

諫早市の市政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。

新・諫早市誕生から 4 年が経過いたしました。この間、「諫
早市総合計画」に掲げる施策を着実に推進し、ようやく新市の
礎ができつつあるものと考えております。

今後も、市勢の更なる発展を図り、長崎県央の拠点都市とし
て、個性的で魅力ある都市づくりを推進するため、行財政の効
率化を図りながら、「生活者起点で物事を考え、立案し、実行す
る」ことをすべての基礎に据えた市政運営にあたってまいりま
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、次
の要望に対しまして、特段のご配慮、ご支援を賜りますようよ
ろしく願いいたします。

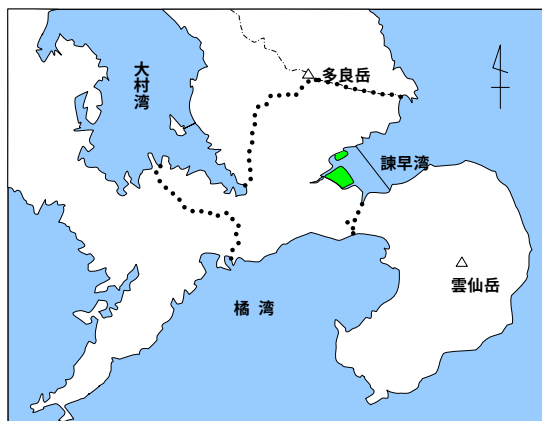
平成 21 年 7 月

諫 早 市 長 宮 本 明 雄

諫早市議会議長 並 川 和 則

国営諫早湾干拓地の営農確立支援の継続及び調整池の水質保全対策と潮受堤防排水門の開門調査反対について

諫早湾干拓地での先進的な農業を図るための支援の継続と調整池の水質保全対策の促進を引き続き要望するとともに、潮受堤防排水門の開門調査を行わないよう要望します。



(位置図)

(事業概要)

事業主体	農 林 水 産 省
事 業 名	国営諫早湾干拓事業
事業面積	調整池 2,600ha 干陸地 870ha
営農面積	672ha
総事業費	2,530億円
事業期間	昭和61年度～平成19年度

(理 由)

国営諫早湾干拓地では、環境と調和のとれた先進的な農業の展開を目指し、現在、41の農業経営体により営農が行なわれており、ばれいしょ・レタス・たまねぎなどの露地野菜やハウス栽培による菊やミニトマトが栽培され、市場に向け出荷されております。

つきましては、干拓営農の確立支援や施設の維持管理に対する助成強化について、引き続き特段のご配慮をお願いします。

調整池の水質改善対策については、本市としても第2期水辺環境の保全と創造のための行動計画に基づき集落排水事業の推進等、積極的に取り組んでいるところであり、引き続き対策の強化をお願いします。

また、開門調査に係る環境影響評価方法書作成については、諫早市として開門反対の立場で意見書を提出したところであります。もし、開門調査が行われれば、潮受堤防の防災効果の消失や干拓地をはじめ背後地の営農、並びに諫早湾内の漁業に被害の恐れがあることから、絶対に容認できるものではありません。

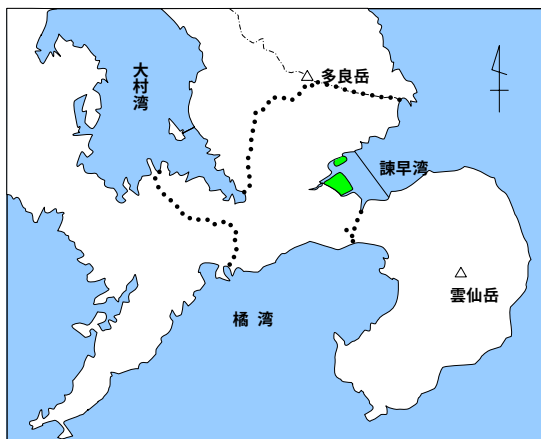
つきましては、潮受堤防排水門の開門調査は絶対行なわないよう要望いたします。

有明海（諫早湾）の漁場再生及び水産振興のための総合的対策の実施について

有明海（諫早湾）の水産資源の回復等による漁業の振興並びに環境の保全・改善を図るため、「有明海及び八代海を再生するための特別措置に関する法律」に基づき、総合的な施策を講じられるよう要望します。



諫早湾におけるアサリ被害状況



（位置図）

(理 由)

