時）



水揚げ状況（干潮時）



漁船乗降り状況（干潮時）



6 効率的な物流拠点の誘致への支援

当市内にある、県管理の道路・河川・港湾等につきましては、県の御理解と御協力により、計画的な整備が進められておりますことに感謝申し上げます。

特に、川内港では令和3年3月に川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業の国直轄事業化が決定し、県の事業と併せ、機能再編が大きく進むことに期待が高まっているところです。

これらの事業が推進されるとともに、南九州西回り自動車道の整備も本格的に進められています。このような中、薩摩川内市では川内港から南九州西回り自動車道へのアクセス道路整備もお願いしているところですが、今後はこれらの道路と鉄道を組み合わせた効率的な物流についても考慮する必要があります。

つきましては、JR貨物の乗り入れを想定した物流拠点施設（トラックターミナル）の誘致にあたり、県の支援を賜りますようお願い申し上げます。

記

- ・ 物流拠点施設の誘致への支援

(商工労働水産部 産業立地課)

7 甌島地域における医療の確保及び医療体制の充実

甌島における医師及び医療従事者の不足は依然として深刻な状況にあり、少子化対策や高齢社会に伴う保健・医療・福祉施策を進めるためには、地域医療の確保が喫緊の課題となっています。

また、島内人口の減少や高齢化の進展には歯止めがかかっておらず、依然として島内医療機関の経営状況の悪化が深刻化しており、運営費に対する財政支援や医療機器等の整備に対する財政措置の充実など、医療体制の不安解消が望まれるところでもあります。

つきましては、地域住民が安心して暮らせる地域環境づくりのため、下記項目への特段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 甌島地域における医師、看護師等医療従事者の確保対策の強化
- (2) 甌島地域における診療所の運営費、甌島診療所再編に伴う（仮）上甌島診療所の新設等、医療施設整備や医療機器等設備整備に対する財政支援の拡充

（くらし保健福祉部 医師・看護人材課）

（くらし保健福祉部 国民健康保険課）

8 甌島縦貫道の整備推進

甌島三島を結ぶ甌島縦貫道の実現は、永年におたる島民の悲願であり、これまでも、県において、鋭意整備が進められてきております。

中でも、島民の最大の悲願でありました藺牟田瀬戸架橋建設につきましては、国、県をはじめ関係機関の御理解と御尽力により、平成18年度に事業着手され、令和2年8月に「甌大橋」として開通しました。さらに、藺牟田漁港周辺の臨港道路の完成並びに、甌島縦貫道の未整備区間である長浜～芦浜区間についても、令和2年度に新規事業化が示されました。

これまでの国・県をはじめ関係機関の御尽力に深く感謝申し上げます。

また、平成26年10月に、将来の甌島を考えるとともに効率的な行政施設等のあり方等を検討するため、地域の代表者や有識者等からなる、「甌はひとつ推進会議」が設置され、平成28年6月、「甌はひとつ」にむけた提言をいただきました。当市においても、甌大橋完成後の甌島の将来像を見据え、甌島の発展や島民の一体感の醸成を目指し、効率的な行政施設の在り方等を検討し、令和元年度に「甌島地域一体化方針」を策定し、令和3年4月には「甌縦貫道整備促進期成会」を新たに設立したところです。

つきましては、宝の島であります甌島の観光産業の振興をはじめ、水産業の振興、医療・福祉の充実、起業促進のための環境整備、広域行政の効率化等、「甌はひとつ」の実現に向け、甌島縦貫道の未整備区間、特に、一般県道手打藺牟田港線の長浜から芦浜までの狭隘な区間の早期整備推進及び一般県道桑之浦里港線中甌地内の線形改善の整備推進に向け、更なる御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- ・ 甌島縦貫道の整備

- ① 一般県道手打藺牟田港線の整備（長浜～芦浜区間）
- ② 一般県道桑之浦里港線の整備（中甌漁港周辺）

（土木部 道路建設課）

県道手打藪牟田港線（芦浜工区）



9 甌島の地域振興に関する特別枠創設や優先選択等の財政支援

令和2年度、長年にわたる甌島市民の願いであった「甌大橋」が完成し甌島が一本の道路で結ばれ、島内移動の時間短縮はもとより、島内施設の相互利用、災害やイベント時の応援体制、豊かな自然景観を活かした周遊観光の拡大や流通の効率化による漁業振興にもつながり、何よりも市民の一体感の醸成に大きく貢献するなど、架橋の整備効果は計り知れないものがあります。

当市では、「甌大橋」の完成前から「甌はひとつ」をスローガンに、地域振興策に取り組んできており、令和元年度は、支所や診療所などの行政施設の集約のほか、防災体制や交通体系の再編を進める「甌島地域一体化方針」と官民一体となって宝の島である甌島の観光振興を進める「第2次甌島ツーリズムビジョン」を策定しました。

「甌大橋」の整備効果を最大限に活かすためには、ハード・ソフト両面の環境整備が重要であり、特に、国定公園に指定された甌島観光を推進し交流人口を増やすための公共サイン、Wi-Fi環境、フラワーロードの整備、(仮称)甌ミュージアムや公園、トイレ、休憩所などの改修のほか、支所や診療所など行政施設の新築・改修など公共インフラの整備、ツーリズムの推進やイベントの開催などに多額の経費が必要となる見込みであります。市単独による事業推進にも限界があり、県と一体となった取組が不可欠であると考えています。

