

原子力発電施設等立地地域特別交付金交付規則 第3条第3項に基づく地域振興計画書



【鏡山から望む特別名勝「虹の松原」と唐津湾（写真提供：(一社)佐賀県観光連盟）】

【県道肥前呼子線道路整備事業】

平成30年2月



<http://www.pref.saga.lg.jp/>

目 次

1 はじめに.....	1
(1) 佐賀県における玄海原子力発電施設の概要.....	1
2 事業地域の特性.....	1
(1) 事業地域.....	1
(2) 事業地域の概要.....	2
(3) 人口及び産業の状況.....	3
(4) 県財政の状況.....	5
3 地域振興計画に基づく個別事業の基本計画及び内容.....	7
(1) 地域振興計画に基づく事業の基本計画.....	7
(2) 事業主体.....	8
(3) 交付金事業の交付対象経費及び交付金額（平成30年度）.....	8
(4) 事業実施スケジュール（平成30年度）.....	8
(5) 事業実施場所.....	9
(6) 箇所図.....	10
4 地域振興計画の必要性.....	11
5 地域振興計画に対する事業地域の住民の要望及び意見の反映.....	11
6 地方自治体で作成される長期的な計画との関係.....	12
(1) 佐賀県総合計画 2015.....	12
(2) 佐賀県中長期道路整備計画.....	12
7 他の類似事業との比較.....	12
8 事業の実施により整備された施設等の維持運営体制.....	13
9 地域振興計画に掲げる事業が原子力発電施設の長期的な運転の円滑化に資する理由.....	13
10 地域振興計画の事業地域の住民への公開及び周知方法.....	13
11 地方自治体及び事業地域の住民の協力・支援体制.....	13
12 期待される効果.....	13

1 はじめに

(1) 佐賀県における原子力発電施設の概要

佐賀県には玄海原子力発電所が昭和46年3月に着工され、昭和50年10月に営業運転を開始された1号機を始めとして、増加する電力需要に併せて、2号機、3号機、4号機が建設され、出力347万8千kWの九州最大の原子力発電所となった。

< 設備概要 >

区分	電気出力	設置許可	着工	初臨界	運転開始
1号機	55万9千kW	昭和45年12月	昭和46年3月	昭和50年1月	昭和50年10月
2号機	55万9千kW	昭和51年1月	昭和51年6月	昭和55年5月	昭和56年3月
3号機	118万kW	昭和59年10月	昭和60年8月	平成5年5月	平成6年3月
4号機	118万kW	昭和59年10月	昭和60年8月	平成8年10月	平成9年7月

所在地：佐賀県東松浦郡玄海町今村

出典：『佐賀県の原子力発電』

原子炉型式：加圧水型軽水炉(PWR)

平成27年4月27日運転終了

2 事業地域の特性

(1) 事業地域

原子力発電施設等立地地域特別交付金交付規則第2条第2号に定める事業地域は、玄海町及び唐津市である。



(2) 事業地域の概要

自然的条件

玄海町及び唐津市で構成される事業地域は、佐賀県の北西部に位置し、北部は玄界灘、東部は福岡県及び佐賀市、西部は伊万里湾を経て長崎県、南は多久市、武雄市及び伊万里市の各市にそれぞれ境を接し、総面積は 523.49km² (全県比 21.5%) である。

中央部及び東部は、脊振山系が唐津湾に向かってなだらかに傾斜し、その裾野は緑豊かな田園地帯になっている。中央部には、松浦川が流れ、松浦川が流れ込む唐津湾は、白砂青松の「虹の松原」と相まって見事な景観を呈している。東部の玉島川の上流部は、緑豊かな森林地帯となっており、檜原湿原や観音の滝など山村特有の美しい自然景観を形成している。

南東部は、脊振・北山県立自然公園及び天山県立自然公園の森林地帯が広がり、清流の巖木川、見帰りの滝や蕨野の棚田など豊かな自然が存在している。

北部は玄界灘に、西部は伊万里湾に面しており、地形は「上場」(うわば)と称される丘陵性の玄武岩台地により形成されている。また、雄大な玄界灘に面した美しく変化に富んだリアス式海岸は玄海国定公園に指定されている。

気候は、対馬暖流の影響を受けて比較的温暖で、寒暖の差が少ない海洋性気候の特徴であるが、上場台地上はやや冷涼で冬期には北西の季節風が強い。

経済的条件

事業地域の生活、経済を支える交通インフラについては、鉄道は、JR 筑肥線、唐津線がそれぞれ福岡市、佐賀市への重要な経路となっており、事業地域と福岡都市圏との結びつきを強めている。

