

○ 開 議

◎議長（大場芳博君） おはようございます。これより本日の会議を開きます。

昨日に引き続き一般質問を行います。

通告に従い、順次発言を許可いたします。

◎石丸太郎君（拍手）登壇 〓皆様おはようございます。議長より登壇の許可をいただきました自由民主党の石丸太郎でございます。

トップバッターということで先頭打者ホームランを打ちたいところですが、県政の課題はすぐに結果が出るようなものではありませんので、こうやって打席に立って、着実にヒットを打って塁を進めたいと思います。古賀陽三議員より前語るなど言われましたので、早速、通告に従いまして、四項目にわたって質問させていただきます。

まずは、下水道施設の老朽化についてであります。

今議会の提案事項説明では、災害支援トイレの整備について言及がございました。大規模災害時に下水道の機能が停止した場合、避難所の衛生環境の悪化が懸念されます。この点を踏まえ、昨年の二月定例県議会において私の一般質問では、能登半島地震直後であったこともあって、安心できるトイレ環境の整備が健康を守ると述べたところでありましたが、今回、今議会において、上下水道が使用できない場合でも使うことができる可搬式トイレコンテナやトイレカーなどを整備されることとであり、県民の命を守ることが知事の最大の使命という姿勢や考えに改めて感謝を申し上げます。

さて、その一方、災害ではなくとも、事件や事故によって下水道の機能が停止することがあります。例えば、本年一月二十八日には埼玉県八

潮市で下水道管の破損に起因すると考えられる大規模な道路陥没が発生し、トラック一台が巻き込まれる痛ましい事故が起きました。この結果、日常生活に欠かすことのできない洗濯や入浴などの下水道の使用制限は約百二十万人にも及んでおります。

また、県内でも、一月二十一日には玄海町の北部浄化センターで電気系統が何らかの原因で故障し、地下の機械室が水没、汚水の処理機能が停止しております。

玄海町の職員や当該処理施設の維持管理事業者、さらには県内外の汚水処理事業者が一体となって地下にたまった日量約五百トンもの汚水をほかの施設に移送するとともに、仮設施設の整備など復旧に向けた取組が続いており、私も地元の桃崎議員と共に現地の確認並びに状況説明を受けましたが、県からも職員を派遣するなどして支援されてきたと聞き及んでいるところでございます。

こうした懸命の作業により住民には下水道の使用制限はかからず、また、汚水が周辺にあふれ出すなどの事態も免れたようです。これもひとえに初期対応された有限会社肥前新生社の職員の皆様が住民サービスを止めないよう、まさに自らの命を削って住民の命を守るために不眠不休の対応をなされたおかげであると考えるところであります。

ただ、こうした例からしても、下水道施設に関わる事故はいつどこで起こるか分からないものでありますし、一たび事故が起これば、その内容や状況によっては住民生活に大きな影響を及ぼす懸念があります。本県の場合、埼玉県とは異なっており県が管理する下水道はなく、全てが市町の事業であることは承知しておりますが、県民生活に関わることもあるため、各市町が日頃から適切な維持管理を行うよう促していくとともに

に、万一の際には必要な対応を行うなど県としても考えておく必要があると思います。

そこで、次の点について伺いいたします。

まずは、埼玉県の事故への受け止めについてであります。

埼玉県八潮市の道路陥没事故について、報道では全国どこで発生してもおかしくないといった声もありますが、どのように受け止めておられるのか。また、この事故を踏まえ、県ではどのように取り組んでこられたのかお伺いいたします。

そして、玄海町の污水处理場のトラブルへの対応についてであります。玄海町の污水处理場のトラブルについて、県でも職員を派遣するなどしてきたと聞き及んでおりますが、具体的にはどのような対応を行ってこられたのかお伺いいたします。

さらに、今後の生活排水処理施設の在り方についてであります。

埼玉県の事故は、都市化の進展を背景に大規模な施設が整備されたものの、その規模の大きさゆえにかえって影響が広範囲に及んだ面があります。あるいは玄海町の事案も、現時点では住民生活に大きな影響は生じていないとはいえ、仮に町での污水处理そのものが全面的に停止してしまうようなことになれば、その影響はやはり一定の範囲に及びます。

こうしたことを踏まえた場合、事故や災害など万一の際に住民生活への影響の範囲を最小限にとどめるという観点からは、今後は公共下水道などによる集合処理よりも浄化槽を用いた個別処理など、より小さな単位での処理を考えることも一案ではないかと思いますが、県としてどのように考えておられるのか、以上、横尾県土整備部長にお伺いいたします。

二項目めは、飲酒運転の根絶についてであります。

平成十八年八月、福岡市内において、飲酒運転により幼児三人の貴い命が失われる重大事故が発生しました。飲酒運転は悪質、危険な行為であり、重大事故に直結することなどから、この悲惨な事故を受けて、さらに全国的に飲酒運転根絶の機運が高まりました。その後、累次にわたる法改正等をはじめとする飲酒運転根絶に向けて取り組んだ結果、飲酒運転の交通死亡事故は当時に比べ大幅に減少したと承知しております。

しかしながら、いまだ飲酒運転により多くの貴い命が失われており、その遺族や周囲の人々は悲しみを抱えながら生きていかなければなりません。私自身も令和四年、二つ上の親しい先輩を飲酒運転による事故で亡くしており、その悲しみが癒えることはありません。

警察庁が発表した令和五年中の飲酒運転による交通事故件数は二千三百四十六件で、前年と比べて百七十九件増加し、そのうち死亡事故件数は百十二件で、前年と比べて八件減少しました。県内ではこのところ、飲酒運転による交通事故などの報道を目にする機会が増えたと感じており、県民の飲酒運転に対する規範意識の低下を危惧しております。

また、これから歓送迎会の季節を迎え、飲酒の機会も増えると考えられるところ、深夜はタクシーや代行がつかまりにくいとの話も耳にしており、早く帰宅したいという気持ちと警察に捕まらなければいい、事故を起こさなければいいなどの安易な考えが相まって、今後、飲酒運転が増加しないかと懸念しております。

飲酒運転を根絶するためには、運転者はもとより、その周囲の人々も含め、県民一人一人が飲酒運転の悪質性、危険性を理解し、飲酒運転を絶対にしない、させないという飲酒運転を許さない社会環境を醸成して

いくことが重要であると考えております。

そこで、重大事故に直結する飲酒運転の根絶に向け、警察としてどのように取り組んでこられたのか、また、今後どのように取り組んでいくのか、福田県警察本部長にお伺いいたします。

三項目めは、ふるさと納税におけるプロジェクト応援寄附についてであります。

佐賀県では、「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」を基本理念に限られた財源を活用して様々な事業を推進されておられますが、一方で、近年ではふるさと納税制度等による寄附金が自治体の新たな財源として注目されております。

県では、ふるさと納税制度や企業版ふるさと納税などの寄附制度を活用し、「プロスポーツチーム応援プロジェクト」や「県立学校応援プロジェクト」など二十七のプロジェクトから寄附金の使い道を選べるプロジェクト応援寄附を設け、広く寄附を募集されております。令和六年度のプロジェクトの一例を御紹介しますと、「プロスポーツチーム応援プロジェクト」では、いただいた寄附金は指定された県内のプロスポーツチームのトップチームやユースチームごとに配分され、チームの活躍につなげ、スポーツの力で地域を元気にしていくもので、県立学校応援プロジェクトや私立学校応援プロジェクトでは、応援したい学校を指定して寄附いただくことができ、いただいた寄附金は各学校における教材や部活動用品の整備など教育環境の充実のために活用されるのとこととあります。このプロジェクト応援寄附は基本的に返礼品はなく、その寄附金は経費を除いた残額が各プロジェクトに活用されているものと理解しております。

県のホームページでは、寄附を募集しているプロジェクトの内容が関係するSDGsの目標と併せて分かりやすく掲載されております。また、寄附された方に実績報告書として送られるプロジェクト応援寄附レポートでは、山口知事の挨拶をはじめ、昨年度の寄附の受け入れ状況やプロジェクト別の活用実績などが盛り込まれており、大変充実した内容となっております。

このプロジェクト応援寄附レポートによると、令和五年度は法人、団体からも約二億九千万円の寄附がありますが、私が特に着目したのは、個人の立場で延べ五百五十九名の方から約七千万円もの寄附をいただいた点であります。県内外の多くの個人の方お一人お一人が返礼品がないにもかかわらず、純粋に佐賀県を応援したいという気持ちから、ふるさと納税を活用して御寄附いただくことは大変素晴らしいことであると感じております。来年度も寄附の募集に取り組みれると思いますが、志ある個人の方からの寄附を通した佐賀県への応援の輪がさらに広がっていくことを願うものであります。

そこで、次の点についてお伺いいたします。

まずは、プロジェクト応援寄附の状況についてであります。

プロジェクト応援寄附の個人からの寄附の推移や特徴についてお伺いいたします。

次に、プロジェクト応援寄附の周知についてであります。

佐賀県を応援してくれる人が増えるよう、プロジェクト応援寄附をさらに周知すべきと考えますが、今後どのように取り組まれるのか、以上二点を泉総務部長にお伺いいたします。

最後に、障害者の就労支援についてであります。

本題に入る前に、第二十四回佐賀県障害者文化芸術作品展が今月十二日から二十四日の会期で開催されました。県民誰もが自分のスタイルで楽しむ展覧会のテーマの下、前回の第二十三回に引き続き私もお伺いし、思い思いの作品に心を打たれました。残念ながら会期中にお見逃しになった方も昨日より来月七日の期間で受賞作の一部がイオンモール佐賀大和で展示されておりますので、足を運んでいただければ幸いです。