つきましては、少子高齢化や人口減少が急速に進む中、「甌大橋」完成を契機に甌島の地域振興や活性化を図るため、県と市が一体となった事業促進とともに事業推進への特別枠の創設や優先選択などの財政支援について特段の御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 県と市が一体となったハード・ソフト両面の環境整備
- (2) 事業推進への特別枠の創設や優先選択などの財政支援
 - ① 特定離島ふるさとおこし推進事業
 - ② 地域振興推進事業
 - ③ 魅力ある観光地づくり事業

(総合政策部 地域政策課)
(総合政策部 離島振興課)
(観光・文化スポーツ部 PR観光課)

10 離島活性化交付金制度の拡充・見直し、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金の拡充及び有人国境離島地域の保全に係る施策の推進

平成25年4月の離島振興法改正に伴い、地域活性化の推進及び定住の促進を図るため、「定住促進」「交流促進」「安全安心向上」の三分野の事業を柱とした離島活性化交付金制度が創設され、当市では積極的に活用しているところです。

戦略産品の海上輸送費支援事業におきましては、対象品目の増、原材料の本土からの移入に係る経費への補助、原則3年の補助対象期間が延長された上に、平成29年4月の「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」の施行により、特定有人国境離島地域の補助率が嵩上げされるなど、より地域意見を反映したものとなっています。

また、同法の施行に伴い、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金制度が創設、「航路運賃等低廉化事業」、「農水産物の輸送コスト支援」、「雇用機会の拡充」、「滞在型観光促進事業」への支援が行われ、人口減少や高齢化の進展、地場産業の低迷など、厳しい状況におかれている甑島にとりましては、地域創生に向け、強力な推進力になっているところです。

しかしながら、離島活性化交付金は、「補助率が1/2（民間は1/3）までしかないこと」、交流促進事業では、「イベント関連事業の過去継続事業は対象外となっていること」など地域の実態に即した内容となっておらず、十分に活用できない状況もあり、特に離島地域の大きな課題となっております「福祉」「生活環境」分野については、事業の対象外となっています。

特定有人国境離島地域社会維持推進交付金事業においては、滞在型観光の促進や物資の費用負担の軽減に対する支援制度はあるものの、運賃低廉化は甑島市民に限定されており、航送車両運賃の低廉化が図られていないことから、交流人口や物流の増加には厳しい状況であり、甑島市民であっても身体障害者の方等は、車両ごとの移動を与儀なくされる場合も多く、より多くの負担を強いられている現状でもあります。また、災害時の避難施設などハード事業が交付金の対象外であることから、島内のインフラ整備の推進が対象となる多様な制度への拡充が望まれています。

つきましては、有人国境離島地域である甑島の維持や保全を図るため、下記の項目について、御高配をお願い申し上げます。

また、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金において、県もその一部を財政支援していただいている状況にありますことから、離島活性化交付金につきましても同様の支援をお願いいたします。

記

- (1) 離島活性化交付金制度の補助率の嵩上げ及びメニューの拡充
- (2) 離島活性化交付金制度への県の財政支援の実施
- (3) 本土からの航路利用者や航送車両を対象とした運賃低廉化や避難施設などハード事業も対象とする特定有人国境離島地域社会維持推進交付金制度及び関係予算の拡充
- (4) 港湾や道路の整備など有人国境離島地域の保全に係る関係予算の確保

(総合政策部 離島振興課)

11 甑島航路における補助制度の拡充

甑島航路は、本土と甑島を結ぶ唯一の生活航路ではありますが、少子高齢化、人口減少に伴い利用者数減少傾向にあり、運航事業者の経営も厳しく、国、県の補助を受ける補助航路となっております。

平成26年4月に川内港と甑島を結ぶ新たな航路に高速船甑島が就航し、甑島市民の生活航路としてはもちろん、川内駅から甑島までが甑島観光ラインとして結ばれ、交流人口の増加を目指しております。

そんな中、運航事業者は、フェリーのドック期間中、代船できるフェリーがないため、やむを得ず貨物船を代船として傭船し、生活物資を運搬しておりますが、貨物船であることから、国、県の補助対象ではなく、当市で支援しているところでもあります。

つきましては、離島を抱える当市の諸事情を御理解いただき、下記項目について御高配賜りますようお願い申し上げます。

記

- ・ 補助航路におけるフェリードック時の代船への補助対象船種の拡充

(総合政策部 交通政策課)

12 甌島における県管理の地方港湾及び漁港の整備・保全

県が管理されている地方港湾里港及び長浜港は、甌島と本土間の人の交流と物流の玄関口として、甌島地域の振興に大きな役割を果たしております。

これらの整備については、県の御理解と御協力により、その整備が計画的に進められていますが、今後とも計画的な整備が不可欠であります。

平成28年4月に発生しました熊本地震や平成23年3月の東日本大震災などの巨大地震が発生した場合、甌島では、避難や緊急物資輸送に港は重要な役割を果たすため、耐震強化岸壁の整備が今後の課題であると考えられます。

さらに、甌島地域には、市管理の第1種漁港が6漁港と県が管理する第2種漁港と第4種漁港の4漁港があり、中でも県管理漁港である中甌漁港、藺牟田漁港及び手打漁港については、単に漁業基地としてだけでなく、貨物船やフェリー等の寄港地としても重要な役割を担っているところであります。