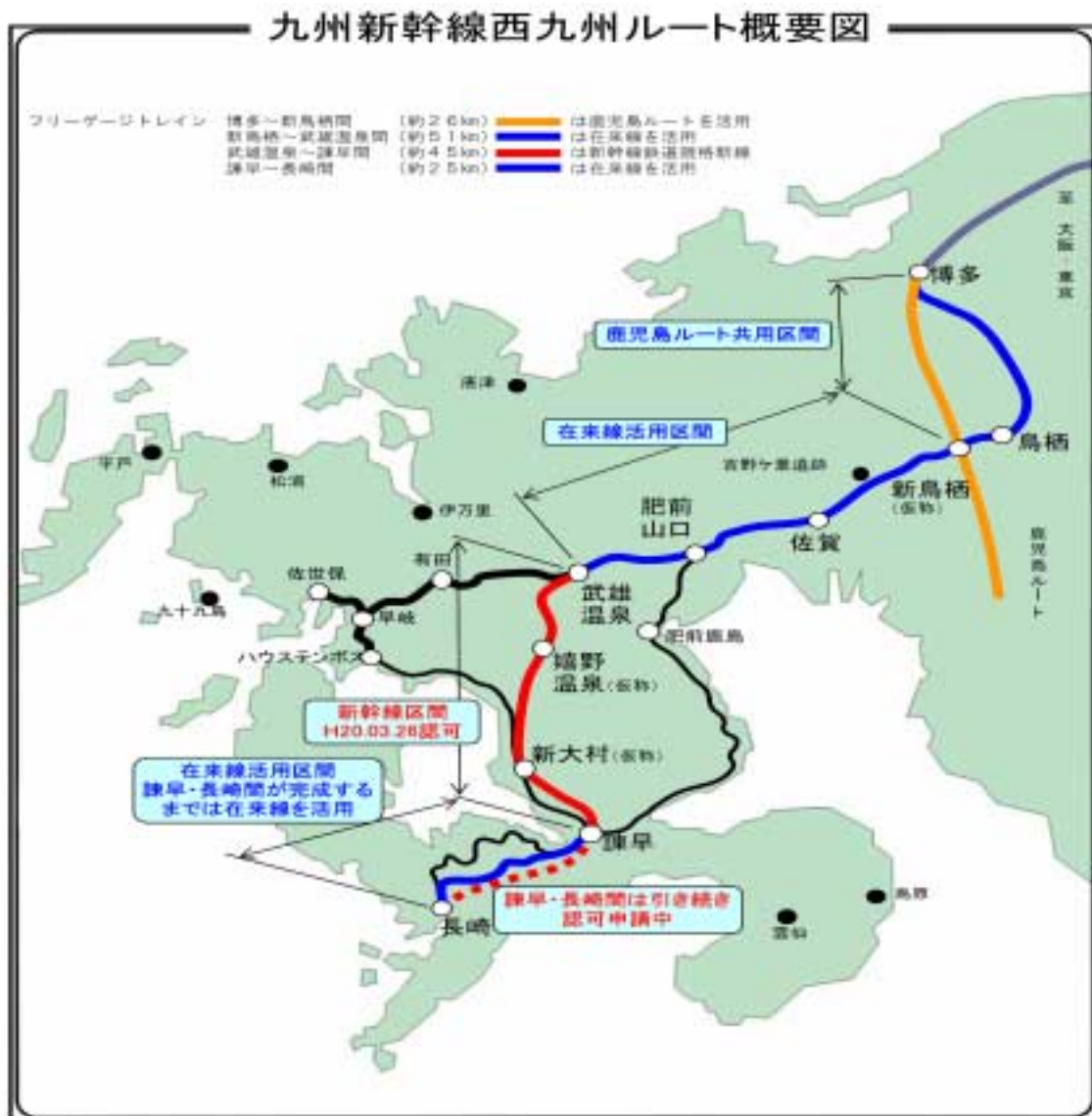
有明海（諫早湾）は、生産性の高い内湾性海域でありましたが、底質の泥化や有機物の堆積等海域の環境が悪化し、赤潮の頻発や貧酸素水塊の発生等で、漁業環境の悪化が進み漁業生産は激減しており、漁家経営は極めて厳しい状況にあります。

このため、「有明海及び八代海を再生するための特別措置に関する法律」に基づき、諫早湾内漁業者の経営安定が図れるよう、漁場環境の保全・改善及び水産資源回復等による漁業振興のための事業等に対する特段のご高配をお願いします。