障害のある子供の親に共通する大きな悩みは、自分たちの死後、子供たちはどうなるのかという、いわゆる親亡き後問題であります。多くの親は自分が元氣な間は子供と一緒に暮らしたいという願いを持っている一方、自分がいなくなった後、我が子が住み慣れた地域で安心して生活が続けることができるのだろうかと心配されておられます。親亡き後も障害のある子供が住み慣れた地域で自立して生活を送るためには、住まいの場とともに経済的基盤として働く場を確保し、必要な収入を得ることが重要となります。障害のある方は、働く意欲があっても対応できる条件の仕事がなかなか見つからなかったり、就職できても本人の体調の問題などから長く続かないことも多いようであります。

このような中、令和六年六月定例会の文教厚生常任委員会において県の障害のある方への就労支援について質問させていただきました。就労支援に取り組む中での課題は、一つ目に、会社内に適当な仕事があるかどうか分からない、障害者を雇用するイメージやノウハウがないなど、障害者雇用をどのように進めていか分からないといった企業がまだまだ多く、企業の障害者雇用に対する理解を促進する必要があること。二つ目に、障害のある方が就職されたとしても、障害や病気のため、ある

いは作業環境が合わないなどにより、職場定着につながらないケースがあるといったことであります。

今議会に「障害者の多様な働く場づくり事業」として、障害のある方、企業、障害福祉施設、就労支援機関をつなぐマッチングフェアを実施する予算を提案されており、この事業がこうした課題を解決し、障害のある方の就労支援をさらに進めるものと期待しているところであります。

昨年四月から、民間企業、国、地方公共団体等の法定雇用率がそれぞれ引き上げられました。民間企業については二・三％から二・五％に引き上げられ、対象企業も従業員数四十三・五人以上から四十人以上の企業に拡大されたところであり、障害者の就労支援を一層推進する必要がある、佐賀労働局の公表資料によりますと、令和六年六月一日時点における県内の従業員数四十人以上の対象企業七百十二社に雇用されている障害者の数は二千七百六十七人であり、障害者実雇用率は過去最高の二・八七％で全国五位となっております。また、法定雇用率達成企業の割合については六二・六％で全国三位となっており、本県の障害者実雇用率や法定雇用率達成企業の割合は全国でも高い水準であると聞き及んでおります。

さらに民間企業の法定雇用率は令和八年七月には二・七％へ引き上げられます。働きたいと思う障害のある方の就労支援について今後どのように取り組んでいくのか、本事業の内容も含め、井上健康福祉部長にお伺いします。

間もなく卒業・入学シーズンとなります。伊万里特別支援学校、当時はまだ伊万里養護学校と呼ばれていた時代ですが、障害児教育に半世紀以上携われた田代一茂先生という方がいらっしゃいました。二〇一七年

にお亡くなりになられておりますが、その田代先生が昭和六十年に発行された「小さなほとけたちのなみだ」という詩集があります。最後に、その中のある詩を御紹介させていただきます。

入学式の日

この子を

寄宿舎にあずけて

帰っていく

母の

その足どりの重さよ

校舎のかどで立ちどまり

校門のかげでふりかえり

坂道を

肩を落して帰っていった

丘の向こうの小学校では

はなやかな

入学式があつていふというのに

四十年前の詩集でありますので、時代背景も違うと思いますが、障害福祉も向上しておりますが、障害のある子供の親は誰しも自分たちの死後、子供はどうなるのかという悩みを抱えておられます。県としても着実に歩みを進めていただいていることに感謝を申し上げ、これで私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

◎泉総務部長 登壇 〓石丸太郎議員の御質問にお答えいたします。私からは、ふるさと納税におけるプロジェクト応援寄附についてお答え申し上げます。

まず、プロジェクト応援寄附の状況についてお答えします。

個人の方々からのプロジェクト応援寄附の推移に関し、近年の寄附額としては、令和三年度はこの年八月の豪雨災害からの復旧復興事業への寄附として、県内外から多くの寄附をいただいた結果、件数にして千九百四十一件、寄附額にして約八千九百万円と、件数は過去最高、金額は過去二番目の水準に達しました。その翌年度、令和四年度は五百六十八件、約二千万円と一旦減少したものの、その後、令和五年度になってからは持ち直し、六百九十二件、約七千万円と金額として大幅な伸びとなりました。

また、令和六年度については、年度末である来月末まで状況の推移を見ていく必要がありますが、その寄附額は冒頭に申し上げた令和三年度を上回る勢いにあります。

次に、プロジェクト応援寄附の状況から申し上げられる特徴については、現在では二十七の分野にわたるプロジェクトのうち、令和三年度や五年度における豪雨災害からの復旧復興事業への寄附やプロスポーツへの応援、国スポ・全障スポを控えてアスリートへの支援といったスポーツ分野への寄附など、そのときそのときの県政の主要テーマに関連した寄附の件数が多くなっています。

また、県立学校や私立学校における学用品や体育用品などへの支援、地域猫などの犬猫の保護への支援といった県民生活に身近なテーマに関連する分野へも多くのの方々からの寄附をいただいております。

次に、プロジェクト応援寄附の周知についてお答えします。

県では、プロジェクト応援寄附についてより多くの方にその意義を知っていただくべく、一昨年度、ウェブ上の紹介ページやリーフレット

などについて、見る方の興味を引きつけるデザインにそのビジュアルを刷新するとともに、分かりやすい言葉でメッセージ性を高めるなど、より理解しやすく、プロジェクトへの共感が得られやすくなるような形へのバージョンアップを図ったところです。

なお、こうした取組が功を奏してか、県のウェブ紹介ページを御覧いただいた県内外の方から、令和五年度は一件で一千万円、令和六年度は現在までに三件で三千万円もの大型の寄附をいただいたという実績もございいます。

また、佐賀県にゆかりのある方々が集まる東京県人会や関西県人会、「佐賀さいこう！応援団」交流会などの場を活用して、直接御案内を行うとともに、プロジェクトを担当する各課室においても共感を得られやすい層の方々が集まる各種イベントやプロスポーツの試合などでの情報発信も行っております。

さらに、全ての寄附者の方々に寄附をいただいた直後にはお礼状を送りするとともに、その翌年度には議員から御指摘のあったプロジェクト応援寄附レポートをお送りし、寄附金がどのように使われたかなどを分かりやすく示すことで信頼感を醸成し、引き続き応援いただけるようなメッセージをお伝えしております。

今後も、プロジェクトを担当する各課室と議論を重ね、まずは多くの方々が関心や共感を抱き、寄附してみてもいいなと思っていただけのようなプロジェクトを設定するとともに、より幅広いイベントでの情報発信やSNSなどを活用した新たな形での情報発信を行うなど、さらに多くの層に対してプロジェクト応援寄附の意義が広まっていくよう努力を重ねてまいりたいと考えております。

以上でございます。

◎井上健康福祉部長 登壇Ⅱ私には、障害者の就労支援について御質問をいただきました。

石丸議員からは親亡き後という言葉をいただきました。私も実はもう二十五年ぐらい前になるかと思いますが、障害福祉課の担当で仕事をしていた時期がありました。そのときも障害者の親御さんから、自分が死んだ後、この子がどうなるんだろうかというのが一番の心配だというお話を何人かの人からお聞きしました。まだ当時は社会福祉法人を設立して、施設をいろいろ造るという時代でしたけれども、そういう中で自分としてぜひ施設を造りたいという御相談なんかもいただいていたことを思い出します。

時代は変わりますけれども、そういう親御さんの気持ちが今も昔もあるということを胸に置きまして、我々も仕事をしたいというふうに改めて思ったところでございます。

障害者の就労支援についてですが、まず佐賀県の障害者実雇用率や法定雇用率達成企業の割合は全国でも高い水準にあります。障害者雇用に対する企業の理解は一定進んでいると考えております。

一方で、議員から御紹介もありましたけれども、障害者雇用に不安を感じておられる企業などもまだまだ多くございます。企業の障害者雇用に対する理解の促進、また就労後の職場定着への支援、そういったものが課題だと認識をしております。

企業の方からは、雇用に当たって障害のある方の特性に合った作業内容がどのようなものがあるか知りたい、また雇用後、定着に至るまで気軽に相談できる関係を就労支援機関と構築したい、そういった声。また

障害者の福祉施設や就労支援機関からは、様々な企業と関係を築き、企業が求めているニーズや困り事を知り、利用者の特性に合った就労先の確保につなげていきたい、そういった声をいただいております。

こうしたことなどを踏まえまして、これまで行ってまいりました障害のある方と企業との個別のマッチング支援に加えまして、企業、福祉施設、就労支援機関等の相互理解を深めまして、横のつながりを強化し、チームとして障害のある方への支援を行っていくため、議員から御質問もいただきました障害者の多様な働く場づくり事業に取り組むこととして、来年度、フェアを開催したいと考えております。

具体的な内容としては、障害者雇用を進めている企業からの事例発表、また企業、福祉施設、就労支援機関等が意見交換を行いますワークショップ、そういったものを計画しております。

こうした事業によりまして、関係機関への連携を深めることにより、障害のある方の職場定着への支援にもつなげてまいりたいと考えております。

来年七月からは民間企業の法定雇用率がさらに引き上げられます。今後、企業の障害者雇用への意識が高まると考えておりまして、一人でも多くの障害のある方がその適性と能力に応じた職業に就かれ、その職業に生きがいを感じ、地域で生活ができるよう就労支援を進めてまいります。