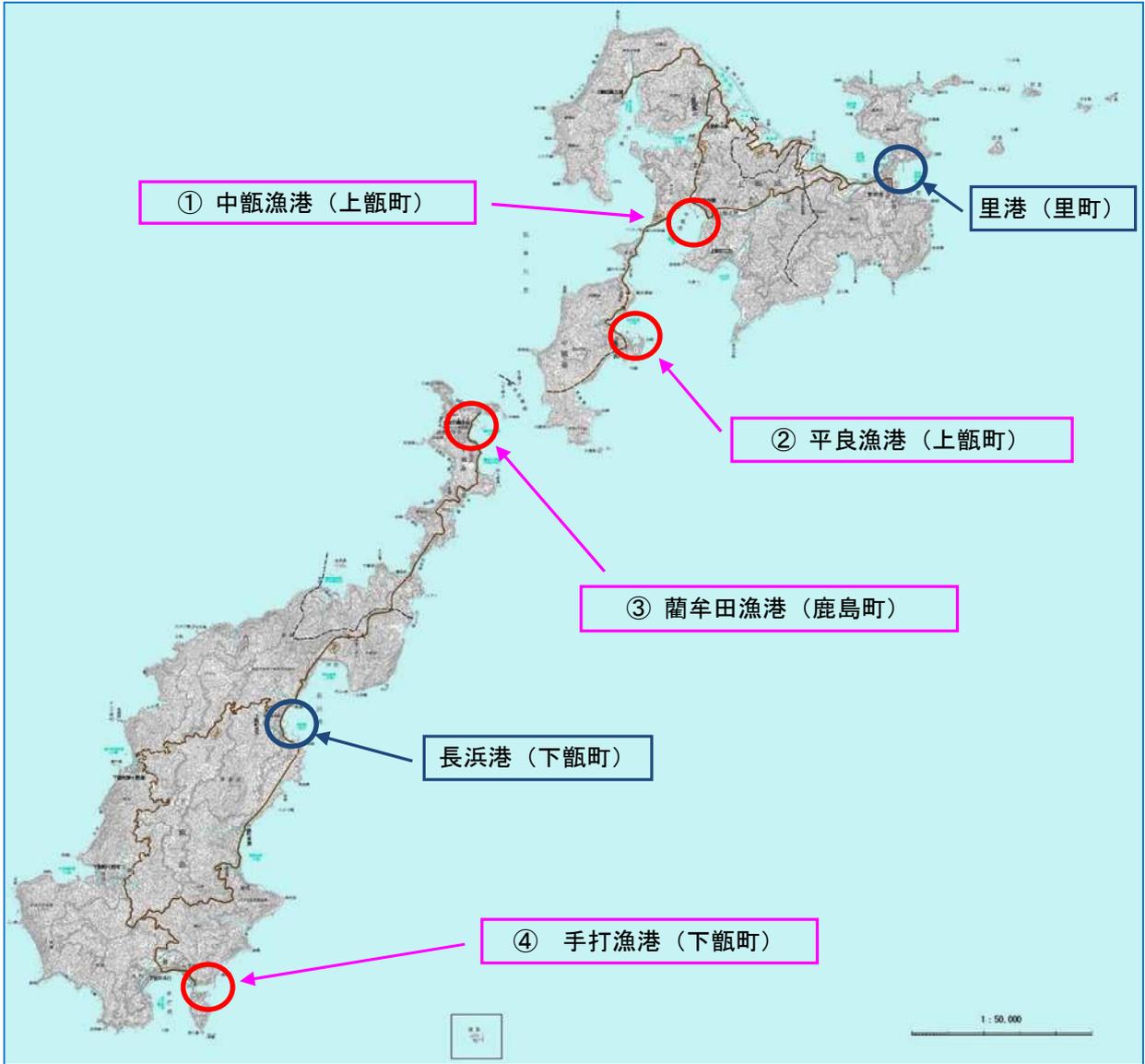
しかし、施設の未整備や老朽化により、台風等の荒天時において、所要の静穏度を確保できていない状況もあることから、これらの対策が喫緊の課題となっております。

つきましては、県が管理されている地方港湾並びに漁港の継続的な整備について、特段の御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 地方港湾里港及び長浜港の整備・保全（耐震強化岸壁）
- (2) 漁港漁場整備計画、機能保全計画に基づく外郭・係留施設の早期整備及び長寿命化対策の実施

(土木部 港湾空港課)
(商工労働水産部 漁港漁場課)



13 南九州西回り自動車道の建設推進及びアクセス道路の整備

南九州西回り自動車道については、当市から阿久根市の22.4km間の「阿久根川内道路」が、平成27年4月に事業化決定したことにより、鹿児島県内全線開通への期待が高まっているところであります。しかしながら、鹿児島県内におけるその供用率は68%（61km）と、全国平均供用率の86%を大きく下回っております。

また、薩摩川内都ICに関連するアクセス強化と市街地の交通渋滞解消のため、宮崎バイパス（仮称）の整備推進や川内宮之城道路の地域高規格道路への指定が望まれるところであります。

