

要 望 書

(その 1)

令和2年7月

宮崎県市議会議長会

要 望 書

宮崎県市議会議長会では、本県の直面する重要課題について慎重に審議を行い、次の要望事項を満場一致で採択した。

これらの事項は、いずれも宮崎県各都市発展のために欠くことのできない喫緊の課題である。

については課題解決のため、格段の配慮を要望するものである。

令和 2 年 7 月

宮崎県市議会議長会 会 長 中 川 義 行



宮崎市議会議長	中 川 義 行
都城市議会議長	江内谷 満 義
延岡市議会議長	松 田 和 己
日南市議会議長	濱 中 武 紀
小林市議会議長	坂 下 春 則
日向市議会議長	黒 木 高 広
串間市議会議長	中 村 利 春
西都市議会議長	中 武 邦 美
えびの市議会議長	北 園 一 正

目 次

分類	No.	要 望 事 項 件 名	頁
地方 行政	1	地方分権の推進及び権限の移譲に伴う財政基盤の確立について	1
社会 文教	2	地域医療の充実強化並びに自治体病院の医師確保対策及び財政支援措置について	2
産業 経済	3	農林水産業事業の予算確保について	4
	4	森林・林業、木材産業政策の確立について	6
	5	水産業の振興対策について	7
	6	硫黄山噴火に伴う泥水対策等について	8
建設 運輸	7	道路整備の推進及び適切な維持管理のための財源確保について	10
	8	東九州自動車道の早期整備について	11
	9	九州中央自動車道の早期整備について	13
	10	地域高規格道路の早期整備について	15
	11	国道220号の直轄管理の継続及び抜本的な整備について	16
	12	日豊本線の高速化と利便性向上による活性化及び安全性の確保について	17
	13	海上輸送の強化対策について	18
	14	東九州新幹線の早期整備について	19

1 地方分権の推進及び権限の移譲に伴う 財政基盤の確立について

地方分権は、地方の自主性、自立性を高め、地域の特性に応じ、個性豊かで活力に満ちたまちづくりを進めるため、なお一層推進する必要がある。地方公共団体においては、行政改革の推進により効率的で効果的な行政システムの確立に努め、地方分権による権限移譲に対応できる体制づくりを図っている。

しかしながら、社会保障や地域コミュニティの維持、消防や災害対策にかかる「安全・安心」の確保、子育て環境の整備、地域福祉の充実など行政需要は拡大しており、それに伴う多額の財政需要が生じている。

については、今後も、地方分権を推進する中で、国と地方の役割分担に係る「補完性の原則」に基づき、国と地方の役割を見直し、地方が担う事務と責任に見合う税源移譲を行うなど、地方税財源の充実強化について必要な措置を講じられるよう強く要望する。

2 地域医療の充実強化並びに自治体病院の医師確保対策及び財政支援措置について

地域医療の要諦である自治体病院は、公的医療機関でなければ対応が難しい多くの不採算医療を担いながら、住民福祉向上の社会的使命を果たしている。しかし、医師の不足や偏在から内科、産婦人科等の診療科が休診に追い込まれ、また、経営難から医学の進歩に対応した医療機器の更新もままならない状況となっている。厳しい環境が続く中、地域医療の充実のため、自治体病院はそれぞれの地域の実情を踏まえた医療環境の整備や経営の健全化を図るなど懸命に努力している。こうした積極的な取り組みによっても、地方自治体単独では、制度上、財政上の限界があり、問題を根本から改善することは、極めて難しい。

さらに、宮崎県は、厚生労働省が示す医師偏在指標で九州で唯一の「医師少数県」となっており、地域住民に良質な医療を効果的かつ継続的に提供するには、医師不足の解消や地域偏在の改善は急務であり、とりわけ自治体病院の役割に応じた財政支援措置の充実強化は必要不可欠である。

よって、地域医療の充実強化を積極的に推進するとともに、地域医療の中核を担う自治体病院の社会的使命が達成され、地域住民が安心して必要な医療を持続的に受けることができるよう、下記の事項について、特段の配慮をされるよう強く要望する。