主要幹線道路は、西九州自動車道を始め、福岡市及び長崎市と結ぶ国道 202 号、佐賀市に延びる国道 203 号、さらに半島のほぼ海岸線に沿って周回する国道 204 号がある。また、これらの国道を補完し、地域内を連絡する幹線道路、補助幹線道路として主要地方道、一般県道、幹線市町村道が道路網を形成している。

港湾は、重要港湾である唐津港のほか、地方港湾である呼子港、仮屋港、星賀港がある。現在、唐津港は、物流のほか、地域振興や交流活動の中核的な役割を果たす観光港、多様な海洋性スポーツ・レクリエーション活動の拠点、建設資材や石油類等の供給基地、水産物の供給及び水産加工や食料品を中心とした生産拠点という総合的な港湾を目指し、唐津港港湾計画に基づいた整備が進められている。呼子港は、緊急時の船舶の避難港に指定されているとともに、県内離島航路の発着点となっている。仮屋港は石材の取扱港であるとともに水産関連の船舶に利用され、星賀港は穀物や鋼材を輸送する貨物船の基地港であるとともに水産関連の船舶に利用されるなど、それぞれ重要な機能を果たしている。

(3) 人口及び産業の状況

人口

近年の国勢調査の結果によると、事業地域の人口は減少し続けており、これは県全体の傾向と概ね同様であるが、事業地域の県全体に占める人口シェアについても低下を続けている。

人口減少の大きな要因は、雇用の場を求めて流出する若年層の社会減であるが、平成15年から県全体で自然減の局面に入り、社会減、自然減ともに近年拡大傾向にある。

(単位：人)

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
唐津市	139,888	137,436	134,144	131,116	126,926	122,785
旧唐津市	79,207	79,575	78,945	128,564	-	-
浜玉町	10,224	10,296	10,415	-	-	-
七山村	3,125	2,869	2,698	2,552	-	-
厳木町	6,854	6,341	5,815	-	-	-
相知町	9,752	9,199	8,853	-	-	-
北波多村	5,199	4,925	4,736	-	-	-
肥前町	10,551	10,009	9,125	-	-	-
鎮西町	7,971	7,522	7,402	-	-	-
呼子町	7,005	6,700	6,155	-	-	-
玄海町	7,515	7,737	6,986	6,738	6,379	5,902
地域計	147,403	145,173	141,130	137,854	133,305	128,687
県内割合	16.8%	16.4%	16.1%	15.9%	15.7%	15.5%
県計	877,851	884,316	876,654	866,369	849,788	832,832

出典：国勢調査

産業

平成 27 年の事業地域における産業別就業人口は、第一次産業 12.5%、第二次産業 22.9%、第三次産業 62.7%となっており、県全体と比較して、第一次産業の割合が 4.1%高い。

また、年々第三次産業の比率が高まってはいるものの、依然として、事業地域の基幹産業としては、第一次産業としての農業、水産業が中心であり、その他食品加工、機械金属等の工業、建設業、観光などが主な産業となっているが、地域全体を牽引する産業としては集積に乏しい。また、近年の農・水産業を取り巻く経営環境の悪化から、地域の経済は厳しい状況に置かれている。

【事業地域における産業別就業人口構成】

(単位：人)

年	就業人口 総数	1次産業		2次産業		3次産業	
		就業人口	構成比	就業人口	構成比	就業人口	構成比
昭和 60	70,967	16,201	22.8%	18,118	25.5%	36,648	51.6%
	419,636	79,005	18.8%	116,497	27.8%	223,838	53.3%
平成 2	71,093	13,908	19.6%	19,114	26.9%	38,071	53.6%
	426,775	66,142	15.5%	124,120	29.1%	236,360	55.4%
平成 7	72,697	11,931	16.4%	21,024	28.9%	39,742	54.7%
	443,037	56,788	12.8%	129,952	29.3%	255,991	57.8%
平成 12	69,139	10,465	15.1%	17,978	26.0%	40,590	58.7%
	431,457	49,601	11.5%	118,528	27.5%	262,407	60.8%
平成 17	67,260	9,950	14.8%	15,752	23.4%	41,273	61.4%
	423,379	46,533	11.0%	104,795	24.8%	270,243	63.8%
平成 22	63,506	8,516	13.4%	13,946	22.0%	39,790	62.7%
	409,277	38,002	9.3%	98,448	24.1%	260,396	63.6%
平成 27	62,166	7,786	12.5%	14,236	22.9%	39,002	62.7%
	410,237	34,634	8.4%	96,255	23.5%	266,782	65.0%