私からは以上でございます。

◎横尾県土整備部長 登壇Ⅱ私からは、下水道施設の老朽化について三点お答えいたします。

まず、埼玉県の事故への受け止めと県の取組についてでございます。

埼玉県の八潮市の事故は、県が管理する流域下水道の下水道管が老朽化によって破損し、大量の土砂が流れ込んだことで大規模な道路陥没が生じたものでございます。

この下水道管でございますが、昭和五十八年に整備されて、県道の下の深さ約十メートルに埋設された四メートル七十五センチメートルという大口径のものでございました。

一方、県内の下水道施設は全て市町が管理しておりますが、管路のほとんどの九八％が口径六十センチメートル未満ということで小さくなっております。大きなものでも二メートル未満ということでございます。

最大で鳥栖市の一・八メートルというところでございます。

供用された年代が最も古いものが佐賀市と基山町の一部で四十年ほどを経過しておりますが、ほかの多くの市町では平成十年代を中心に供用開始されておりますので、供用開始後二十年から三十年ほど経過して、比較的新しいという状況でございます。

同じような事案が生じるとは考えにくいところでございますが、今回の事故を通じまして、インフラ施設は一旦トラブルが生じますと、住民の生活に大きな影響を及ぼし得ることを再認識したところでもございます。

事故の発生以来、下水道事業の運営主体でございます県内の十七市町に対しまして、重要な幹線や、敷設後相当年数が経過しております管路などについて点検や頻度を増やしていただくこと。また、万一異常が発見された場合には速やかに補修や修繕を行っていただくなどの対応を通じまして、下水道管の破損に起因する道路陥没事故の未然防止を要請してきたところでございます。今後も、市町の動向を把握しまして、必要

に応じて随時取組を促すなど対応してまいります。

二点目に、玄海町の汚水処理場のトラブルへの県の対応についてお答えいたします。

一月二十一日に玄海町が事故を覚知して以降、様々な相談があり、対応してまいりました。まずは現地の状況を把握することが必要というところで、一月二十五日には下水道の担当課長と係長を現場に派遣しまして、施設の現状の確認、把握をしております。そして、当面の対策となる仮設の汚水貯水タンクの設置などについて、助言などの支援を行ったところでございます。

また、一月二十七日から二十九日までは下水道や施設設備に詳しい技術職員を派遣しまして、施設的设计コンサルや設備メーカーなどの復旧への体制整備を促すとともに、機器の検査にも立ち会い、助言を行ったところでございます。その後も国を交えたウェブでの打ち合わせなど、復旧に向けた支援を現在も継続しているところでございます。

二月に入って雪が降って、汚水の移送に影響が生じるような懸念があった際には、現地の唐津土木事務所が中心になりまして、移送ルート of 除雪作業ですとか融雪剤の散布など、雪氷対策を行ったところでもございます。

現時点では、報道等にもありますように原因は調査中で、復旧の見通しも未定でございますが、現場では復旧への取組が進んできているところでございます。私も現場に行って現地を確認しております。この間の昼夜を問わず対応されてきた関係者には本当に敬意を表するところでございます。県といたしましても、現場の状況に応じて臨機応変に対応し、円滑な早期復旧に向けて支援をしてまいります。

最後に、今後の生活排水処理施設の在り方についてお答えいたします。集合処理ですとか個別処理などといった生活排水処理をどのようにするかというのは、それぞれに一長一短があるというふうに思っています。

例えば、事故や災害などによる生活排水処理の機能停止を想定したときには、影響が広範囲に及ぶ今回の下水道のような事業、そういったものではなく、浄化槽などを用いて、より小さな地域ごとに分散して排水処理を行ったほうが影響範囲も小さいというような考え方もあるかと思っています。

一方で、日々の生活排水処理をより効率的、効果的に行うという点では、ある程度広域的な範囲で処理を行う公共下水道のほうが有利な場合もあるかということです。特に一定以上の人口が集中する市街地部では、そういった利点が発揮されやすいのではないかとこのようにも思っております。

それぞれに一長一短ございます。その地域にどのような生活排水処理の在り方が望ましいかは、地域の人口の状況ですとか生活様式などに応じて、それぞれに異なってくるものというふうに思っております。生活排水処理行政の主体である各市町が、地域の実情に見合った処理方法を住民の皆様の意見を聞きながら検討、判断し、導入、運営していくということが大切かというふうに思っております。

県といたしましては、市町でそうした取組が進みますように、例えば、地域の人口の状況などを踏まえた処理区域の見直しなど、そういったことも含めて適宜適切に助言するなど、支援をしてまいりたいと思います。私からは以上でございます。

◎福田警察本部長 登壇 II 飲酒運転の根絶に向けた県警察の取組につい

てお答えします。

令和六年中、県内において飲酒運転による交通死亡事故は二件発生しました。これらを含め、飲酒運転による人身交通事故は二十三件発生しました。また、県内における飲酒運転の検挙件数は近年増加傾向にあり、令和六年中の検挙件数は百八十五件と前年より十二件増加しております。このような情勢を踏まえ、県警察においては飲酒運転の取り締まりを強化するとともに、その根絶に向けた交通安全教育や広報・啓発活動等の取組を進めております。

取り締まりについては、飲酒運転の行われる蓋然性の高い時間帯、路線、場所等を分析し、検問を実施するなどしております。その上で、飲酒運転をした運転者のみならず、車両を提供した者、酒類を提供した者、車両に同乗した者などについても、その検挙に努めております。

交通安全教育については、ドライバーに対し、飲酒が運転に与える影響に係る理解を深めるため、映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の教育を実施しております。

広報・啓発等については、関係機関・団体と連携して積極的に展開しており、例えば、県飲食業生活衛生同業組合を通じ、酒類を提供する飲食店に飲酒運転根絶チラシを配布するなどの取組も進めております。

飲酒運転は悪質な犯罪であります。県警察としましては、飲酒運転の根絶に向け、引き続きその発生実態を踏まえた取り締まりを一層強化するとともに、関係機関・団体と連携しつつ、より効果的な交通安全教育と積極的な広報・啓発活動を推進し、もって飲酒運転をしない、させないという規範意識の向上を図り、飲酒運転を許さない環境づくりに取り組んでまいります。

以上でございます。

◎藤崎輝樹君（拍手） 登壇Ⅱ皆様おはようございます。藤崎輝樹であります。

問いの一番目は、佐賀空港の着陸料と有明海漁業振興・補償基金についてであります。

佐賀空港の自衛隊使用要請から既に十年を経過しております。この間も有明海をかつての豊かな海へ取り戻したいとの強い思いから、山口知事、県議会ともに、心を合わせて有明海漁業の振興へ取り組んでまいりました。しかしながら、有明海再生にはまだ至らない現状に、何とかしなければならぬとの思いが山口県政には強く感じられます。

そのような経緯もあり、国防への協力と公害防止協定見直しを漁協へ迫る役割を担った知事の責任は大変な重圧であつたろうと察します。

知事の有明海漁協と向き合う誠実な姿勢と防衛省要請にめどをつけた政治力に対しては評価されるべきものと考えます。

このように鑑みれば、今後は有明海再生と九州佐賀国際空港の発展へ共に邁進できると言いたいところでありますが、今議会に提案されている乙第一号議案「佐賀県有明海漁業振興・補償基金条例（案）」等について、どうしても腑に落ちない点があるため質問をさせていただきます。

この基金条例案は、佐賀空港を使用する自衛隊機の着陸料を、有明海漁業の振興に係る事業の実施、及び駐屯地の運用に伴い生じた漁業被害に関する費用の一時立て替えとしての貸し付けにより、有明海漁業の振興を長期的かつ安定的に図るため、佐賀県有明海漁業振興・補償基金を設置するものであります。

この条例案が可決すれば、有明海漁業振興事業を実施する場合に必要

となる佐賀県有明海漁業協同組合が負担する経費を県の基金から支払うことができるようになります。

私は、有明海再生へ向けて、有明海漁業振興事業に農林水産省と佐賀県が協力して力強く取り組むことが必要なことはよく理解しています。それでも防衛省が支払う着陸料の百億円を全て二十年もの長期にわたって使途を決め打ちするのは、健全な財政運営とは言い難いと指摘せざるを得ません。

これまでも繰り返し質問をしてきた事案ですが、いよいよ基金設置条例と着陸料の空港条例の改正が議会に提案されたことから、改めて疑問に思っていることを述べさせていただきます。

初めに、私の疑問一点目は、なぜ着陸料の全額を基金へ積み重ねなければならないのかであります。

佐賀空港は佐賀県が設置管理者であります。ゆえに、第一義的に着陸料は空港の維持管理へ使われるべきと考えます。私は、漁協の理解を得て公害防止協定の見直しができたならば、県は防衛省と着陸料に関する条件交渉に入るものと思っていました。なぜなら、空港は県が一般会計からの支出で支えている重要なインフラですが、防衛省が支払う着陸料等の収入で空港の維持管理を賄うことができれば大変ありがたいと考えたからであります。

全国的に空港経営は、いわゆる赤字になるのが一般的であります。佐賀空港も例外ではありません。令和五年度決算で着陸料等の収入は約一億円、維持管理などの支出が約四億二千万円、差し引き約三億二千万円の赤字となります。この差額を埋めるため、毎年三億円以上が一般会計から支出されています。

空港経営は、国際情勢や外交、パンデミックなど不可抗力な影響を受けやすく、たとえ着陸料収入が激減しても、安全のために維持管理の経費は簡単に削減できません。そのため、今回の防衛省からの着陸料を空港の維持管理の財源として一部でも充てれば、空港の安定経営につながり、なおかつ空港に支出する必要がなくなった予算を県民福祉の向上に活用できれば、防衛省の着陸料は一石二鳥の効果を生み出す財源となりました。