記

- 1 医師偏在指標を活用して県が策定する「医師確保計画」の実効性を確保するとともに、県が主体的に各種医師確保対策に取り組むうえで必要な支援を行うこと。
- 2 地域医療の中核を担う自治体病院の経営基盤の安定を確保するため、特に高度・特殊医療、周産期医療、小児医療、救急医療、へき地医療などに対して、地方交付税措置等の更なる充実強化を図ること。
- 3 自治体病院の消費税負担や資材高騰など建設コストの動向を踏まえ、病院建設改良に係る地方交付税措置の対象となる建築単価の更なる見直しを行うこと。

4 自治体病院の建て替え等の施設全体の整備に対する補助制度を創設すること。

3 農林水産業事業の予算確保について

宮崎県は、豊かな自然と温暖な気候を活かした多様な農業、林業、水産業が展開されている全国有数の食料及び国産材供給基地である。

しかしながら、人口減少社会の到来とともに、農林水産業従事者は、年々減少傾向にある。

このような中、農地、森林、水産資源等の適正な管理保全とともに、担い手の確保育成や食料自給率向上等に向けた取組みが強く求められている。

については、農林水産業の持続的発展と長期的安定を図るため、所要予算を十分に確保するとともに、下記事項について積極的に取り組まれるよう要望する。

記

- 1 農林水産業分野でのグローバル化は避けられない状況にあることから、農林水産業の体質強化対策及び海外悪性伝染病に対する水際対策の強化を引き続き実施するなど、将来にわたり農林水産業の持続的発展が図られるよう、万全の国内対策を講じること。
- 2 農林水産業の競争力の強化と成長産業化が確実なものとなるよう、経営規模拡大、高付加価値化に係る支援制度の充実を図ること。
- 3 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。
- 4 農林水産業の新規就業者の育成を強力に推進するとともに、担い手の確保及び育成に必要な支援措置の拡充を図ること。
- 5 農林水産業の経営規模拡大や高付加価値化に資するため、農林水産関連の基盤整備を推進するとともに、生活基盤でもある農山漁村の防災・減災対策事業の拡充を図ること。

- 6 農林水産物の新たな市場や付加価値を創出するため、6次産業化や農商工連携を促進する支援措置の拡充を図ること。
- 7 農林水産業における生産に必要な資材（燃油、飼料、肥料等）について価格と供給の安定対策を一層強化すること。
- 8 野生鳥獣による農林業、生活環境等におよぼす被害が深刻化していることから、個体数管理および生息環境管理を一層推進し、安全かつ効率的、効果的な被害防除対策を講じること。

4 森林・林業、木材産業政策の確立について

緑豊かな森林は、国土の保全、水源のかん養、地球温暖化の防止や生物多様性の保全など多くの公益的機能を有し、国民が安全・安心に暮らすために欠くことのできない重要な役割を担っている。

本県は、全国有数の森林・林業県であり、スギ素材の生産量は、平成3年以降は29年連続日本一の国産材供給基地となっている。また適正な森林整備を持続することで、地球温暖化防止に資する森林吸収源対策に大きな役割を果たしている。

最近の森林・林業を取り巻く環境は、木材需要の拡大に伴い、木材価格はやや持ち直し傾向であったものの、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく下落している。更には、担い手の減少および過疎化や高齢化の進行による生産活動の停滞、管理不十分な人工林や伐採跡地の未植栽による災害発生など、森林の荒廃が進んでおり、未だ厳しい状況にある。

このような中、森林所有者の林業に対する意欲が薄れ、関係団体等の自助努力を基本とした対策だけでは、管理不十分な森林の増加は止められず、森林の健全性は危機的な状況にあると言わざるを得ない。

については、森林環境譲与税の再造林（植林）対策への活用を可能とし、森林の多面的な機能を持続させるとともに、森林・林業、木材産業政策の確立に向けて、下記の事項について積極的に取り組まれるよう要望する。

記

- 1 「森林環境譲与税」の用途については、再造林（植林）に必要な費用への活用についても可能とすること。
- 2 国産材を活用した木造住宅の建設促進、板材等新たな生産、加工、流通体制の整備を推進するなど、利用拡大対策の充実強化を図ること。
- 3 木材の需要が増大している中国等への輸出を促進する取組みの強化を図ること。