さらに、重要港湾川内港のコンテナ貨物は航路開設以来、増加傾向にあり、これに対応するため、令和元年度、県により港湾計画の改訂作業がなされたところであります。令和3年3月には川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業の国直轄事業化が決定されています。

そのような中、市では川内港と南九州西回り自動車道を活かした流通・産業拠点としての基盤整備と久見崎みらいゾーンへの企業誘致を進めており、この実現のためには川内港と背後幹線道路を直結する効率的な物流ネットワークの形成が必要不可欠であります。

本年5月21日には9年ぶりに当市SSプラザせんだいで800名が集結した決起大会を実施し、建設促進の機運を高めたところであります。

つきましては、南九州西回り自動車道の早期全線開通及び周辺アクセス道路の整備に関して、下記項目について御高配を賜りますようお願い申し上げます。

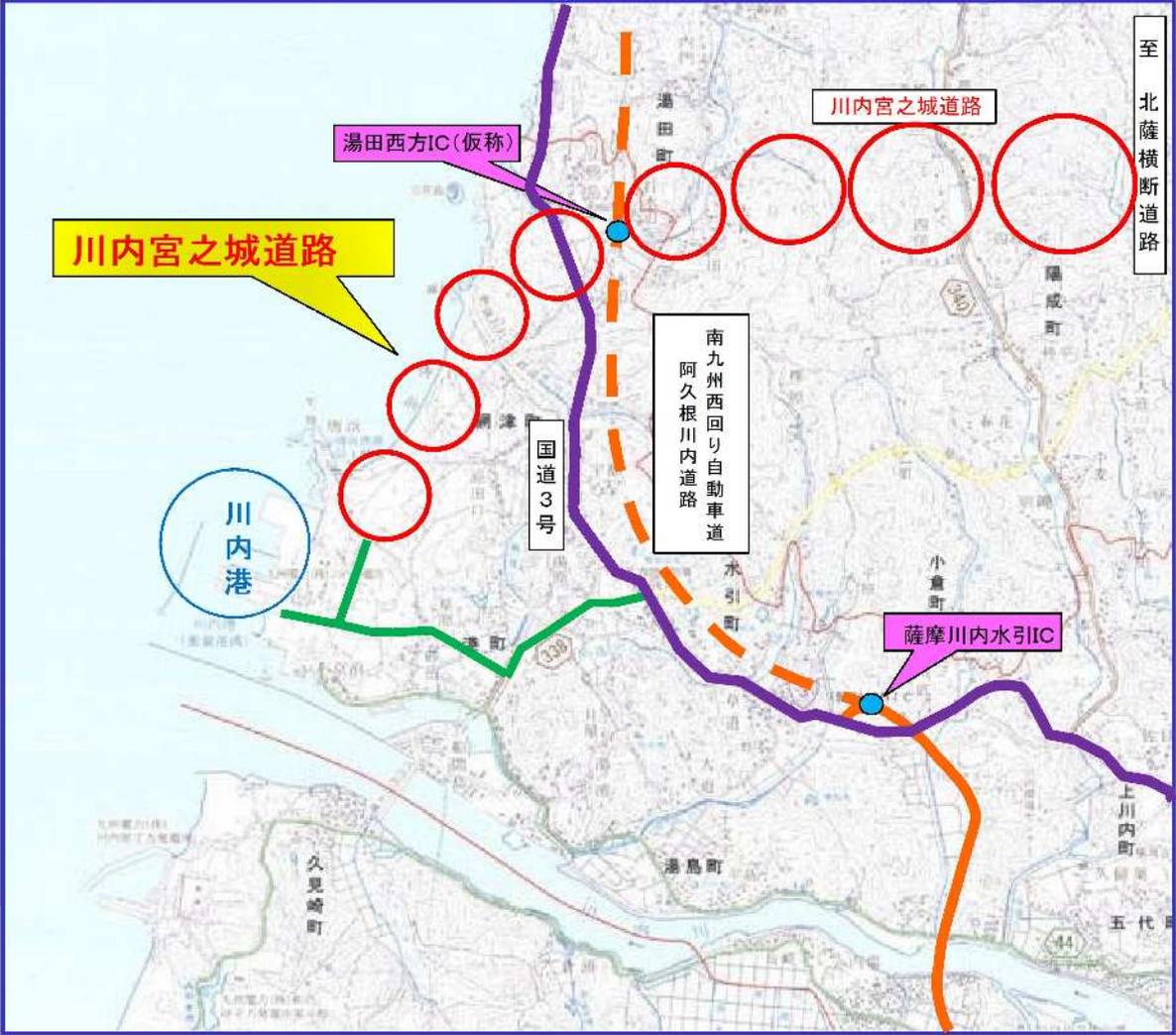
記

- (1) 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」予算の確保
- (2) 川内宮之城道路の新設（再掲）
かごしま新広域道路交通ビジョン・かごしま新広域道路交通計画の広域的な道路ネットワーク等の基本方針・考え方に則した、川内港と北薩横断道路を結ぶ高規格道路の新設
- (3) 「阿久根川内道路」の建設促進
- (4) 宮崎バイパス（仮称）（主要地方道川内加治木線～主要地方道川内郡山線）の整備促進