出典：国勢調査

(注1) 上段は事業地域、下段は佐賀県全体の人口構成

(注2) 就業人口総数には、分類不能の産業従事者を含む。

(4) 県財政の状況

本県財政の状況は、平成 16 年度以降の地方交付税の大幅な削減を受けて、「佐賀県行財政改革緊急プログラム」(*)、「佐賀県行財政運営計画 2011」(**)を策定し財政健全化に取り組んできた。このこともあって、目標とする基金残高を確保するなど一定の財政健全化を達成することはできたものの、高齢化の進行による社会保障関係経費の自然増などにより、今後も厳しい財政運営を強いられることが想定されることから「佐賀県行財政運営計画 2015」(***)を作成し、財政運営・行政運営に取り組んでいるところである。

財政関係指標をみると、経常収支比率については、全国平均よりも健全であるものの、概ね 90%前後で推移しており、財政構造は硬直化している。また、財政力指数については全国平均を下回っており、税収が伸び悩む中、地方交付税が歳入の 30%を超えるなど、地方交付税に依存している状況である。

今後とも歳出構造改革や歳入対策等により中長期的に財政健全化を図り、将来にわたって持続可能な地域経営体を目指して取り組んでいく必要がある。

* 「佐賀県行財政改革緊急プログラム」(平成 16 年 10 月策定)

平成 16 年度の地方交付税大幅削減を契機に、緊急的に行財政改革を実施したプログラム。当初、平成 20 年度までに収支不足(単年度赤字)解消を目標としていたが、交付税の削減が大きいため、平成 19 年度に見直し、平成 22 年度までに、財源調整用基金残高 150 億円を確保することを目標とした。

** 「佐賀県行財政運営計画 2011」(平成 23 年 10 月策定)

「佐賀県行財政改革緊急プログラム」の目標は達成したが、平成 23 年度以降も社会保障関係経費などの自然増などにより、厳しい財政状況が想定されることから、平成 23 年度～平成 26 年度における行財政運営の目標を掲げた計画

*** 「佐賀県行財政運営計画 2015」(平成 27 年 7 月策定)

「佐賀県行財政運営計画 2011」の目標は達成したが、平成 26 年度以降も高齢化の進行により社会保障関係経費の増加が見込まれ、今後も厳しい財政状況が続くと想定されることから、平成 27 年度～平成 30 年度における行財政運営の目標を新たに掲げた計画

目標

期間 平成 27 年度～平成 30 年度(4 年間)

基本的な考え方(概略)

財政運営・・・社会経済情勢の変化や多様化する県民ニーズ、危機事象に適切に対応するとともに、「佐賀県総合計画 2015」に基づいて取り組まれる施策の効果を最大限にし、より高い県民満足度を達成す

ることができるよう、効率的・効果的な行政運営に取り組む。

行政運営・・・収支の改善を念頭に置きつつ、「佐賀県総合計画 2015」に基づき取り組まれる施策の推進を支えるため、限りある経営資源の重点的、効果的な活用を図るなど、将来を見据えた戦略的な財政運営に取り組む。

【経常収支比率】

(単位：%)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
佐賀県	85.9	91.1	90.5	90.3	91.6	92.2
全国平均	91.6	94.8	94.9	94.0	94.2	95.3

全国平均は、東京都を除く

【財政力指数】

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
佐賀県	0.32403	0.31442	0.30209	0.30663	0.31223	0.35528
全国平均	0.47524	0.45446	0.44640	0.45486	0.46356	0.50406

全国平均は、東京都を除く

(出典：総務省 HP <http://www.soumu.go.jp/iken/ruiji/index.html>)

3 地域振興計画に基づく個別事業の基本計画及び内容

(1) 地域振興計画に基づく事業の基本計画

本計画は、原子力発電施設等立地地域特別交付金交付規則第3条第3項に定める地域振興計画として作成するものであって、佐賀県が主体となって「県道肥前呼子線道路整備事業」を実施することにより、事業地域である玄海町及び唐津市から西九州自動車道の北波多インターチェンジへのアクセス道路となることから、企業誘致や地域振興を図り、西九州自動車道の効用を波及させ、活力ある地域を育む道づくりを促進し、併せて豪雨などによる大規模災害時の避難・救援道路として地域住民の安全・安心を確保するものである。