5 水産業の振興対策について

水産業を取り巻く環境は、水産資源の減少や魚価の低迷、漁業者の高齢化、後継者不足など、依然として厳しい状況が続いている。

更には、新型コロナウイルス感染症の影響による、水産物の価格低下や需要減少の影響が生じている。

このような中、漁業関係者は、安全・安心な水産物を国民に安定的に供給するため、コスト削減を図りながら、懸命に経営努力を行っている。しかし漁業関係者の自助努力による対応には限界がある。

については、水産業の振興を図るため、下記の事項について特段の配慮を要望する。

記

- 1 水産業や漁村が持続的に発展するための水産関係予算枠を十分に確保すること。
- 2 自給率の向上及び魚価の回復を図るため、輸入水産物の適正化に向けた効果的な対策を講じること。

6 硫黄山噴火に伴う泥水対策等について

平成30年4月に硫黄山が250年ぶりに噴火し、この噴火に伴う泥水が、えびの高原内を流れる河川に流入し、下流にある河川の水質悪化など、農畜産業、観光業、商工業など様々な産業への影響が長期に及び深刻化している。

特に、長江川水系河川の水質悪化については、ヒ素などの重金属類が環境基準値を上回る濃度で確認され、またpH値は農業用水基準を上回る数値を示したため、水田への取水が制限され、市内の水田の一部では水稲作付けが出来ないなど、農業を基幹産業とする本市においては、風評被害等も含め非常事態となった。

噴火当初から、国・県・各関係機関により、泥水対策や水質改善に向けた各事業等を実施いただき、水質に関しては改善傾向を示している状況にあり、また昨年農家支援についても、現行法による柔軟な対応をいただいたことには、感謝申し上げる次第である。

しかしながら、泥水対策について、えびの高原内での河川流入に対する抜本的対策は明確に示されていない。そのような中、河川の水質改善に伴い、下流域から農業用水の取水を再開しているが、最上流域については、水質が環境基準を満たさず、再開の目途が立たない状況である。そのため今年度においても被害農家は、一部水稲作付を断念、水稲に替わる代替作物への転換を行うなど、改善傾向は見られない状況が2年継続している。

については、今年度及び来年度以降の中長期的な支援、対策等について下記事項による特段の措置を講じるよう強く要望する。

記

- 1 今回の河川水質悪化は、その原因となる泥水が硫黄山より流出し、国立公園内で河川に流入しているため、恒久的な中和処理施設を早期に設置すること。また、現在堆積している泥土の早期撤去及び、現地での保管場所の確保対策を講じること。

- 2 農業用水対策については、既存施設改修を含めた安定的な用水確保対策を講じること。
- 3 農家支援対策については、被害農家に対し、水稲作付出来なかった面積に対する、反収販売相当額程度の財政支援策を講じること。
- 4 上記3項目の対策については、現行法での対応が困難な場合、新たな法整備の検討を行うと共に、その検討期間においては現行法による柔軟な対応を継続すること。なお、財政負担については地方交付税等の算定にあたり、全面的な支援を講じること。

7 道路整備の推進及び適切な維持管理のための財源確保について

人口減少社会に直面する地方にあって、活力ある地域社会を形成し、真に豊かで潤いのある生活の実現を図るうえで最も重要な課題は、産業、経済、観光、文化の振興、地域医療の充実など、あらゆる面において持続的な「ストック効果」をもたらす道路網の整備である。

しかしながら地方の道路は、質、量ともに十分ではない。とりわけ本県においては、広範な県土を抱え、地理的条件も厳しいうえに公共交通機能も脆弱であることから、道路交通への依存度が極めて高い状況にある。そのため東九州自動車道など高規格幹線道路をはじめ、国道、県道、市町村道に至る道路ネットワークの整備を促進し「県内一時間構想」を早期に実現することが、県民の切実な願いとなっている。

については、下記の事項について積極的に取組まれるよう、強く要望する。

記

- 1 県民の安全・安心を確保するための予防保全を含むインフラ老朽化対策への支援を保ちつつ、地方が真に必要な道路を整備するための予算を安定的に確保すること。
- 2 道路整備の遅れている地方の実情を踏まえ、重点的に予算を配分すること。
- 3 長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設すること。
- 4 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の継続及び対象事業の拡充を図ること。