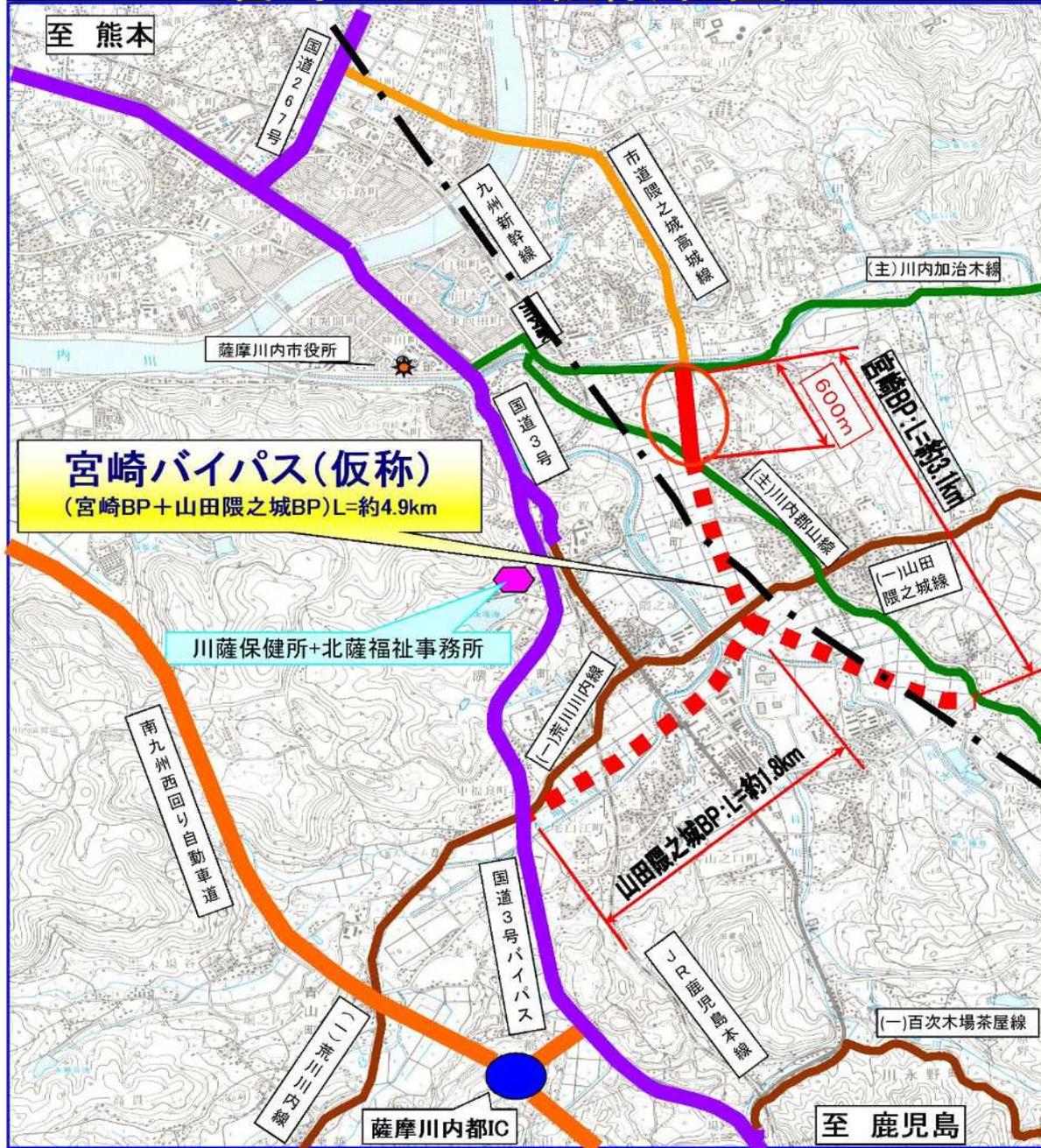
（土木部 道路建設課）



川内宮之城道路の新設



宮崎バイパス(仮称)位置図



14 川内市街部改修の事業促進のための支援

平成18年7月の鹿児島県北部集中豪雨により被災した川内川流域では、関係機関等の御尽力により、平成23年度までに37箇所河川激甚災害対策特別緊急事業（以下「激特事業」という。）が完了しております。

しかしながら、川内川の最下流に位置し、川内市街部改修も未だ途中段階である当市におきましては、激特事業の完成により、上流側のまとまった水が一斉に下流側に押し寄せてこないか、多くの市民が、大変大きな不安を抱えております。

当市中心市街地に係る市街部改修については、平成22年度に完了した向田地区堤防の質的強化対策事業後、令和2年度に大小路地区の引堤事業が完了し、国土交通省や鹿児島県に対し感謝申し上げます。現在、平成29年度から本格的に着手された天辰第二地区まちづくり一体型引堤事業が行われており、沿川で暮らす多くの住民が川内市街部改修の一日も早い完成を待ち望んでいるところであります。

また、改修に伴い発生する河川空間の利用については、大小路地区では地域住民を中心に「川内川大小路みらい公園協議会」を立ち上げ、今後の維持管理を含めて利用計画を具体化する作業にも取り組んでおり、天辰第二地区では、令和3年3月に川内川水系かわまちづくり計画に登録され、大小路地区と同様に令和4年3月には「平佐西かわまちづくり協議会」が設立する等、かわまちづくりの取組が進んでいます。