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期整備について

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期開業に向けて、一日も早い整備を念願し、次の事項について特段のご配慮をお願いいたします。

- 1 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期開業に向け、武雄温泉・諫早間の整備を推進すること。
- 2 諫早・長崎間の早期認可・着工並びに諫早駅部の整備を行うこと。
- 3 在来線活用の新鳥栖～武雄温泉間の安全確保対策と高速化を図ること。



（理 由）

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、わが国本土の西端に至る国土軸の骨格をなし、西九州地域の振興に大きく寄与することはもちろんのこと、国土の均衡ある発展と九州地方の一体的浮揚を図るうえで、極めて重要な役割を担う路線であります。

平成16年12月、政府・与党の申合せによって着工が認められて以来、早期着工に向けた関係者の積極的な取り組みが続けられてきた結果、平成20年3月26日に武雄温泉～諫早間の工事実施計画が認可されたところであります。

しかしながら、同ルートの諫早～長崎間につきましては、未だ具体的な着工認可の時期は示されていません。

つきましては、沿線住民の悲願であります九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の早期開業に向けて、一日も早い整備について特段のご配慮をお願いいたします。

一般国道57号森山拡幅の早期整備について

一般国道57号森山拡幅（雲仙市愛野町～諫早市長野町）の早期整備について、次のとおり要望します。

- （１）諫早市尾崎交差点～長野町交差点（1.6km）の早期完成
- （２）雲仙市愛野町愛野大橋～諫早市尾崎交差点（6.0km）の早期工事着手



国道57号 長野町交差点の状況



（事業概要）

位置	国道57号 雲仙市愛野町～諫早市長野町
延長	7.6km

(理 由)

一般国道５７号は、長崎県南地域と長崎県央地方拠点都市地域、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。

しかしながら、交通量の増大に伴う交通渋滞は、すでに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きたすまでになっており、道路の早期整備が必要不可欠です。

道路が整備されると、次のような効果が期待されます。

○「長崎県央地方拠点都市地域」の中心都市として、「県央躍動中心拠点地区」、「諫早駅周辺拠点地区」の形成に向けた各種プロジェクトの推進に寄与します。

○地域間の広域的な社会、経済、文化等の生活圏の交流が促進されます。

○交通渋滞が解消されるとともに、住民の日常生活の利便性が向上し、県央の交通拠点として、地域の活性化が図られます。

なお、雲仙市愛野町から尾崎交差点までのうち、森山小野間約５ｋｍの区間については、現道併走ルートが示され、その後平成１８年３月３１日に地域高規格道路「島原道路」の整備区間に指定されています。

また、県において、雲仙市愛野町から諫早市森山町間の約２ｋｍの調査区間が平成１９年３月３０日に整備区間に指定され、平成１９年度から一般国道２５１号愛野森山バイパスが着手されたこと、更に平成２１年３月１３日に整備区間の指定を受けた一般県道諫早外環状線（諫早インター工区）に着手されることから、一般国道５７号森山拡幅事業について早期整備されることを要望します。

一般国道34号における交差点整備事業の促進について

一般国道34号における本野入口交差点（下大渡野町）改良事業につきまして、早期に整備していただきますよう、要望します。



本野入口交差点付近



（位置図）

(理 由)

一般国道３４号は、長崎・諫早・佐世保地域を結ぶ幹線道路であり、長崎県中央地方拠点都市地域の産業振興や地域経済活動等の地域振興施策において重要な路線です。

交差点の整備事業につきましては、平成１３年度から市布交差点と小船越交差点の改良事業に着手していただき、市布交差点は平成１８年６月に、小船越交差点も、平成１９年６月に供用されております。

本野入口交差点は、国道３４号と県道富川溪線が交差する交差点で、前後には旧国道３４号（市道永昌下大渡野線）や広域農道等と連結する重要な交通結節点としての機能を有していますが、特に朝夕の交通渋滞により、その機能が阻害されています。

このような状況のもと、平成１８年度から交差点改良事業に着手されていきますので、本市としましても、用地取得につきましては、積極的に協力していく所存ですので、慢性化している交通渋滞の解消を図り、交通結節点としての機能が十分に発揮されるよう、早期整備を強く要望します。

本明川ダム建設事業の整備促進について

長崎県央地方拠点都市地域の中心都市として2つの拠点地区を抱え、防災安全上又は利水上、同地域基本計画の重要な支援事業と位置づけられている本明川ダム建設事業の整備促進について要望します。