8 東九州自動車道の早期整備について

東九州自動車道は、東九州地域の海岸部を南北に縦貫し、空港、重要港湾その他物流拠点を結ぶネットワークとして、また、九州縦貫自動車道等と一体となって広域観光周遊ルートを形成するなど、本地域の経済、産業、文化等の発展のみならず、九州地域の総合的発展にとって欠くことのできない極めて重要な路線である。

平成28年4月、北九州市から宮崎市までの約300kmが高速自動車道で結ばれた。現在、2車線区間の安全上の指摘がされているが、今後、県境を越えた各地域のさらなる活性化が大いに期待される場所である。

しかしながら、宮崎県内延長約187kmのうち、50kmが開通しておらず、「南郷～奈留」間は、東九州自動車道で唯一の未事業化区間として残っている状況である。

東九州地域の一体かつ広域の地域間交流による九州地域全体の発展のためには、残り27%にあたる九州南部区間の早期整備が必要不可欠である。

高速道路は、ネットワークが形成されてはじめて機能を十分に発揮する。県民の長年の悲願である東九州自動車道の早期の全線整備を図り、国民の安全・安心につながる国土強靱化を推進するため、下記の事項について、積極的に取組まれるよう強く要望する。

記

- 1 未事業化区間「南郷～奈留」間の早期事業化を図ること。
- 2 事業中区間「清武南IC～日南北郷IC」間の令和4年度内での1日も早い完成を図ること。
- 3 「日南東郷IC～油津～南郷」間、「奈留～串間～夏井」間の安定的な予算確保及び事業推進を図ること。

- 4 有料区間の4車線化（優先整備区間の早期事業化、未選定区間の追加選定）を着実に実施すること。
- 5 「北川IC～延岡南IC」間の反対車線への飛び出し事故の防止対策を早急に講じること。
- 6 東九州自動車道から空港・港湾等へつながる道路（事業中、計画中及び未事業化箇所を含む）を重要物流道路に位置づけること。
- 7 ハーフIC計画箇所のフルIC化を図ること。

9 九州中央自動車道の早期整備について

九州中央自動車道（九州横断自動車道延岡線）は、九州の中央部を東西に横断し、東九州自動車道、九州縦貫自動車道と連携する循環型高速交通網を構成する道路として、九州中央自動車道沿線地域や東九州地域の経済、産業、文化等の発展にとって欠くことのできない極めて重要な路線である。また、地域の自立ある発展のみならず多軸型国土の形成を図り、九州の一体的発展を期するためには、本路線の早期完成が極めて重要であり、喫緊の課題となっている。

現在、九州中央自動車道では、「日之影深角IC～平底」間が昨年8月に令和3年内の開通が発表され、また、新直轄区間「山都中島西IC～矢部」間の整備が順調に進捗しており、さらに「蘇陽～五ヶ瀬東～高千穂」間が工事着工に向けて測量設計等が行われているなど、着実に整備が進められている。

しかしながら、総延長約95kmのうち、28.5km（約30%）が開通しているが、37kmは未事業化区間となっており、沿線住民や関係者は強い危機感を抱いている。

九州中央自動車道の整備は、新たな観光周遊ルートの形成、豊かな農林水産物の販路拡大、地域医療の充実、災害時の代替ルートの確保等、様々なストック効果をもたらすものであり、熊本地震においては道路が各地で寸断され、九州の東西を結ぶ支援ルートとなる本路線の重要性が改めて認識されたところである。

については、地域住民の長年の悲願である九州中央自動車道の早期完成を図るため、下記の事項について、早急に取り組みられるよう強く要望する。

記

- 1 未事業化区間「高千穂～雲海橋」間の早期事業化を図ること。
- 2 未事業化区間「矢部～蘇陽」間の計画段階評価の早期完了と早期事業化、「平底～蔵田」間の計画段階評価の早期着手を図ること。
- 3 事業中区間「山都中島西IC～矢部」間の開通予定年度の公表と早期完成、「日之影深角IC～平底」間の令和3年内での1日も早い完成を図ること。
- 4 事業中区間「蘇陽～五ヶ瀬東」間、「五ヶ瀬東～高千穂」間の安定的な予算確保及び事業推進を図ること。