一方、当市においては、川内川河川改修（引堤）事業と併せ、天辰第二地区土地区画整理事業を推進していますが、近年、社会資本整備を取り巻く環境が厳しいことから、計画的に事業を進めるための財源の確保が必要不可欠です。

つきましては、川内市街部の治水安全度の向上を図るとともに、居住環境良好な安心安全なまちづくりを創出するため、下記事項について、御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」予算の確保
- (2) 川内市街部改修の事業推進のための支援
- (3) 天辰第二地区土地区画整理事業推進のための支援
- (4) 有効な利活用が図られる河川空間整備の支援

(土木部 河川課)

(土木部 都市計画課)

◆天辰地区土地区画整理事業



【天辰第二地区】			
施行面積	50.9ha	計画人口	1,960人
施行期間	平成28年度～令和12年度	減歩率	33.27%
事業費	10,022百万円	建物戸数	120戸(260棟)

【天辰第一地区】			
施行面積	75.4ha	計画人口	4,500人
施行期間	平成9年度～令和3年度	減歩率	29.05%
事業費	17,380百万円	建物戸数	404戸(658棟)

15 道路整備財源の確保

南九州西回り自動車道に代表される高速交通体系の整備は、広域的な高速交通ネットワークを形成し、九州の一体的浮揚に寄与するだけでなく、地域間の交流連携の強化や産業・観光の振興、災害時における緊急輸送路としての機能など地域づくりを進める上で極めて重要であります。

平成23年3月の東日本大震災や平成28年4月の熊本地震においても高規格道路が、緊急災害時のリダンダンシー（代替移動手段）を発揮し、その重要性が再認識されたところであります。

また、地方都市における交通手段は、その殆どが自動車交通に依存し、道路は重要な社会基盤として市民生活にとって生命線となっております。

一方で、社会資本は、建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなると言われています。中央自動車道笹子トンネル事故等を踏まえ、今後、点検を継続し、長寿命化計画策定を行い、厳しい財政状況や限られた人員の中で老朽化対策に取り組む必要があります。

しかしながら、財政力が脆弱な地方都市においては、道路整備は国庫補助事業に頼らざるを得ない現状にあります。

つきましては、道路整備のための財源の安定的確保に御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」予算の確保
- (2) 地域活性化のために真に必要な道路整備が遅れることなく計画的に進められるよう所要の予算の確保
- (3) 現在整備が進められている南九州西回り自動車道が今後も引き続き計画的に進捗できるよう所要の整備予算の確保
- (4) 高速交通体系との連携や地域拠点施設と連絡する国・県道等の道路網の整備予算の確保
- (5) 老朽化対策に関する財政的支援の継続、技術的支援の推進

(土木部 道路建設課)

(土木部 道路維持課)

16 県道等の整備

当市内にある県道等につきましては、県の御理解と御協力により計画的に整備が進められていることに感謝申し上げます。

しかしながら、未整備や未改良部分も多数残されており、朝夕の通勤車両や大型車両等の交通量が多いにもかかわらず、道路幅員が狭小で歩道も無い路線やカーブの多い路線もあり、これまで交通死亡事故等が発生するなど、地域住民はその通行に不安と危険を感じております。

また、原子力発電所の有事の際における避難道路の確保についても懸念しているところであります。

加えて、京セラ鹿児島川内工場の周辺においては第2ブロックの新工場棟の建設や新たな用地取得による工場再編などにより、今後交通量が増加することが予想されます。

つきましては、安全性の確保や交通渋滞の解消等のため、下記項目について御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 当市の一体感の醸成を図るための道路整備
 - ① 県道36号川内郡山線の百次町から樋脇町市比野上手まで及び市比野藤本地区の整備
 - ② 県道333号川内郡山線の川内市永利町交差点から樋脇町塔之原杉馬場地区までの整備推進
 - ③ 県道335号市比野東郷線の樋脇町市比野地区の整備及び東郷町斧渕地区の東郷橋の架け替え
 - ④ 県道344号東郷山田宮之城線の未整備区間の整備推進
 - ⑤ 県道346号山田入来線の整備（東郷町諏訪橋、入来町元村橋 外）
 - ⑥ 県道350号長浜手打港線の整備（長浜～瀬々野浦間）
 - ⑦ 県道352号瀬上里線の整備
 - ⑧ 県道391号下手山田帖佐線の整備
 - ⑨ 県道396号薩摩郡山線の山間部の未改良区間の整備
 - ⑩ 県道406号宮之城郡山線の早期事業化
- (2) 県道39号串木野樋脇線の樋脇町市比野地区における整備
- (3) 県道336号山田隈之城線の永利町から宮崎町までの歩道未整備区間の整備推進
- (4) 県道320号百次木場茶屋線の整備
- (5) 県道341号吉川川内線京セラ鹿児島川内工場付近の交通渋滞対策の整備

(土木部 道路建設課)

(土木部 道路維持課)

(環境林務部 廃棄物・リサイクル対策課)

17 県管理河川の整備促進及び維持管理の充実

当市内にある県管理の河川につきましては、県の御理解と御協力により計画的に整備が進められ、昨年度も寄洲除去等を実施していただき感謝申し上げます。

また、令和2年度～3年度にかけて勝目川、百次川、隈之城川の災害復旧工事及び監視カメラの設置等の実施につきましても併せて感謝申し上げます。

しかしながら、一級河川の樋脇川、高城川、小倉川、隈之城川、銀杏木川及び二級河川の草道川では、未整備部分も多数残されており、令和2年7月豪雨では甚大な被害が発生したことから、近年の降雨の状況を反映した早期改修が望まれています。