本明川ダム建設予定地

(事業概要)

事業主体	国土交通省
型式	台形CSGダム
堤高	約 64m
堤頂長	約 385m
総貯水容量	約 860万m ³
経過	昭和58年 予備調査開始
	平成 2年 実施計画調査開始
	平成 6年 建設事業着手
	平成12年 本明川水系河川整備基本方針策定
	平成17年 本明川水系河川整備計画策定
	平成20年 本明川水系本明川ダム建設事業 環境影響評価手続開始



(位置図)

(理 由)

諫早市域は元来から集中豪雨常襲地帯であり、これまで幾度となく甚大な洪水被害に見舞われてきました。

地理的に、東シナ海域からの湿った気流が多良山系にぶつかり雨雲が発生しやすく、特に梅雨期には集中豪雨が起きやすい特異な地域であるうえ、諫早市の中心部を貫流する本明川は、流路延長が短く河川勾配が急なため保水能力が低く、大雨が降ると上流の急流部から一気に平地部の市街地に向かって洪水が押し寄せる危険な河川です。

一方で、長崎県南部地域は平坦地に乏しく、ひとたび渇水になると河川の流水は枯渇し、水道用水や農業用水及び河川の維持流量の確保が困難となります。

このため、水道用水の安定供給については、関係市町により平成12年8月に長崎県南部広域水道企業団を設立し、事業を推進しているところであります。

また、大型化する台風や集中豪雨の増加などにより記録的な降雨が各地で頻発し、地域住民の生活に甚大なる影響を及ぼしており、治水安全度の向上が課題となっています。

本明川は、「諫早水害」から52年を経ておりますが、十分な安全が確保されておらず、治水と利水の安全度向上のためには、本明川ダム建設事業の強力な促進が必要不可欠であります。

平成15年から市民や学識経験者からなる本明川水系流域委員会が開催され、平成17年3月に本明川水系河川整備計画が策定されました。この中で、洪水調節施設として本明川ダムの建設が最適な方法とされました。

また、事業者である国土交通省は、平成20年度から長崎県条例に基づく環境影響評価の手続きに入り、併せてダムの基本計画作成の準備を進めると聞いておりますが、早期の基本計画作成を切望します。

つきましては、本明川ダム建設事業のさらなる促進について特段のご高配を賜りますとともに、国による事業の継続を強く要望いたします。

本明川の整備促進と管理継続について

長崎県央地方拠点都市地域の中心都市である本市の中心部を貫流し、雲仙市に至る本明川は、昭和３２年７月２５日の洪水では６３０名の犠牲者を出しましたが、５２年を経た現在も十分な安全が確保されていません。

本明川治水事業の完成は本市の悲願であり、平成１５年１０月に策定された社会資本整備重点計画のもとで、安全な国土づくりの視点に立ち、治水事業が着実に推進されることを望むものであります。

つきましては、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）本明川における国による河川管理の継続
- （３）潤いのある河川環境整備の促進
- （４）内水対策事業の促進



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）

平成１１年７月２３日
集中豪雨による市街地の
内水被害状況



(理 由)

(1) 本明川及び半造川の改修事業の促進

本明川は全川にわたって治水安全度が低く、特に半造川においては治水安全度が1/10程度で、なかでも河道が屈曲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ります。「安心安全な暮らし」を目指すため、頻発する災害に対しては、災害が発生した後に後追いで対応するのではなく、災害にあらかじめ備えるという基本思想のもとに、着実に堤防やダム等のハード対策整備と併せて危機管理体制の構築等のソフト対策を進めることが必要です。

つきましては、本明川及び半造川改修事業の更なる整備促進を要望します。

(2) 本明川における国による河川管理の継続

本市は集中豪雨の常襲地帯であり、過去に幾たびも大規模な洪水被害が発生し、現在も十分な安全が確保されていません。本明川は、急流で市街地までの洪水到達時間が非常に短く、下流域は干拓により広がった低平地と潮受堤防により締め切られた閉鎖性水域であることから、出水時の情報伝達や堤防の管理等、高度な河川管理が求められる河川です。干拓調整池が河川指定されたことにより、潟土部分の軟弱地盤対策や流域面積の増加など、一層の高度な河川管理が不可欠な状況となってまいりました。このような自然・気象条件の厳しさから、整備後であっても高度な維持管理が永続的に必要とされます。