- 5 「北方 I C ~ 延岡 I C」間の反対車線への飛び出し事故の防止対策を早急に講じること。
- 6 九州中央自動車道の未開通区間を重要物流道路へ指定すること。

10 地域高規格道路の早期整備について

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する役割を担っている。今後の人口減少・超高齢社会において、地域や拠点を効率的につなぐ道路ネットワークの構築は、「ストック効果」の拡大の面からも必要不可欠である。

都城志布志道路は、令和2年度には県境区間である金御岳IC～末吉IC区間及び有明東IC～志布志IC(仮称)区間が供用開始予定として公表され、さらに令和3年度には、国の直轄区間である乙房IC(仮称)～横市IC区間が供用開始予定として公表され、令和3年度までには全線の約8割の供用開始が見込まれている。

このように、各所で整備が進められているものの、本県の高速交通ネットワークの整備は未だ遅れている状況にあり、近年の高速化時代の中で、産業、経済、観光等県土の均衡ある発展と地域経済浮揚を図るためには、東九州自動車道など高規格幹線道路の整備促進とともに、地域高規格道路の早期整備を図ることが、喫緊の課題となっている。

このことを踏まえ、下記の事項について積極的に取組まれるよう強く要望する。

記

- 1 「計画路線」都城志布志道路の国道10号都城道路の早期全線開通及び未供用区間の供用開始時期の公表を図ること。
- 2 都城志布志道路を重要物流道路へ指定すること。
- 3 宮崎県内の道路ネットワーク強化に向けた重要物流道路の更なる指定を行うこと。

1 1 国道220号の直轄管理の継続及び 抜本的な整備について

国道220号は、宮崎市を起点に日南市、串間市を経て鹿児島県霧島市に至る沿線住民の生活道路であるとともに、沿線には宮崎空港、重要港湾などの物流拠点や日南海岸国定公園などのわが国有数の観光リゾート地域が点在する観光及び産業の基幹ルートである。

しかしながら、国道220号の沿線は、軟弱でもろい岩質の急峻な山々であることから、その維持管理にあたっては大規模な投資や高度な技術力が必要とされる。また連続雨量が170mmに達すると通行が規制される区間が点在しているため、防災対策が緊急の課題となっている。

現在、国道220号の防災対策は「国道220号日南防災（北区間）」として事業が推進されているが、残る「宮浦～風田」間11.2kmについても実効性のある防災対策が早期に実施されることを大いに期待しているところである。

については、頻発する風水害、土砂災害に対する防災、減災対策を促進し、沿線住民の日常生活における安全性と利便性の確保を図るとともに、国道220号が南九州はもとより、国土全体の骨格の一部を形成する極めて重要な路線であることを踏まえ、下記の事項を講じられるよう強く要望する。

記

- 1 国道220号の現在の管理水準を堅持し、平常時・災害時を問わない安定した交通網確保のため、管理を地方に移管することなく、引続き直轄国道として管理を継続すること。
- 2 直轄国道としての管理の継続・強化のため、国道事務所や出張所の人員確保や増員など体制強化を図ること。
- 3 国道220号の防災対策について継続的に所要予算を確保し、早期完成を図ること。
また、南区間「鵜戸～風田」間の防災対策の早期事業化を図ること。

1 2 日豊本線の高速化と利便性向上による 活性化及び安全性の確保について

日豊本線は、東九州を縦貫する唯一の幹線鉄道であり、開通以来、東九州地域の発展と沿線住民の移動手段として交通体系の中核をなしてきた。

本県においても、産業、観光の振興や通勤通学等に日豊本線の果たす役割は非常に大きく、その整備の推進と利便性の向上は、優先度の高い重要な課題となっている。

このように、日豊本線が東九州地域における総合交通網の重要な一翼を担っているにもかかわらず、大分以南においては、高速化への整備が遅れている状況にある。

一方、西九州地域においては、九州新幹線鹿児島ルート of 全線開業に加え、長崎ルート of 全線開業に向けた取組が進むなど、高速鉄道網の整備が着実に進んでおり、同じ九州内においても東西の地域格差はさらに拡大する傾向にある。