疑問の二点目は、なぜ県は着陸料を早い段階から徴収しないと決めたのかであります。

非常に分かりにくいのですが、そもそも県は防衛省から着陸料は徴収しないと考えています。では、議論している着陸料の百億円は何かといえば、公害防止協定を見直すために防衛省が支払うとの位置づけであります。

私は、徴収するべき正当な着陸料を取らずに、公害防止協定見直しのための百億円を県が着陸料として受け取ることにしたのが大きな間違いであつたと考えます。国土交通省の理解は当然必要としながらも、県営空港である佐賀空港の着陸料は、県が条例で定めるべき事項であります。佐賀県が設置管理者である佐賀空港は、県民の財産であるため、空港を使用する場合に使用料を徴収するのは県民の権利であります。

一般的には、共用空港では自衛隊の着陸料は徴収していないと知事は言われていますが、名古屋空港では県営空港となつてから徴収しています。令和四年十月十一日の愛知県知事の記者会見の際に、県営空港は愛知県の施設であり、国が使用するときには、国においてその使用料を負担していただかなければならない。いわゆる維持管理、人件費もかかれば、

日々、毎年修繕もやらなければいけない。当然、ただで使わせろという話ではない。このように、県の施設であるから、国においてはその使用料を負担していただかなければならないとはっきり発言されています。

私もそのとおりだと考えます。国の管理空港であれば、経費を国が持つわけですから、同じ国同士の自衛隊の着陸料の有無に関して徴収せずとも、私は気になりません。防衛省から空港の着陸料を徴収している県があるのであれば、積極的に佐賀県も徴収できるように働きかけるべきであつたと考えます。

このような観点から、佐賀県が県営空港の使用料徴収の権利を当初から手放したことが、私は不思議でなりません。

疑問の三点目は、今回提案された佐賀県有明海漁業振興・補償基金条例案には、防衛省が支払う百億円の着陸料の文言が入っておりません。そのため、基金に積み立てる財源が着陸料だと特定されていないことです。この条例内容では、基金の財源は何か、金額は幾らかさえも分かりません。示されているのは「積立て」第二条に、「基金として積み立てる額は、一般会計歳入歳出予算で定める。」とあるだけです。そして、防衛省が支払う着陸料を定めるために提案された佐賀空港条例の改正案でも、当然ながら徴収する内容のみが示されています。

つまり、議会に提案された二つの条例案では、防衛省が支払う着陸料百億円を基金に積むとの確約を議会に求めることにはなりません。強いて確約があるというならば、資料として添付されている防衛省と佐賀県との合意事項であります。平成三十年に交わされた合意事項をもって、県は防衛省が支払う着陸料収入を基に基金を創設することになっていると説明されていますが、このことをもって本当に確約されると言えるの

でしょうか。

国との合意事項では、「防衛省は、佐賀県からの申し入れを踏まえ、民間空港として建設した佐賀空港を自衛隊機が使用する応分の負担として、予算の国会議決を前提とした上で、着陸料を合計百億円支払う。」と約束していますが、着陸料収入を基に基金を創設することまでは防衛省側の約束には入っていません。あくまでも佐賀県からの申し入れを前提ではなく踏まえているにすぎません。防衛省が予算の国会議決を前提にしているように、佐賀県も一般会計歳入歳出予算の県議会議決を前提にせざるを得ないと考えます。

このような観点から、防衛省の着陸料百億円を財源に、二十間で百億円というスキームは、その実現には不透明さが残ると考えます。

疑問の四点目は、空港の収支であります。

今議会には佐賀県佐賀空港条例の一部を改正する条例案も提出されていますが、これにより、令和七年度から二十間にわたって、毎年度五億円の着陸料等を防衛省から徴収することができるようになります。そうなれば、県の歳入として空港使用料に五億円が追加されることになります。

ちなみに、令和七年度の一般会計予算書には、約六億六千万円が空港使用料として計上されています。

先ほども若干触れましたが、空港には毎年三億円から四億円を一般会計から支出しています。防衛省からの着陸料が収入として計上されとなれば、一般会計予算上は空港の収支が一気に黒字となります。平成十年開港以来の念願であつた佐賀空港の黒字化であります。あくまでも一般会計予算上での収支バランスの話であつて、佐賀空港経営の実態は

何も変わらないというよく分からない、不明朗な空港収支となるのではないでしようか。

疑問の五項目は、さらなる防衛省の負担であります。

佐賀空港は、今後も民間空港として発展をしていかなければなりません。そのためにも、滑走路延長や平行誘導路が必要となりますが、この大規模工事については、昨年十一月に知事が中谷防衛大臣から全面的に協力するとの言質をいただいています。また、国との確認事項では、空港の平行誘導路の整備について、防衛省は応分の負担を行うと報じています。具体的な話はこれからと言われますが、果たして防衛省から協力していただくとしても、具体的な支援のスキームがあるのか疑問です。

先ほどの名古屋空港でも、国管理から県管理へ移行する際に、愛知県は、分担金、負担金で払うように強く求めています。実現しておりません。

本県でも百億円ありきの話の中で、どのように入りと出をつなげるのか調整に苦労されたと思います。改めて着陸料として応分の負担をいただくのか、それとも、ほかにスキームがあるなら教えていただきたいと考えています。

以上が私の疑問であります。

そこで改めて疑問を解消するために、今ほど申し上げた次の五点を質問いたします。

一点目、今議会に基金の設置条例案を提案されていますが、防衛省の支払う着陸料を空港の維持管理の財源に充てずに、なぜその全額を基金に積み立てるのか知事に伺います。

二点目、名古屋空港では防衛省から着陸料を徴収している中で、佐賀

空港では、空港の維持管理に充てる分など、応分の負担としての着陸料をなぜ徴収しないことに決めたのか伺います。

三点目、今回提案された基金条例案では、基金の財源に防衛省が支払う百億円の着陸料が充てられることを条文化しております。そのため、年五億円を二十年間で合計百億円というスキームの実現が不透明に思います。県はなぜ防衛省の着陸料を基金の財源とすることを条文化しなかったのか伺います。

四点目、防衛省から徴収する着陸料が空港使用料に計上されることについてどのように受け止めているのか伺います。

五点目、滑走路延長や平行誘導路などの大規模な整備が予定されていますが、平行誘導路については自衛隊の円滑な運用にも資するものであり、防衛省に対して、当然ですが、応分の負担を求めることになります。先ほど私が指摘した点を踏まえて、県はどのように考えているのか伺います。

問いの二は、職員採用についてであります。

人口減少が最大の課題となる中で、地域を守り、持続可能な社会にするため、DXを推進していくことが行政サービス確保の観点から重要であります。これまでどおりの常識、やり方では、社会や暮らしの变革に追いついていけないと思います。

そうした中、知事は、全く新しい未来を思い描く柔軟な発想が大切であり、多様性を大事にして柔軟な発想を生み出す土壌づくりを進めていくと言われています。そこからデザイナーやクリエーターと一緒に佐賀らしさを磨く「さがデザイン」や、アニメやゲームとのコラボで佐賀の価値を高める「サガプライズ!」、そして、県庁外との人材交流による

様々な経験から生まれるアイデアのかけ合わせによって多くのイノベーションを起こされています。

また、県庁内に新しい風を吹き込む力として、中途採用にも積極的に取り組まれています。

今までこうしてきたからと、前例を踏襲する「もんだ症候群」に陥ることなく、新たなモノやコトを生み出す県庁組織でありたいとの考えもあつてのことです。

知事のこうした取組は従来の県庁組織に気づきを与えていることから、高く評価しなければならないの思いがある一方で、私には一步を踏み出すことへのためらいがあるのも正直な気持ちであります。社会経験のある優秀な人材を採用することは、県民にとっても大変よいことでもあります。

ただ、気にかかるのは、県庁で働くことと民間で働くことの違いを中途採用者にどう身につけさせていくのかという点であります。県庁には県庁の、民間には民間のそれぞれ意義が当然ながらあるかと思えます。とりわけ、県民から預かっている税を財源に、県民のために行政サービスを提供している県庁職員には、民間のような対価として利益を得るのではなく、県民の安心感や信頼感といった金銭に換え難い社会奉仕が求められます。単純に民間の発想を県庁に持ち込んでも、当然ながらうまくは機能しないと思います。県民生活を踏まえた現場目線の利便性につながる政策でなければ、県民の理解もほかの職員の共感も得られないのではないのでしょうか。現場を歩き、県民の声に耳を傾けた上で見えてくる先見性に基づき企画立案された政策であれば、現場から必要とされて実効性のある成果へ結びつくと考えます。

そのためにも例えば、採用当初は、県税事務所の徴収係や保健福祉事務所の窓口業務、また、土木事務所の用地課など、出先機関を経験することも大事だと考えます。県民生活に近いところで、税の大切さや現場の大変さを知り、県民の声を直接聞くことが、苦労しながらも県庁職員としての基本的な姿勢を身につけさせる大事な要素の一つだと考えます。もちろん必要な研修を通して、県の職員にはその都度学ぶ機会があることは聞いております。

いずれにせよ、今後さらに組織の在り方についても議論を深めていただき、人口減少の中で多様な人材の確保に努めなければならないことは間違いありません。

喫緊の課題として、あらゆる分野で人材不足が深刻な状況になっており、これは民間企業だけの問題ではなく、行政においても課題となる問題であります。

昨年十二月末に総務省が公表した「令和五年度地方公共団体の勤務状況等に関する調査結果」によれば、令和五年度の全国の地方公務員の採用試験の競争倍率は四・六倍だったとのことですが、これは前年度よりも〇・六ポイント減少し、過去十年間で最低の倍率となっています。