一級河川長尾川についても、たびたび堤防を越水しており、矢立地区の安心・安全のためにも河川改修をお願いします。

また、二級河川の網津川については、寄洲及び葦・水草等が生い茂り、豪雨時の河川流下能力を阻害しており、地元地区コミ（自治会）等から寄洲除去等の要望が出ておりますが、要望箇所全域の実施に至っておりません。

更に、下流地点には市（耕地林務水産課）の管理する排水機場があり、豪雨のたびに大量の水草等が流れ込み、排水ポンプが停止する事態が発生し、浸水被害による市民の生命財産が危険な状態になっております。

つきましては、住民の安全・安心のため、下記項目について引き続き御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」予算の確保
- (2) 小倉川及び草道川の未整備区間の早急な整備実施
- (3) 樋脇川（杉馬場地区）の県道333号川内祁答院線及び周辺住宅への冠水対策
- (4) 堤防が低く越水することが多い高城川（城上町今寺橋下流区域）の河川改修計画の策定
- (5) 隈之城川（尾白江町JR鹿児島本線周辺）における未整備区間の冠水対策
- (6) 銀杏木川（大小路町おれんじ鉄道横断部）における未整備区間の改修
- (7) 近年の降雨状況を反映した早期改修等（市街部河川）
- (8) 高城川護岸の補修工事（妹背橋下流300m）
- (9) 堤防が低く越水することが多い長尾川（矢立樋門から頭広橋までの区間）
- (10) 樋脇川（入来麓地区）の護岸整備
- (11) 県管理河川の河川・堤防の伐採浚渫

（土木部 河川課）

18 大雨・台風等の一般災害における防災体制の充実及び災害に強い防災基盤の整備及び県管理の道路・河川等に係る災害の早期復旧

近年の気象状況の激変により、全国各地で、大雨や台風等により甚大な災害が発生している状況があります。

当市においても、令和2年7月3日から的大雨（所謂、令和2年7月豪雨）や令和2年9月の台風10号、令和3年7月9日から的大雨（大雨特別警報、顕著な大雨に関する情報）では、幸いにも人的被害は発生していないものの、堤防の決壊・越水、内水氾濫等による住宅の床上、床下浸水や暴風による家屋の損壊、道路損壊、水道管破損による断水など数多くの被害が発生し、甚大な災害となりました。

また、当市内にある県管理の道路・河川等につきましては、県の御理解と御協力により計画的な整備及び災害復旧工事が進められておりますことに感謝申し上げます。

しかしながら、昨今の降雨状況はこれまでとは異なる豪雨が続いており、令和2年7月豪雨による災害復旧工事が進められている中、令和3年7月の大雨では、春田川の氾濫による薩摩川内市街地への浸水被害や、山田川の護岸決壊による農業施設（ぶどうハウス）や農地への土砂流入など、新たな災害も発生しました。

これらの災害を踏まえ、今後、台風や大雨などの一般災害からの市民の安全確保のための防災体制や災害に強い防災基盤の整備に向けた国や県の取組の強化と市への支援を要望するとともに、住民の安全・安心のため、県管理の道路・河川等に係る被災箇所等の早期の災害復旧について御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- (1) 国や県、関係機関等の更なる連携強化と市民への情報提供
- (2) 河川浸水想定区域の早期指定や土砂災害警戒区域等の見直し及び対象者等の調査への支援
- (3) 指定緊急避難場所等の環境の整備と避難先の確保等
- (4) 防災行政無線等の防災対策の設備等の維持、管理に係る経費等の財政支援
- (5) 県管理の道路・河川等に係る災害の早期復旧
- (6) 水位計や監視カメラ等の監視体制の充実
- (7) 国の管理する排水機場の適切な維持管理・老朽化した施設の計画的な改修・更新及び水門・樋門などと連携した排水機場の完全自動化に係る要望への支援

(危機管理防災局 危機管理課)

(危機管理防災局 災害対策課)

(土木部 道路維持課)

(土木部 河川課)

19 鹿児島県核燃料税の定率配分制度の創設

県におかれましては、川内原子力発電所が試運転を開始した昭和58年以来、法定外普通税として「核燃料税」を賦課徴収されてきており、平成30年6月から価額割を引き下げ、出力割が引き上げられたところです。

全国的には、12道県中、10道県において所在市町村等への配分などが制度化されております。

当市においても、県と歩調をひとつにし、原子力発電所の安全確保を第一に、地域の振興と住民の福祉増進等の諸施策を推進していく必要性から、その財源としての核燃料税定率配分を継続要望してきておりますが、未だ実現には至っておりません。

つきましては、本税創設の趣旨を踏まえ、原子力発電所所在地域の振興と福祉増進のため、下記項目について御高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

- ・ 核燃料税の立地市への定率配分等の制度創設

(総務部 税務課)

(総務部 財政課)

20 唐浜海岸背後地の松林の維持・保全

川内港の北側に位置する唐浜海岸の背後地にある国有林については、長年市民に親しまれている景勝松林であり、その松林が松くい虫被害による消滅の恐れがあることに関し、市民からも保安林機能の回復や維持・保全を求める声が寄せられている状況であります。