そのような中、JR九州は、大分宮崎県境の普通列車を大幅に減便したほか、大分～宮崎空港間の一部の特急列車にワンマン運行を導入し、幹線鉄道である日豊本線の利便性や安全性を低下させ、沿線住民の生活に大きな影響を及ぼす経営合理化を進めている。

については、九州の東西格差の是正を念頭に置き、日豊本線の高速化と利便性向上による活性化及び安全性の確保を図るため、下記の事項について、特段の配慮を要望する。

記

- 1 日豊本線の安全性の確保及び生活に必要な路線の運行再開を図ること。
- 2 日豊本線大分以南の複線化の早期実現を図ること。
- 3 日豊本線の高速化の早期実現を図ること。
- 4 ICカード導入等鉄道整備に対する助成制度の拡充を図ること。

1 3 海上輸送の強化対策について

宮崎県は、東京や大阪といった大消費地から遠距離に位置しているため、東京圏・関西圏を最短ルートで直結するフェリーや RORO 船など貨物船の海上輸送は、農畜産品や工業製品の輸送、原材料の調達において極めて重要な役割を果たしている。また昨今深刻化している長距離トラックドライバーの労務環境改善の面においても重要な役割を担っており、本県の経済産業の発展にとって不可欠な産業インフラである。

このような中、フェリーや RORO 船など貨物船の運航会社においては、燃油の不安定な価格推移や物流全体量の減少、また高速道路料金の割引きに伴う陸上輸送との競争激化などにより、厳しい経営環境に置かれており、将来的な航路維持への影響が懸念されている。

環境負荷の低い海上輸送への転換による二酸化炭素排出量削減等の地域環境対策をはじめ、フェリーに代表される大量輸送や RORO 船など貨物船を含めた効率的な物流体系の確保及び維持は、地方自治体の努力のみでできるものではなく、国家的な取組みが必要とされる分野である。

については、本県の経済産業の発展にとって不可欠であるフェリーや RORO 船など貨物船の航路維持及び充実のため、下記の事項について積極的に取組まれるよう要望する。

記

- 1 燃費性能に優れた船舶へのリプレイスや SOx 規制に対する支援を強化すること。
- 2 輸送料金に大きな影響を与える燃油コスト削減に対する支援措置を講じること。
- 3 環境負荷の低減と長距離トラックドライバーの労務環境改善につながるモーダルシフトの取組みに対し、支援の強化を図ること。

1 4 東九州新幹線の早期整備について

新幹線鉄道は、安全でエネルギー効率に優れた大量輸送交通機関であるとともに、地域経済の均衡ある発展及び地域活性化を促す重要な高速交通機関である。本県においては、昭和46年、福岡、大分、鹿児島、本県の4県と北九州市で東九州新幹線鉄道建設促進期成会を結成し、東九州新幹線の整備実現をめざし、国への要望活動を続けてきた。

この間、西九州においては九州新幹線鹿児島ルートと長崎ルートの全線開業に加え、長崎ルートの全線開業に向けた取組が進むなど、高速鉄道網の整備が着実に進んでいるが、東九州においては、昭和48年に基本計画に決定されて以来進展がなく、高速鉄道網の東西格差が著しく拡大している現状となっている。

九州が広域的に一体となり、その価値を国内外に発信し、経済の発展及び地域の振興を図るためには、九州内はもとより、九州外の地域との時間距離を大幅に短縮することが重要であり、そのためには新幹線ネットワークを形成することが最も有効な手段である。

また、東九州地域においては、近い将来南海トラフ巨大地震の発生が懸念されているため、地震災害への備えという点からも、国土強靱化政策の議論とあいまって、東九州新幹線の整備により交通基盤の相互補完機能を確保しておくことが必要不可欠である。

よって、下記の事項について、強く要望する。

記

- 1 昭和48年に基本計画線に位置づけられたままとなっている東九州新幹線を、早急に整備計画線に格上げすること。
- 2 東九州新幹線の早期整備にかかる財源の確保を図ること。