総務省の調査結果では、「受験者数は減少傾向が続いている一方、合格者数はなかなか増加傾向になっている。これに伴い、競争率についても減少傾向が続いており、低水準となっている。」との分析がなされています。

このような厳しい状況下にあっても、佐賀県庁を今後も安定的に運営していくためには、県民の安全・安心な暮らしを支えるという高い志を持った優秀な人材を幅広いやり方で確保し続ける工夫が重要となります。

このような現状も踏まえ、申し上げたように、県においては、いわゆる新卒採用だけでなく、民間企業等の経験者の採用、いわゆる中途採用も積極的に実施して多様な人材の確保に努められているわけでありますが、基本的には、自社の利益を追求する民間企業と県庁では働き方や意識が異なる部分があるかと思っています。

県職員である以上は、新卒採用であれ、中途採用であれ、県職員としての地域社会に貢献する、県民の暮らしを支えるという高い志を持った人物を採用していただきたいと願います。

採用試験の種類にかかわらず、全ての職員が県民から安心感や信頼感を持つてもらえるような存在であり続けてほしいと願います。

そこで、次の点について質問いたします。

直近の本県の採用試験の状況に対する認識、そして、高い志を持った優秀な人材を確保するために、県ではこれまでどのような取組を実施してきたのか伺います。

あわせて、民間企業等経験者採用の実施についてですが、どのような考えで民間企業等経験者の採用、いわゆる中途採用を積極的に実施されているのか。また、今後の組織運営において民間企業等経験者の力をどのように生かしていくのか質問いたします。

問いの三は、佐賀競馬佐賀場外発売所の跡地についてであります。

競馬組合の運営については、特別地方公共団体である佐賀県競馬組合の議会で議論されていることは理解していますが、佐賀市大和町にある佐賀場外発売所の跡地について、地元の大先輩、留守元議長さんが競馬組合の議員になっていただいているので安心しておりますが、私からも地域活性化の要望もあり、現在の状況等について質問をさせていただきます。

ます。

佐賀競馬佐賀場外発売所については、一部事務組合である佐賀県競馬組合により、佐賀市大和町の約一万七千平方メートルの土地に七百台を超える駐車場を有した二階建ての勝馬投票券発売所として昭和六十年に設置されました。以来、四十年近くの間、競馬ファンにとっては勝馬投票券、いわゆる馬券を購入し、競馬に親しむ場として活用されてきました。

周囲の商店にとっては来訪者を呼び込める施設として、地元の人々にとっては雇用の場として地域に根づいていました。しかしながら、佐賀場外発売所は、昨年八月末をもって施設を閉鎖されています。地元住民の一人として、長年親しまれた施設が閉鎖されたことは非常に残念なことであります。

佐賀競馬の施設の管理や運営については、佐賀県競馬組合が担われており、競馬組合議会において議論されることになっていると承知いたしますが、地元住民の一人として佐賀場外発売所の跡地の動向に強い関心を持っております。

そこで、佐賀場外発売所が閉鎖された経緯と跡地の今後について、競馬組合議会でどういう議論が行われているのか伺います。

次の質問項目を机に忘れてきまして、以上、問いは四つしておりますけれども、……（「一回降りてしまうけん、あれやろう」「原稿を持っていきましょうか」と呼ぶ者あり）結構でございます。

問いの四でありますが、不登校対策について質問いたします。

県内でもフリースクールが各所で運営されていて、運営が大変だというような話も聞いております。不登校対策について、昨年十一月議会

で質問したところではありますが、改めて県教育委員会に質問させていただきます。

現在の不登校児童生徒数の現状と受け止めについてお尋ねをいたします。

今後、関係機関と連携した取組も求められているわけですが、県教育委員会は不登校対策についてどのように今後取り組んでまいるのか、この際、教育長に質問いたしまして、以上、一般質問とさせていただきます。

◎山口知事 登壇Ⅱ 皆さんおはようございます。藤崎輝樹議員の御質問にお答えします。

佐賀空港の着陸料と有明海漁業振興・補償基金についてお尋ねがございました。私の考え方を御説明させていただきます。

佐賀駐屯地の開設に伴いまして防衛省から支払われる着陸料ですが、これを空港の維持管理費に充てるべきとの御意見については、私も一定理解しております。常に佐賀空港の発展を願い、応援していただきまして藤崎議員の、この着陸料を何とか空港の発展につなげられないだろうかというお気持ちは、これまでの議会での議論からもひしひしと伝わってきております。佐賀空港が民間空港としてこれからも発展していくためには、毎年の維持管理をきちんと行っていくことはとても大切です。そして、防衛省からの着陸料がその財源となるのであれば、それは県としても大変ありがたいこととも思います。

ただ、この着陸料につきましては、大切な経緯がございます。佐賀空港の自衛隊使用要請以前から有明海漁協の方々は、国に対して諫早湾干拓問題などでの対応をめぐり不信感を強く持たれていたと感じています。

漁協の方々と話をする中で、この国に対する不信感は農林水産省とか防衛省ということではなくて、同じ国に対する不信感だという思いが伝わってまいりました。県は、自衛隊使用要請に関する論点整理素案を公表し、県議会の決議も踏まえて佐賀空港の自衛隊使用要請の受け入れを表明したのが平成三十年八月でした。私は、その受け入れを表明する前に覚書の相手先であります有明海漁協と交渉する前の段階で、国と漁協の信頼関係を得るためには何かが必要だと考えたわけです。というのは、受け入れを表明した後で国と交渉するというのはなかなか難しいと、自分のそれまでの経験から考えていたわけがあります。

そして、何とか有明海漁業の振興対策を防衛省との間でつくり上げることができたら、それは漁協との信頼をつなぐ方策の一つにはなり得るのではないかと考えたわけです。ということで、幾度となく防衛省や官邸と交渉させていただきました。防衛省が直接的に有明海漁業の振興を行うことができないという難問に当たりまして、全国的には自衛隊使用に係る着陸料は免除が一般的になっている中であります。基本的に、手を挙げて防衛省が招致を受けてきているところも多かったわけで、なかなかその部分について、基本的には免除が一般的になっているんだというのが前提にあったわけでございます。その中でも、防衛省が百億円を着陸料として払うこと、そして、有明海漁業の振興などのために県が基金を創設することを合意したわけでございます。

こういった経緯を踏まえて、今議会に設置条例案を提案している佐賀県有明海漁業振興・補償基金があるわけで、これは特別な基金と考えております。私はこの基金などを活用して、有明海の再生に向けて漁協と一緒に頑張っていきたいと考えております。

◎平尾政策部長 登壇Ⅱ私からは、佐賀空港の着陸料と有明海漁業振興・補償基金について二点お答え申し上げます。

まず、着陸料についてでございます。

全国には、自衛隊と共用している国管理の空港が五つ、県管理の空港が三つございます。合わせて八つの空港がございます。藤崎議員のほうからもお話がありましたように、このうち自衛隊使用に係る着陸料を徴収しているのは愛知県の名古屋空港のみでございます。

名古屋空港では、国からの移管に伴いまして県が負担した費用について、引き続き滑走路を使用する防衛省が分担金の代わりに着陸料を県へ支払うという特別な整理がなされたものと承知をしております。

唯一着陸料を徴収している名古屋空港につきましては、令和四年の愛知県の大村知事の記者会見での説明によれば、平成十七年の中部国際空港、いわゆるセントレアの開港に伴いまして、国管理空港であった名古屋空港の所管について当時の運輸省と防衛庁が協議を行っております。

その協議が調わず、その際、防衛庁からは、継続して部隊運用ができるのであれば、県が空港の管理主体になっても構わないということが言われております。そして、運輸省、防衛庁及び愛知県との協議におきまして、平成十四年に愛知県が空港の設置管理者になることを承諾されました。その後、防衛庁と愛知県の協議において、分担金、負担金ではなく、防衛庁が着陸料を空港管理者の愛知県に支払うことで決着したという経緯がございます。こういう経緯がございまして、現在、愛知県では自衛隊使用に係る着陸料を徴収されているというような状況でございます。

一方、全国の自衛隊と共用している八つの空港のうち、名古屋空港以外の七つの空港、こちらについては公用使用規定などによりまして着陸

料が免除されており、全国的には免除が一般的となっております。

こうしたこともあり、県といたしましては当初は着陸料を徴収するという考えはなかったものと承知をしております。

続きまして、基金条例でございます。

昨年十一月の議会で徳光議員からも御指摘がありましたように、防衛省からの着陸料収入は一般財源としての歳入となります。一般財源として受け入れるので、ほかの一般財源に溶け込むことになります。一方、基金の積み立ては歳出として一般財源から積み立てることとしております。防衛省からの着陸料収入を一般財源として受け入れることと基金への積み立てを一般財源から行うこと、このことは会計上別のものなので、基金条例に着陸料収入に関する文言は規定をしております。

私からは以上でございます。

◎泉総務部長 登壇Ⅱ私からは、職員採用について三点お答え申し上げます。

まず、採用試験の状況についてお答えします。

本県における採用試験の実施状況については、知事部局の令和五年度試験における行政職と技術職を合計した競争倍率は七・三倍であり、藤崎議員お示しの令和五年度に四・六倍だった全国平均と比較すると高い水準にあると言えます。

なお、昨年七月に発行されたビジネス誌「週刊ダイヤモンド」の特集記事の中でも都道府県採用倍率ランキングとして、同年度の試験のうち行政職、これは大学卒業程度と高校卒業程度を合計したものとということでございますが、その採用試験の倍率を都道府県間で比較したものがありまして、佐賀県は九・五七倍と全都道府県で最も高いと報じられてい