そのような中で、当地区については、毎年、北薩森林管理署において、無人ヘリコプターによる薬剤空中散布事業と被害木の伐倒駆除事業による松くい虫防除対策を計画的に取り組んでいただいているところです。

当市も松林の再生に向け、北薩森林管理署と一体となって取り組んでまいりますので、今後も引き続き、唐浜海岸背後地の松林の維持・保全について国に対して働きかけてくださいますようお願い申し上げます。

記

- ・ 唐浜海岸背後地の松林の維持・保全

(環境林務部 森づくり推進課)

無人ヘリによる薬剤空中散布状況



21 北薩地域への児童相談所の設置について

近年、県内の児童虐待通報・相談が増加し、県内児童相談所と市町村を合わせると令和2年度は3,482件となっており、令和元年度の3,184件と比べると298件増加しています。

県は令和2年度、鹿屋市に次いで2カ所目となる「児童家庭支援センター」を北薩地域に設置されました。

児童家庭支援センターは、児童家庭相談、児童退所後の家庭への指導、見守りなどを行う機関であり、児童家庭福祉に関する地域相談機関として重要な機関であると考えますが、要保護児童の一時保護といった権限は児童相談所が行うとされています。

一方、当市の区域は鹿児島市にある中央児童相談所が管轄であることから、遠方であることにより、夜間・休日における一時保護の対応が迅速に行われるか懸念される面もあります。

また、初動に時間がかかることは否めません。

については、市、警察等から児童相談所への移送の迅速性を図るとともに、長距離移送での児童への精神的不安を軽減するため、北薩地域に児童相談所を設置いただきますようお願い申し上げます。

このことにより、児童相談所と近隣市町村、警察署と迅速な連携が図れ、保護者等への十分な指導・助言が実施できると考えます。

なお、令和4年3月25日、一時保護所の在り方等検討委員会による、「中央児童相談所の一時保護所の在り方及び児童相談所の配置の在り方等について」報告書がとりまとめられ県知事に提出されていると伺っております。

設置が困難な場合においても北薩地域振興局内一時保護所機能の整備や児童福祉司等の職員配置をすることにより、児童虐待の早期対応につながると考えることから、御検討いただきますようお願い申し上げます。

記

- (1) 北薩地域への児童相談所の設置
- (2) 北薩地域振興局内一時保護所機能の整備や児童福祉司等の職員配置

(くらし保健福祉部 中央児童相談所)

22 医療的ケア児等への短期入所支援の創設について

人工呼吸器の装着など日常生活において医療的ケアを要する状態にある在宅の障害者（児）の介護者は人工呼吸器の管理や痰吸引といった恒常的な介護を強いられており、介護者の疾病、冠婚葬祭等の時には、医療型短期入所サービスの利用や医療保険による訪問介護に頼らざるを得ない状況にあります。

しかし、医療型短期入所サービスを提供する事業所（医療機関）が県内には少ないため、市外の事業所を利用せざるを得ない現況にあり、24時間体制で恒常的に介護する家族の負担が大きい現況にあります。

医療型短期入所サービスに係る報酬は、医療保険を使用した入院時の診療報酬に比べ低額に設定されていることが経済的負担となり、このことが医療型短期入所事業所の増えない一因であり、医療機関からも支援の要望があります。

他県においては、全県下で、この報酬の差額（1～2万円程度）を補填する制度を創設し、障害者（児）を介護する家族の精神的・身体的負担の軽減を図っている事例があります。

当市においては、市内に当該事業所が無かったことから、サービス事業所の設置促進を図るため、令和2年度に独自で補填制度を創設し、事業所開設につながりました。

しかし、当市の障害者（児）のみが対象となるため、利用者の居住地でサービス報酬が異なることに事業者側から戸惑いもあります。

また、県内の各市においても同様の実態があり、受入れ事業所の拡大に繋がる支援策を望んでいる状況です。

については、医療型短期入所事業所を身近に確保し、地域においてサービスの提供ができるよう下記項目の制度を全県下で創設していただきますようお願い申し上げます。

記

- ・ 医療型短期入所事業を実施する医療機関等への支援制度の創設

（くらし保健福祉部 障害福祉課）

23 辺地共聴施設が被災した場合の修繕や改修に対する費用を共聴組合へ助成する制度の創設について

放送は災害時における情報取得のライフラインとなっていますが、近年、自然災害により、施設の修繕や改修工事等の維持管理費用が問題となっています。

また、共聴受信組合加入者の高齢化に伴い、加入世帯数が減少しており、運営自体が出来なくなる状況が危惧されています。

国もケーブルテレビネットワークを通じて地域における災害時の確実かつ安定的な情報伝達の手段を確保し、耐災害性の強化を図ることを目的とした事業を実施していることから、災害時の情報インフラとして極めて重要性が高い辺地共聴施設であるので、国に対し以下の項目について、新たな助成措置の創設を要望していただきますようお願い申し上げます。

記

- (1) デジタル情報インフラである共聴施設の長寿命化対策に係る助成制度の創設
- (2) 共聴施設を光ケーブル化する際の改修工事に係る助成制度の創設
- (3) 共聴受信組合が安定して運営できるための費用に係る助成制度の創設

(総合政策部 デジタル推進課)