アクセス道路は、事業地域である玄海町役場から北波多インターチェンジを結ぶ路線として「町道長倉藤平線」、「県道肥前呼子線」及び「県道唐津北波多線」がある。町道長倉藤平線は、玄海町が核燃料サイクル交付金交付規則に基づく地域振興計画により、平成22年度から計画的な整備を行っており、県道唐津北波多線は、県が社会資本整備総合交付金（国交省所管）を活用し、平成24年度から計画的な整備を行っている。

本計画で実施する県道肥前呼子線の整備に向けた調査設計等を行い、活力ある地域を育む道づくりを促進することを目的とする。

路線名	区間	概要	事業地域
県道 肥前呼子線	唐津市竹木場～ 大良	北波多インターチェンジアクセス道路の整備を目的に、道路新設（県道肥前呼子線）に向けた ・用地補償 ・工事（道路改良工事、舗装工事、函渠工事） ・測量試験（調査、設計 等）	唐津市、 玄海町

(2) 事業主体

佐賀県

(3) 交付金事業の交付対象経費及び交付金額(平成30年度)

(単位:千円)

路線名	区間	内容	事業費 (交付金充当額)
県道 肥前呼子線	唐津市 竹木場～大良	・用地補償 ・工事(道路改良工事、舗装工事、 函渠工事) ・測量試験(調査、設計等)	450,000 (450,000)

(4) 事業実施スケジュール(平成30年度)

実施事業 内容	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
用地補償												
工事												
測量試験												