ます。

このように、本県の状況は他県と比較すると健闘しているほうとは考えられるものの、やはり民間企業の採用状況の影響などを受け、本県でも、近年、受験者数や競争倍率が少しずつ減少する漸減傾向にはあり、受験者の確保は課題と認識しております。

次に、民間企業等経験者採用の実施についてであります。

県職員のあるべき姿や人材像は時代とともに変化するものと考えております。人々の価値観が多様化し、地域ごとの個性が発揮された地域社会を目指す今の時代、自治体も、昭和の高度成長期にあったような画一的な行政運営を行うままではなく、大きく変わっていかねければならないと考えております。

そうした中で佐賀県は、多様な価値観を持つ県民それぞれに向き合うとともに、自由な発想で未来を見据えて価値を生み出す集団であることを目指し、そのためには、常に多様な人材が集まり、交差してアイデアが掛け合わされ、刺激や議論を重ねて組織が活性化していることが重要と考えています。

民間企業等経験者採用についても、企業などで様々な経験を積んだ職員が、先ほど議員からお示しのあったDXに関連するようなデジタル、会計、デザインなどの専門的なスキル、あるいは柔軟な発想や企画力、あるいはその人脈といった、それぞれの経験に裏打ちされた能力を発揮し、ほかの職員とも議論し、協力し合う中で組織が活発になり、新しい価値を生み出してもらうことを期待しています。

これまでも金融機関での経験を生かした産業への支援、システムエンジニアのスキルを生かした情報系の業務、営業力を生かした用地交渉と

いった県政の業務の分野から、「サガプライズ!」、フィルムコミッションなどの広報施策や「ロマンシング佐賀」などの官民連携プロジェクトといった分野まで、幅広くその能力を発揮し、活躍いただいています。

今後の組織運営においても、職員がこれまでの人生で育んできたそれぞれの経験やスキル、価値観を持ち寄りながら、県民の幸せのためという大きなミッションの下、新たな価値やイノベーションを生み出していくよう努めてまいりたいと考えております。

最後に、高い志を持った人材の確保に向けた取組についてであります。民間企業等経験者採用、そして、もとよりどのような試験を通じて採用された職員にあっても共通する点として、まず第一に、佐賀や佐賀県民のためにという志や熱い思いを持っていることが重要と考えております。

採用に当たっても、受験者が、あるいは社会人が、学生生活といったそれまでの経験や人生においてどのような資質を育んできたのか、どのような経験をしてきたのか、また、それを佐賀や佐賀県民のためにどう生かしたいかという点は、試験やその中の面接などにおいても重点的かつ重層的に確認しております。また、採用後においても、様々な業務経験を積ませたり、幅広い人材育成を行う中で、その向上に向けて取り組んでいます。

そして、志や熱意のある優秀な人材を採用するためには、まず、多くの方々に佐賀県という職場やその魅力を知ってもらい、受験いただくことが重要と考えております。

人材確保に向けては、人事委員会と連携しながら、「公務員という職種はない。」という佐賀県が求める人材をストレートに打ち出した職員

採用サイトでの情報発信や大学に出向いての業務説明、佐賀県庁でのインターンシップの受け入れ、技術職を対象にした事業の現場見学や若手職員の交流を通じて仕事にやりがいを与えるセミナーの開催、移住支援室と連携した移住転職希望者向けのイベントにおける情報発信など、より多くの受験者を確保できるよう取り組んでいるほか、今年度は初めての取組として、首都圏事務所や関西・中京事務所、「さがデザイン」でのインターンシップなども実施しておりまして、参加者に好評をいただいております。

加速度的に変化する現代社会にあっても、常に佐賀の次世代を切り開けるような県職員・組織であるために、高い志や熱い思いを持った多様な人材を集め、育てていく努力を絶えず続けてまいりたいと考えております。

私からは以上でございます。

◎引馬地域交流部長 登壇Ⅱ 私からは、佐賀空港の着陸料と、さらなる防衛省の負担についてお答えをいたします。

まず、佐賀空港の着陸料についてでございます。

お尋ねの防衛省から徴収する着陸料の受け止めでございますが、知事答弁や政策部長答弁のとおり、私自身も同じように認識をいたしているところでございます。

その上で、空港の維持管理費については、これまでも必要な予算をしっかりと確保させていただいているところでございます。また、今後も必要な予算を議会の皆様方の御理解をしっかりと得て確保してまいります存でございます。

続きまして、さらなる防衛省の負担についてでございます。

本年七月に予定されています自衛隊駐屯の開始もございまして、滑走路を使用する航空機が増加することが見込まれるわけでございます。平行誘導路は、こうした自衛隊機を含めた全ての航空機の円滑な運行につながります。

平行誘導路の費用負担につきましては、議員御指摘のとおりでございますが、防衛省と交わしました確認事項の中で、防衛省は応分の負担を負うと確認をいたしているところでございます。現在、滑走路延長と平行誘導路の整備実現に向けて、防衛省としっかりと連携をいたしまして、航空局と協議を進めているところでございます。

防衛省の応分の負担の具体的な内容でございますが、詳細につきましては、今後、こうした協議などを通じて、計画を具体化していく中で明らかにしていくものというふうに考えております。

私からは以上でございます。

◎島内農林水産部長 登壇Ⅱ 私からは、佐賀競馬佐賀場外発売所の跡地についてお答えいたします。

近年、競馬の勝馬投票券、いわゆる馬券でございますが、その購入形態が競馬場や場外発売所での窓口購入からインターネット購入へと大きく変化してまいりました。

令和五年度の佐賀競馬の販売額約七百二億円のうち、インターネット購入の割合は九四・八%まで拡大した一方、場外発売所の販売額の割合は〇・六%まで減少しました。特に令和四年度から佐賀場外発売所の収支が赤字に転落しております。

このようなことから、佐賀県競馬組合では収益性が低い場外発売所の見直しに取り組まれ、令和五年十二月の競馬組合定例議会におきまして、

佐賀場外発売所など三つの場外発売所を閉鎖する方針を決定され、佐賀場外発売所につきましては、令和六年八月末で施設を閉鎖されました。

佐賀場外発売所については、令和七年度に土地や建物の鑑定評価を行うこととされており、それらの結果を踏まえまして、跡地の利用を検討されるというふうに聞いております。

私からは以上でございます。

◎甲斐教育長 登壇Ⅱ私からは、不登校対策についてお答えをいたします。

初めに、不登校児童生徒数の現状について申し上げますと、本県における令和五年度国公立小中学校の不登校児童生徒数は、小学校七百八十五人、中学校千三百九十五人、合わせて二千八百八十人となっています。前年度と比較いたしますと、小学校で百十六人の増、中学校で五十四人の増、合わせて百七十人の増となっております。

不登校は、そのきっかけ、要因は様々でありまして、誰にでも起こり得ることでございますが、やはり増加傾向が続いておりますので、重要な課題であるというふうに認識しております。

私は、学校は、子供たちが友達や先生とつながり、自分らしく楽しく学べる場所、そして安心して過ごせる場所であってほしい、そんな学校づくりを進めていかなければいけないというふうに思っております。もちろん学校だけが唯一の場所であるというつもりはなくて、子供たちには学校以外の場所も含めて、友達や社会とつながる、学びとつながってほしいというふうに思っております。

現在取り組んでいます不登校対策について申し上げます。

県教育委員会では、児童生徒の社会的自立に向けて、一人一人の状況

に応じた切れ目のない段階的な支援に取り組んでおります。

具体的には、登校はできるけれども、教室には入れない、入りづらい状況の場合、別室で支援が受けられます。そうした別室に学校生活支援員を配置する市町教育委員会に対して補助を行っております。

また、学校以外の場所だったら通えるという場合には、県や各市町が設置する教育支援センターがあります。県の教育支援センター「しいの木」のコーディネーターが市町のセンターを訪問し、助言するなど支援するほか、取組の充実に向けた補助も実施しております。

教育支援センターでは、自分がやりたいこと、やれることから始めることができます。自分のペースで安心して過ごすこと、仲間と楽しく過ごすことができる場所です。自分でプランを立てて取り組む個人活動ですとか学習や読書タイム、小さな集団で交流する活動ですとか体験活動などを通して、子供たちが社会的自立に向けたりとか集団生活に適應する力というのを育んでいるところです。

家から出ることが難しい場合には、訪問支援のノウハウを持つ民間団体と連携し、自宅訪問による学習支援やカウンセリングなどの支援を行っております。

議員から関係機関との連携が求められるとのことお話がございまして、おっしゃるとおりでございます。学校内外のいずれかの機関とつながり、支援が受けられるということが重要だと思っております。

県教育委員会では、学校や教育支援センター、フリースクールなどの関係者が集まる場を設けておりまして、児童生徒への支援の在り方について意見交換や協議を行うなど連携を図っております。

また、児童生徒の保護者が悩みを抱えて孤立しないよう、支援につな

がっていただけのようにガイドブックを作成しております、そこには県内のフリースクールの案内も掲載しており、必要な情報を得られるよう支援をしているところでございます。

今後はさらに一人一人の状況に応じた支援の一環として、学校内の教育相談体制の充実強化に取り組むこととしております。

具体的には、児童生徒が抱える様々な悩みや課題に早い段階で気づき、チーム学校として機動的に、きめ細かに対応していくための教職員向けの手引を作成するとともに、管理職や教職員向けの研修を行ってまいります。各学校の教育相談の中核となる教育相談コーディネーターを中心とした校内外のネットワークを強化し、児童生徒がいつでも気軽に相談できる環境をつくります。