つきましては、市民の生命・財産や社会経済活動が確実に守られるよう、地元の意見を取り入れ、河川のはん濫で甚大な被害が想定される本明川においては、国による河川管理の継続を要望します。

(3) 潤いのある河川環境整備の促進

本明川は本市の中心街に貫流し、地域住民の生活、文化を育む場として重要な資産であることから、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、また、「本明川子どもの水辺協議会」等を通して、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。このたびの干拓調整池の河川指定を受け、河川環境整備について更なる促進を要望します。

(4) 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。

つきましては、国土交通省による排水機場の早期建設を要望します。

河川改修事業の整備促進について

平成11年には大雨による家屋の浸水被害が3回も発生しました。特に7月23日の集中豪雨では、最大時間雨量123mm（本野観測所）を記録し、市内全域に避難勧告を発令しましたが、711戸の家屋浸水被害が発生し、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。このことから、本明川の治水対策と併せて河川改修事業の整備促進について、次のとおり要望します。

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



有 喜 川

（事業概要）

河 川 名	中山西川	有 喜 川	江ノ浦川	仁反田川
所 在 地	福田町 小豆崎町	有喜町	飯盛町	森山町
事 業 年 度	H2～H23年度	H5～H24年度	H8～H29年度	S58～H22年度
整 備 延 長	L=1,600m	L=1,750m	L=2,290m	L=900m
総 事 業 費	3,850,000千円	3,060,000千円	4,500,000千円	3,000,000千円
H20年度末進捗率	約86%	約97%	約61%	約61%

(理 由)

(1) 中山西川河川改修事業の整備促進

当河川は中心市街地の東部に位置し、一級河川本明川に注ぐ指定河川ですが、度々家屋の浸水被害が発生する水害常襲地帯です。

このため地域住民の治水対策に対する要望も強く、平成2年度から事業に着手されていますが、依然として水害に対する不安は解消されていません。

(2) 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あり断面狭小のため周辺地区では度々冠水被害が発生しています。

また、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要望も強く、平成5年度から事業に着手され、地域住民も事業の早期完成を強く待ち望んでいます。

(3) 江ノ浦川河川改修事業の整備促進

本市南部に位置し、飯盛町の中央部を縦断する当河川は、毎年梅雨期や台風等の大雨が降るたびに氾濫を繰り返し、農地(80ha)だけではなく、周辺住宅の浸水被害はもとより、一般国道251号や主要地方道を冠水させ通行不能を生じさせています。

平成8年度に事業採択を受け、河川改修事業に着手され、地域住民も事業の早期完成を強く待ち望んでいます。

(4) 仁反田川河川改修事業の整備促進

一級河川仁反田川は、過去の梅雨前線をはじめとする幾多の洪水氾濫を繰り返し、流域は甚大な被害を被ってまいりました。

このため、昭和58年から仁反田川小規模河川改修事業として積極的に推進されてきたところであります。また、長年の要望でありました万灯樋門の改修も平成16年度で完成しています。

仁反田川の未整備区間は、島原鉄道橋から一般国道57号の上流までの区間が残されており、今後の河川整備として緊急の課題です。

急傾斜地崩壊対策事業の整備促進について

本市には４０２箇所の急傾斜地崩壊危険箇所があり、平成１１年の集中豪雨では市内の至る所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。

本市としましては、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ありますので、急傾斜地崩壊対策事業の更なる整備促進を要望します。



中島地区急傾斜地

（事業概要）

地区	中島	郡勢開	石崎（２）	囲
所在地	湯野尾町	森山町	赤崎町	多良見町
事業年度	H16～H21年度	H19～21年度	H21～25年度	H21～25年度
施工延長	L=230m	L=332m	L=230m	L=370m
総事業費	350,000千円	380,000千円	380,000千円	300,000千円
H20年度末進捗率	92%	50%	0%	0%

(理 由)

本市は長崎県のほぼ中央に位置し、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402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、雨が降る度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、また、平成11年7月23日の集中豪雨でも被害が発生したことから、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緊急の課題となっています。

これまで126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、平成21年度は県営事業として4地区、県費補助による市営事業で7地区が急傾斜地崩壊対策事業として実施される予定です。