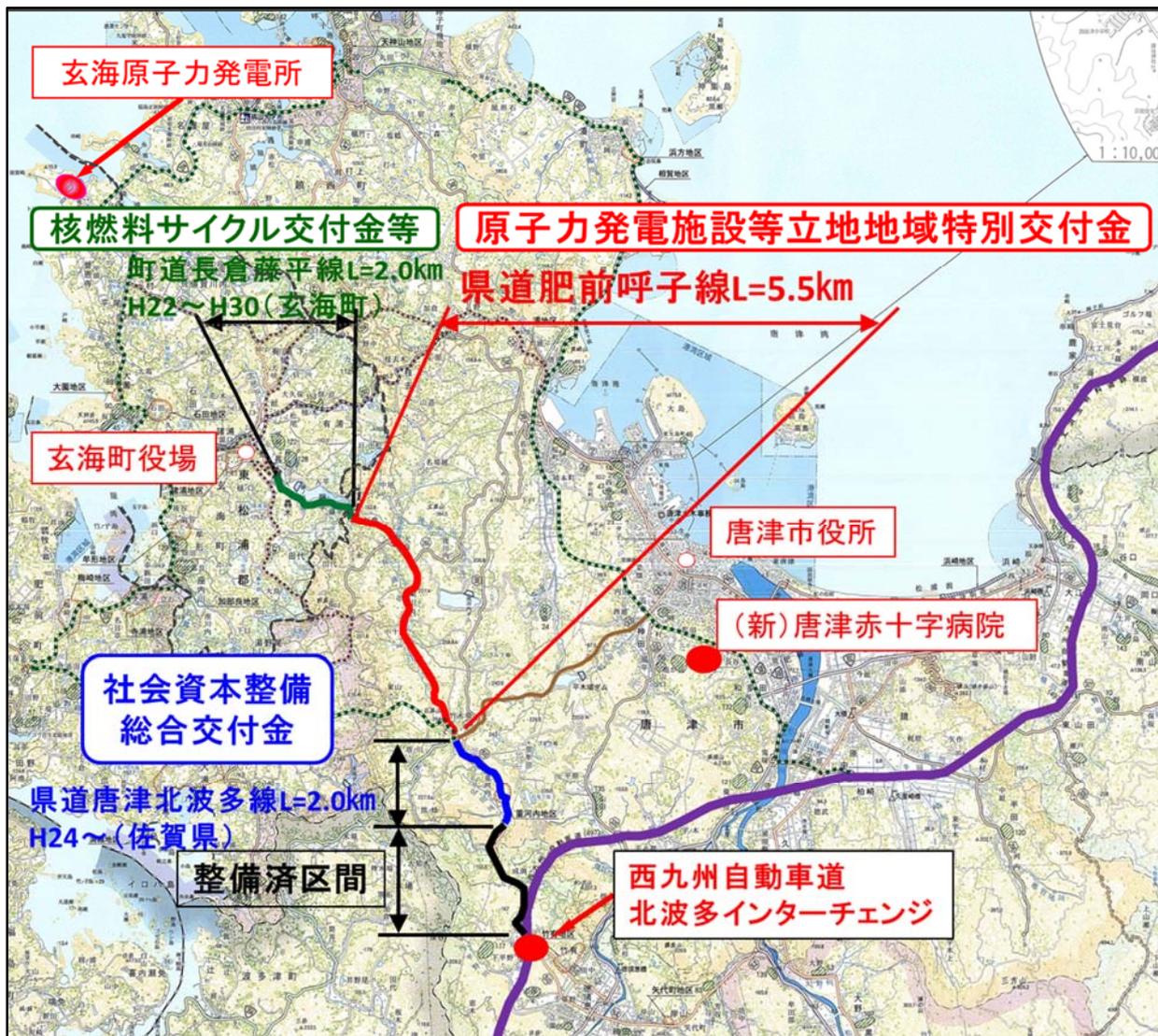
(5) 事業実施場所

県道肥前呼子線道路整備事業

佐賀県唐津市竹木場、梨川内、後川内、大良



(6) 箇所図



4 地域振興計画の必要性

本計画に掲げる道路整備事業は、玄海町から最短距離にある西九州自動車道北波多インターチェンジ（唐津市）までのアクセス道路の一部となる。

玄海町では、このアクセス道路の町道部分について、平成22年度から核燃料サイクル交付金事業として地域振興計画の中で、福岡市を中心とした観光等による交流人口の増加が図られること、玄海町及び唐津市の農畜水産物の流通促進、企業誘致等による定住人口の増加等、地域振興に真に必要な事業として位置付け、計画的な整備が行われている。

当県としては、本計画に掲げる道路区間について、農畜産業をはじめとする基幹産業の活性化に寄与する重要な道路であり、県道の要件を満たすことから、唐津市、玄海町との合意のもと、市道・町道との双方向交換の道路網再編を行い、県道ルートとして位置付けたところである。しかし、北波多インターチェンジアクセス道路のうち、北波多インターチェンジから唐津市竹木場地区までの県道区間(県道唐津北波多線)について、社会資本整備交付金等を活用し、計画的な整備を行っているものの、地すべり地域を経由することから、本計画区間の事業化には、相当な期間を要する状況にある。

このため、本計画を策定し、西九州自動車道北波多インターチェンジのアクセス道路全体の事業進捗を加速する必要がある。本計画の道路整備事業は、企業誘致や地域振興が主たる目的であるが、豪雨などによる大規模災害時の避難・救援道路としても最適な路線であり、平成25年3月に供用開始した北波多インターチェンジの効用を広く地域に波及させ、原子力発電施設等立地特別交付金をもって、早期に「活力ある地域を育む道づくり」を促進し、併せて地域住民の安全・安心を確保するためにも、本計画を策定するものである。

5 地域振興計画に対する事業地域の住民の要望及び意見の反映

本計画の作成に当たっては、原子力発電施設の所在地をはじめとする関係市町からの要望内容を踏まえて、実施事業を決定した。

本計画に位置付けられた道路整備事業は、電源地域住民ひいては県民の活力ある地域を育む道づくりとして、重要な事業となるものである。

本計画の実施に当たっては、県、市町で連携を図りながら、事業の着実な実施に努め、地域住民への理解促進を図っていく。

6 地方自治体で作成される長期的な計画との関係

(1) 佐賀県総合計画 2015

(計画年度 平成 27 年度～平成 30 年度)

位置づけ：6 自発の地域づくり - (2) 交通ネットワーク - 暮らしに身近な道路の整備
目指す姿：「暮らしに身近な道路の整備やユニバーサルデザイン化を進め、安全安心な移動エリアの拡大を目指します。」

位置づけ：6 自発の地域づくり - (2) 交通ネットワーク - 幹線道路ネットワークの整備

目指す姿：「広域幹線道路ネットワークの整備が進むことで、地域間の移動時間や距離が短縮され、地域や産業の活性化をもたらすことを目指します。」

* 「佐賀県総合計画 2015」

時代の潮流や佐賀県の特徴を踏まえ、将来(10 年後)の佐賀県の姿を見据えながら、その実現のために取り組むべき政策をまとめたもの。県政運営の基本であり、県をはじめ、県民、企業、CSO、市町等が参加、協働して取り組んでいくための共通の指針となる。「安全・安心の暮らし」「楽しい子育て・あふれる人材」「人・社会・自然の結び合う生活」などの6 分野について、各施策ごとに目指す姿や主な取組等を明記している。