また、教員がふと気になったときに、チームで共有し、児童生徒を見守るなど、一人一人の状況に合った支援の充実を目指してまいります。

学校は全ての児童生徒にとって安心できる居場所であるとともに、魅力ある学びの場でありたいと思っております。今後とも、学校内外における総合的な不登校対策やチーム学校による相談支援などにより、児童生徒の成長や発達をしっかりと支えてまいりたいと考えております。お答えいたします。

以上です。

◎藤崎輝樹君 登壇Ⅱ甲斐教育長、本当に感謝いたします。

再質問させていただきます。

まず初めに、空港の関連ですけれども、佐賀空港の着陸料について、要は五億円が歳入として、使用料として入ってくるとなれば、いわゆる空港の収支というのは、これは黒字になるわけであります。

私は毎年、議員になってからこの間、九州佐賀国際空港に関する歳入歳出の資料を要求して頂いておりますけれども、この歳入歳出を見れば、毎年どういう結果かというのがよく分かるわけであります。

今頂いているのは決算ベースで令和五年度までであります。着陸料等が先ほど申したように一億三百万円の収入がですね。そして、支出については、空港の維持管理費等については四億二千九百万円の歳出となっているわけであります。来年、再来年資料を頂けば、ここの令和七年の決算が、これは六億円となっていて、当然、黒字というような資料が渡されるかというふうに思っているわけであります。

一点再度質問いたしますけれども、いわゆる会計バランス上の歳入歳出の収支についてはどうなのか、引馬部長さんにお尋ねをいたします。

次に二点目ですけれども、今回の問題として私が思っているのは、平尾部長から御説明いただいたように、確かに条例の中に書き込む必要はない、むしろ書き込んだらおかしいというふうに理解をするわけでありますが、要は、今回の百億円は、あくまでも公害防止協定の見直しの中で、自衛隊との共用はしないという覚書資料、これを書き換えなきゃならないということ、まずは漁協の皆様理解をいただかなきゃならない。しかし、国に対する不信感があって、そこが非常にハードルが高い。まずはそこを何とかしようということで、県議会も決議をして、そして、執行部は動かされたわけですが、その中で百億円という話が出てきて、本当であればこの百億円は、いわゆるそういった補償という形の中で、知事が言われるように、漁協に真つすぐ支出されれば何の問題もなかったんだけど、なかなかそこが難しいという中で、着陸料というふうに受け入れたということでありました。

私が疑問に思うのは、確かに一般的には着陸料は取らないというのはあるかもしれませんが、取ることもできるわけであります。むしろ、私は応分の負担とは何かといえば、当然これまで費やした費用であろうと。名古屋空港においても、県営空港に変わった折に、着陸帯等の購入費用、それに見合った分の応分の負担としてお金を払っているわけであります。そして、今し方、今後のことについて、平行誘導路等についての話の中でも、国とは応分の負担を行うというふうな言質をいただいているわけですから、当然この応分の負担とは何かというふうになれば、これまで費やしてきた費用と。佐賀空港であれば、これまで平成十年以降、建設費に費やしてきた二百億円以上のお金、これに、建設費に見合う分の応分の負担を取ってしかるべきではないかと。

取り方として、負担金が難しいから——名古屋空港もそうでありました。応分の負担は払うけれども、負担金は難しいと。だから、着陸料ということで毎年度の支出に変えられたわけですが、当然、佐賀県も建設費用はかかっているわけですから、ここを使うに当たっては応分の負担はもらわなきゃならない。この理屈があるからこそ、今後、国との協議の中で、新たな平行誘導路については応分の負担をもらうわけでありますから、これまでの分についても、もらうのは当然であろうというふうに思うわけです。

二点目の質問は、じゃ、応分の負担とは何か、何を目的に応分の負担と言っているのかということをお尋ねいたします。

そして、もう一つの課題は、いわゆる佐賀県としては着陸料という受け口は、これはあります。要は、条例で決めて、国交省にもきちんと届け出をして理解してもらえれば、あとは防衛省との話の中で着陸料を取

ることができるわけです。

今回、私たちはこの着陸料を取るための条例の採決に臨むわけであります。だから、着陸料を取ることができるというスキームがまずある。一方で、漁協と国との信頼関係の問題、ここをどうするかというスキーム、これが見当たらないということで、私は、このあったスキームのところに落とし込んだんだなど。知恵といえば知恵でありますけれども、私はそこが非常に残念な気持ちがございます。

着陸料として取ることができる。これができないのであれば分かりませんが、できるもの、そもそもできるのに、取ったお金を応分の負担ではなくて——ちなみに防衛省は、合意事項の中では、防衛省は民間空港として建設した佐賀空港を自衛隊機が使用する応分の負担として、つまり防衛省の目的は、民間空港を使うことに対する応分の負担として、お金を百億円払うわけであります。

名古屋空港と似たような事案、そして、これから県が防衛省と協議に入る、その平行誘導路の応分の負担、これと同じようなスキームじゃないかというふうに私は感じております。あとはその取り方が分担金じゃ難しいということで、着陸料という名目になるんだろうと思っております。この点について、私の理解について、ちよつと答弁をいただきたいんですけれども。

今回、佐賀県が汗を流した、つまり佐賀県が建設費に、空港を造るために投資してきたお金、応分の負担として本来私はもらうべきだと。このお金を佐賀県が努力して申し入れをして、そして、基金に積むとなれば、確かに漁協の皆さんは、豊かな海が戻らなければ本来なりませんけれども、県の姿勢、佐賀県の誠実さはしっかり伝わっていると思うんで

すね。だって、佐賀県が本当は着陸料として取れば、空港の維持費に使えるものをあえて基金に積むということを防衛省のほうに申し入れて、あえて約束をしたわけでありますから、それは当然、佐賀県は本当によくやってくれたと思うわけであります。

しかし一方で、果たして国に対する不信というものはどうだろうか。やはりここは今後しっかりと有明海再生へ向けた取組、要は、漁協の皆さんはやはり海を愛して、次の子や孫に豊かな海を引き継ぎたいという、この強い思いがゆえに憤ってあるわけでありますから、豊かな海を取り戻さない限り本当は不信というものは除けないであろうと、そのために国と県と協力して取り組まなきゃならないと思うわけであります。

今回のこの基金はあくまでも佐賀県に対する信頼であって、国の不信は除かれないんじゃないかと私は思うんですけれども、この点についても見解を伺いたいというふうに思います。

いろいろありますけれども、少し動揺いたしましたので、あとは委員会のほうでやらせていただきたいと思います。（「知事ちゃんと答えんといかんよ。漁協さんに対して申し訳ないよ」と呼ぶ者あり）

◎山口知事 登壇＝藤崎議員の再質問にお答えします。

おっしゃっていることはよく分かります、その上で、あの当時の交渉のことを思い出しますと、防衛省と交渉する中で、恐らくそれを空港の維持費に使うということでの交渉はなかなか困難だったと私は思います。あのときは、やはりその覚書付属資料の存在があって、防衛省に対する――防衛省というか、国に対する不信感を有明海漁協さんをお持ちで、あの交渉の当時に県はまだ受け入れ表明をしておりませんでした。県議会からの決議はありましたけれども、その上で、要は県のほうで間に

立ってくれというか、その不信感の中で間をつないでくれと。要は、県として表明をしてくれという中で交渉をしておりました。であるならば、本来みんなが望んでいる有明海の再生のために何ができるんだろうかというところが主軸で議論が進んだわけであります。

もちろん、できればそういったところにも、空港の維持管理はとても大事な観点でありますので、そういったところまで交渉できればいいんでしょうけれども、なかなか我々の思いと、そして交渉として勝ち取るものというものに関しては、これは相手があることでありますので、なかなか難しい課題もございます。しかしながら、今回、藤崎議員がうるお話しいただいたことというのはまさに正論であります。ですので、我々としてもそういったところについての意識というのを頭にしっかりと入れながら、これからさらに応分の負担もそうですし、様々な交渉の局面が様々な部署とありますので、しっかりと頭に入れて対応させていただきたいと思えます。

◎引馬地域交流部長 登壇＝私からは二点、空港管理だけを捉えた会計上の収支がどうなるかということ、それから平行誘導路の防衛省の応分の負担についてお答えを申し上げます。

まず、一点目の空港管理だけを捉えた会計上の収支のお話でございますが、これは議員御指摘のとおり、令和七年度一般会計予算の予算書の中では、防衛省から徴収する着陸料五億円を入れた約六億六千万円が空港使用料として計上はされています。

他方、歳出のところについても、見込みとして四・五億円というのが見込まれているわけでございます。ただ、これは歳入については空港使用料、これは一般財源として入れてくるというものでございます。他方、

空港の支出についても、これは一般財源の中から支出を入れていくというものと承知しております。いずれにいたしましても、必要な歳出の予算というのは、議会の皆様方の御理解をしつかり得て確保してまいるといふところだと考えております。

続きまして、平行誘導路の防衛省の応分の負担でございますが、こちらにつきましても平行誘導路、これは自衛隊機を含めた全ての航空機の円滑な運航につながるわけでございます。したがいまして、防衛省は、空港の円滑かつ安全な運用というのを確保する観点から、佐賀空港の平行誘導路の整備について応分の負担をされるというふうに私どもは理解をしております。