つきましては、市民の安全確保のため、急傾斜地崩壊危険箇所についての更なる整備促進をお願いします。

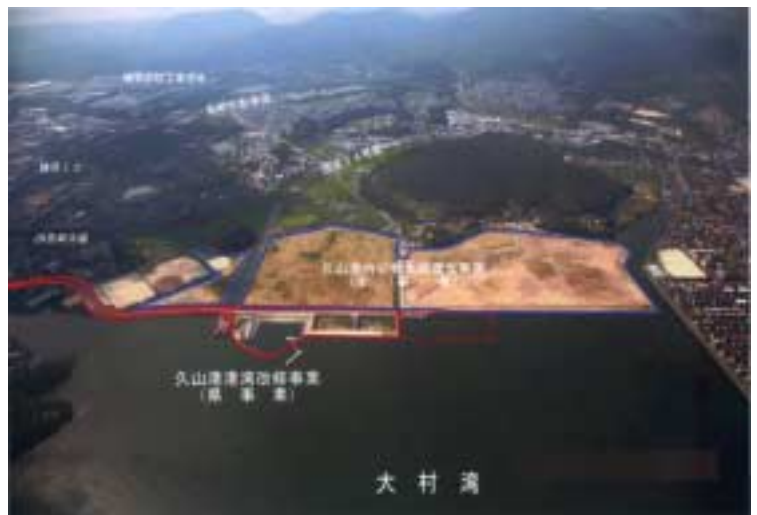
地方港湾改修事業の整備促進について

地方港湾（久山港・小長井港）を海上輸送、漁業活動の拠点とし、物流機能の強化、漁業振興の場とするため、同港湾改修事業の早期完成が図られますよう、一層の整備促進を要望します。

（位置図）



久山港港湾改修事業



久山港港湾改修事業

事業主体	長崎県
事業期間	平成 6 年度～23 年度
全体事業費	3,470,000 千円
平成 20 年度迄	3,072,900 千円
進捗率	88.6%

小長井港（築切地区）港湾改修事業

事業主体	長崎県
事業期間	平成 2 年度～21 年度
全体事業費	1,062,200 千円
平成 20 年度迄	892,200 千円
進捗率	84.0%

小長井港（築切地区）統合補助事業

事業主体	長崎県
事業期間	平成 21 年度～25 年度
全体事業費	485,000 千円

小長井港（築切地区）港湾改修事業



(理 由)

長崎県央地方拠点都市地域の中心都市である本市は、大村湾、橘湾、有明海により三方を海に囲まれています。これらの海に久山港、小長井港があり、地域の特性を活かした港湾としての整備が望まれているところであり、この港湾改修事業の早期完成を期待するものです。

【久山港港湾改修事業】

背後地に諫早中核工業団地等の産業集積地域を抱えていることから、建設資材の搬出入を含む物流機能の強化、また、地域振興の観点から本港湾を活用した海上交通への展開を図ることが期待されています。

物流の拠点となる当港湾の整備については、地元産業界からその完成が強く望まれています。

【小長井港（築切地区）港湾改修事業】

小長井港（築切地区）は、石材や砂を始めとする建設資材等の運搬船が運航され、係留施設は、1,000トンクラスの貨物船が接岸できる施設であります。

お蔭様をもちまして、港湾改修事業につきましては今年度をもって完成の運びとなり、安全で安心な船舶の航行が可能となります。これまでの国及び関係機関のご高配に対し深く感謝申し上げます。

引続き、今年度より事業着手していただきます統合補助事業につきましても、改修事業同様、特段のご高配をよろしくお願いいたします。

つきましては、地域の実情をご賢察のうえ、より一層の事業推進を図られますようお願いいたします。

ISAHAYA

特別要望

諫早市 政策要望

平成21年7月

諫早湾干拓事業背後地における排水対策 の整備促進について



平成21年7月3日午前10時

田尻地区（諫早干拓）湛水被災状況（小潮時において）



諫早市（長崎県）

水田の汎用化を図り、併せて転作作物の円滑な導入を推進するため、森山平野における地域水田農業支援排水対策特別事業「田尻地区」の早期採択及び地元負担軽減について特別のご高配をお願いします。

平成21年7月

諫 早 市 長 宮 本 明 雄

諫早市議会議長 並 川 和 則

(理 由)