(2) 佐賀県中長期道路整備計画

(計画策定年度 平成 16 年度)

3 - 2 「道づくり」の基本方針

「基本方針 3：活力ある地域を育む道づくり」

道路は、経済・文化等様々な分野で人・モノ、情報が活発に行き交う交流基盤です。豊かな明日の佐賀を創造するため、都市内幹線・都市環状道路、空港・港湾アクセス道路、広域観光ルート等の整備により『活力ある地域を育む道づくり』を目指します。

* 「佐賀県中長期道路整備計画」

佐賀県の道路整備の基本方針を定めるため、平成 16 年に策定したもの。佐賀県の財政状況を基に、道路整備の現状と道づくりに対するニーズを体系化して、佐賀県の道づくりの基本方針や施策を明記している。

7 他の類似事業との比較

事業の実施に当たっては、道路法の道路として本県が通常行う事業と同じ基準(佐賀県道路法施行条例、土木工事標準積算基準書、設計業務等標準積算基準書・土木工事等共通仕様書、設計・調査・測量業務共通仕様書、佐賀県が施行する公共事業に伴う損失補償基準)に従って実施する。

8 事業の実施により整備された施設等の維持運営体制

整備した施設の維持管理については、県が道路法に基づき適切な管理を実施する。

9 地域振興計画に掲げる事業が原子力発電施設の長期的な運転の円滑化に資する理由

原子力発電施設の長期的な運転の円滑化のためには、安全性の確保はもとより、地域住民の理解を深めるための取組を通じて、地域住民が安心して暮らせる環境づくりが必要と考えている。

事業地域は、高速交通体系の恩恵を受けにくい位置にあり、観光や産業の発展のうえで、また、他地域との交流や連携を図るうえでも広域的な交通網の整備が課題となっていることから、県道肥前呼子線の整備は、地域振興を図る上で不可欠である。

事業の実施により、唐津地域での北波多と玄海町を結ぶ都市軸（広域交流軸）の形成に寄与するとともに、北波多インターチェンジのアクセス道路の早期整備を求める住民の切実な要望に直接応えるものである。

本計画をもって、県土の均衡な社会資本整備を図り、多くの地域住民が地域振興の利益を享受できる。さらに、大規模災害の際には、広域幹線道路ネットワーク（西九州自動車道）へのアクセス道路として、重要な道路にあたることから、社会資本整備に対する交付金の充当として理解が得られやすく、自治体財政へ寄与するとともに、ひいては原子力発電に関する地域住民の理解促進や安心感の醸成に繋がり、原子力発電施設の長期的な運転の円滑化に資することができる。

10 地域振興計画の事業地域の住民への公開及び周知方法

本事業については、地元関係自治体の議会及び佐賀県議会による審議や、これに関連したマスコミを通じた報道等もなされている。今後、佐賀県のホームページに本計画を掲載することにより、地域住民に対して周知を図ることとしている。

11 地方自治体及び事業地域の住民の協力・支援体制

本事業については、かねてから地元自治体である唐津市及び玄海町から要望活動等がなされている。このため、事業実施にあたっては、関係自治体及び地域住民による、調査・測量及び用地買収に対する協力や支援が得られる。

12 期待される効果

事業地域は、事業の推進により、玄海町では、北波多インターチェンジへの最短ルートとして、唐津市では、西九州自動車道の最西端インターチェンジとして、福岡地域、佐賀地域、将来的には、長崎方面への産業振興道路として、平成25年3月に供用した西九州自動車道北波多インターチェンジの効用を波及させ、この地域の活力を育む効果がある。

また、本事業は、現在事業を行っている核燃料サイクル交付金事業（玄海町）と社会資本

整備総合交付金事業（佐賀県）の間を繋ぐものであるため、北波多インターチェンジアkses道路全体の事業進捗を加速させ、それぞれの事業効果を早期に発現させるものである。

加えて、事業地域の交通安全に寄与するとともに、本事業が完成した際には、地域住民の避難道路や万一の事故の際の救援道路としても、最適な路線となることから、あわせて、地域の安全・安心につながるものである。