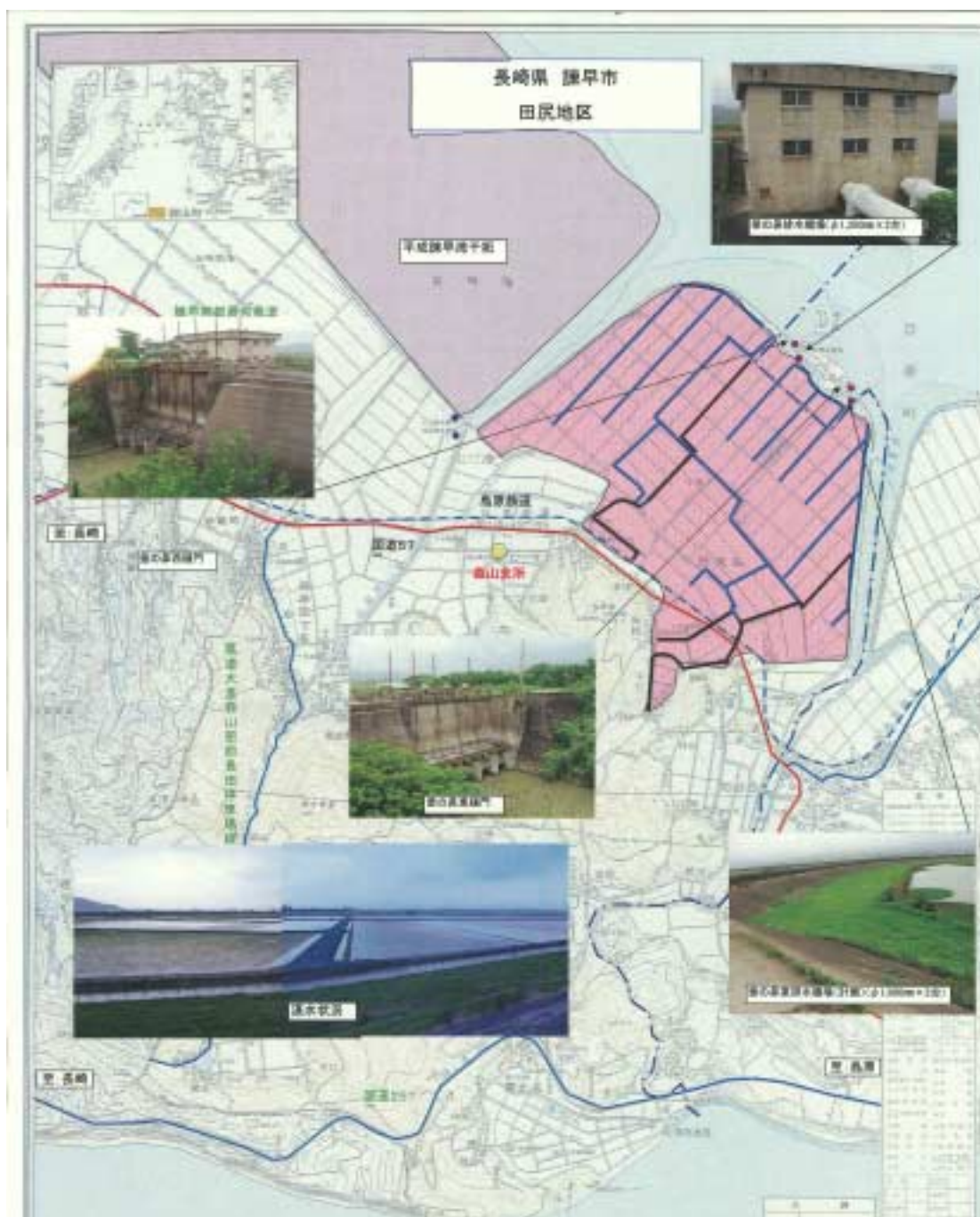
諫早湾干拓事業の背後地にある森山平野は、県内有数の穀倉地帯で、生産性の高い団地を形成しています。

しかしながら、地盤標高の低い排水不良の湿田であるため、洪水時には湛水被害に見舞われており、農地の高度利用を推進するに当って大きな障害となっております。

そのような中、田尻地区においては、既に集落営農組織を設立し、営農の効率化を目指しています。

本事業の導入により、水田の乾田化を図り、裏作の導入と転作の定着化を実現し、背後地における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、事業の採択について、ご配慮頂きますようお願いいたします。

併せて、地元負担の軽減について特段のご高配をお願いします。



地区名	事業名	関係市町村	事業費	受益面積
田尻地区	地域水田農業支援排水対策特別事業	諫早市・雲仙市	5, 9 2 5 百万円	4 0 4 h a