私からは以上でございます。

◎藤崎輝樹君 登壇Ⅱ再々質問いたします。

先ほど知事から正論と言っていたきました。本当にうれしかったです。ただ、一方で思うのは、正論は議場においては確かに正論を言う者が強いけれど、世の中、やはり正論で物事が動くかというところ、決してそうでないこともあるというふうには私も理解をしているわけでありますから、当時の苦勞を察すれば、知事の言わんとするところも分からないわけではありません。ただ、申し上げているように、やはり県民の皆さんから見て我々は明朗会計でなければならぬ。となれば、応分の負担とは何か。これは突き詰めれば維持管理ではなく、つまり投資のお金であります。平行誘導路もそうであります。投資に対する応分の負担をどう支払ってもらうのか。分担金なのか、着陸料なのか。名目は何でもよい。

当然、本当であれば、私が訴えたいのは、維持管理をこれから取りな

さいではなくて、これまで費やした建設費、佐賀空港を造るに当たって、あの苦勞の上に造り上げた佐賀空港、この建設費、二百億円以上費やして造った、この建設費に対する応分の負担を本来取るべきではないかというふうに強く思ったわけですが、これについては言わんとするところはよく伝わってまいりましたので、また委員会のほうでやり取りをさせていただきたいというふうに思います。

一点、引馬部長に、引馬部長は数字に非常に強いというふうに私は思っております。であれば、執行部の地域交流部空港課のほうからその都度頂いている資料でありますけれども、「空港管理に伴う歳入・歳出」、「①歳入」、「着陸料、土地使用料、有料駐車場使用料」ということで、平成十年から令和五年までずっと載っております。平成二十八年、一億六千七百万円、平成二十九年、一億八千三百万円等々載っております。歳出に関しては、「空港施設の維持管理費、空港管理事務所の運営費、有料駐車場維持管理費」、当然これが歳出となるわけであります。

私が聞いているのは、要はこの一枚紙を請求すれば当然ルールに従って私たちの手元、議員の手元に来るわけでありますから、こういった観点から空港の収支、長年、空港の収支というものは議会でも相当激しい議論が行われておりました。時に特別会計でやるべきではないかといった意見もありました。そういった等々を踏まえて今日があるわけですが、空港の収支について、素朴に黒字なのか、赤字なのか、どうなるのかということを再度お尋ねしたいというふうに思います。

◎引馬地域交流部長 登壇Ⅱ藤崎議員の再々質問にお答え申し上げます。九州佐賀国際空港の歳入歳出の空港管理だけを捉まえたその収支につ

いてのお尋ねでございます。

議員に御提出を申し上げました資料、これは私ども大変承知を当然しております。まず、前提として、この空港管理の歳入歳出、いずれも一般財源で見えていくものであるという中であって、しかも企業会計ではないので、それだけを特別にひもづけて考えるものではないという中にあるので、しかし、空港の収支を見ていくという観点で、便宜的にその二つを抜き出して比較をしているものと承知をしております。議員御理解のとおりでございます。

したがって、あくまでもそうしたものとして考えますれば、確かに先ほど申し上げましたとおり、令和七年度のところの歳入については、防衛省から徴収する着陸料五億円がオンされた六億六千万円というのがいわゆる歳入として入りますし、歳出のところには申し上げました四・五億円というものが入るというふうには承知をしております。しかし、これは冒頭申し上げましたとおり、あくまでも一般財源それぞれを見るものの中にあるので、企業会計ではないわけですから、便宜的に抜き出して比較をしているものというふうに承知をいたしております。

以上でございます。

◎議長（大場芳博君） 暫時休憩します。

午前十一時五十分 休憩

## ○ 開 議

◎副議長（西久保弘克君） これより会議を開きます。

午前中に引き続き一般質問を行います。

◎富田幸樹君（拍手）登壇〓お疲れさまです。自由民主党の富田幸樹です。

昨日の夕方の落合副知事の退任の表明には驚かされました。唐津市内だけでなく、多くの方から惜しむ声や理由についての電話の問い合わせがありました。副知事におかれては、四十一年間と思いますけれども、長い間勤務されたことと思います。

私と副知事との出会いは、平成二十年四月、唐津市へ部長として出向されたときだったかなと記憶しております。平成二十三年三月までの間、大変苦労されたのではないかと一職員として見ていたのも記憶に残るところでございます。

部長になられて、私と県議としての一般質問を一度もしていなかったことを今さらながらにちよつと悔やんでおりますけれども、それはそれとして、任期中ではあります、六十五歳という節目に後進に譲るといふふうなことでございまして、この言葉に感銘したところでございます。お疲れさまは別の折に申し上げたいと思いますので、今日はこれにて副知事の件については終わります。

続きまして、一般質問に入ります。

九州新幹線西九州ルートについてであります。

県では、新鳥栖―武雄温泉間につきまして、昨年五月に地元三者トップによる意見交換を行い、昨年八月には第八回目となる鉄道局との「幅広い協議」が行われたところですが、いまだルートも整備方法も決まっ

ておらず、実のない多くの時間が過ぎたように感じているところでありまして、これは私だけではないかと思えます。唐津地域では、佐賀唐津道路の整備促進を望む声は年々大きく、新幹線ルートの未決定のままではこの道路計画に影響があるのではと心配する声もあります。

現在、多久佐賀道路（Ⅰ期）や佐賀道路で事業が進められており、多久佐賀道路（Ⅱ期）についても事業化に向けた準備を進めていく必要があります。この佐賀唐津道路と新幹線はどこかで交差するんじゃないかと私は思います。このままの状態が続けば、道路の構造や新幹線建設の上振れなど悪影響が出るのではないかと危惧しているところです。

具体的に言うと、佐賀唐津道路が盛土により二階建ての高さで先に完成した場合、新幹線はその上に三階建ての高架を建設することが想定されます。新幹線は急勾配を設けられないため、三階建ての高架の延長は相当程度長くなり、工事の長期化や建設費の上振れなどが考えられると思います。建設費が増えれば、当然ながら佐賀県の実質負担額も増えることになります。仮にフル規格で整備が遅れた場合、このような問題があることを十分認識した上でスピード感を持って取り組んでいく必要があると思いますが、県としてはこの点をどのように認識してあるのか伺います。

続いて、二点目です。南海トラフ巨大地震についてであります。

令和六年八月八日、日向灘を震源とするマグニチュード七・一の地震が発生しました。これを受け、同日、気象庁から南海トラフ地震発生の可能性が平常時に比べて相対的に高まっていると判断された際に出される「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が政府の運用開始後初めて発表されました。その後、幸いにして新たな大規模地震発生が可能

性が高まったと考えられるような地震活動や地殻変動が観測されなかったことから、地震発生から約一週間となる八月十五日十七時をもって、南海トラフ地震臨時情報発表に伴う特別な注意の呼びかけは終了となったところだ。

年が明けた今年一月十三日、再び日向灘でマグニチュード六・九の地震が発生し、県内でも白石町で最大震度四を観測したとのことでした。白石で震度四ということで、なかなか我々は地震というものをあまり経験したことがないので、大変私は驚いたところです。やはり地盤が緩いところは結構揺れるんじゃないかなというふうなことをそのときは思いました。

この地震では、巨大地震の可能性が平常時と比べて相対的に高まったとは考えられないということで臨時情報の発表はなかったものの、私は、この相次ぐ地震から南海トラフ巨大地震はいつ起きてもおかしくないということを感じたところでございます。

佐賀県民は豪雨時の災害等の経験は多くありますが、地震の経験は少なく、記憶も乏しいのではないのでしょうか。

そこで、次の点について伺います。

南海トラフ巨大地震が発生した場合の県内の被害状況についてです。

南海トラフ巨大地震が発生した場合、最悪で死者が約三十二万人、全壊・焼失建物は約二百三十八万棟と言われています。これは全国的なことでしょけれども、この地震により県内ではどの程度揺れて、どのくらいの被害が出ると県として想定されているのかお伺いいたします。

二点目、南海トラフ巨大地震等に対する県の対策等についてであります。

南海トラフ巨大地震に限らず、県内で地震が発生したときの備えは大事と考えますが、県民への周知と地震への対策について、県ではこれまでどのように取り組んできたのか。また、今後どのように取り組んでいくのか伺います。

三点目です。県立大学についてであります。

県は、これまで県立大学に関する県民への周知として、パンフレットの作成、新聞への広告掲載を実施し、来年度の当初予算には広報費として一千四百万円が提案されています。

昨年の九月議会でも質問いたしました。県のこれまでの広報では、県が想定している二百億円以内という建設費や、他大学の事例を参考に例示した十六億円という運営費と、そのうちの一般財源として二億円の持ち出しがあること等については記載されておらず、県民の大多数は県が支出する費用のことを知らないままとなっています。県民に対して建設費や運営費を示した上で大多数の賛成を得て県立大学の設置を進めるべきとの問いに、「知事は議会の皆さん方や報道の皆さん方に金額も含めた様々な面についてできる限り公開をしていきたいというふうに思います」との答弁でした。しかし、あれからもう半年が経過しましたが、いまだに広報誌は見えていません。

また、先月の新聞報道でも改めて触られていましたが、佐賀新聞社が昨年十二月に実施した県民世論調査では、県立大学構想に賛成は四七・一％、半数を下回っています。先週も新聞を見た近隣の方から、「それでも知事をつくるの」との問いかけがありました。私は、語尾の「の」が何を意味さすのかなと思いをめぐらせたところです。知事はこの「の」をどのように返されますか。私はこの「の」は、佐賀新聞県民

世論調査の山口県政評価せずの一四％、二・六ポイント増にかかってくるんじゃないかなと思います。県立大学設置についての県民の合意が得られたとは言い難いのではないのでしょうか。

そこで、次の点について伺います。

県民への周知についてであります。

令和七年度の当初予算において、広報費一千四百万円を要求してありますが、県立大学設置に伴う建設費などコストについてもきちんと明示した広報を行うべきと思いますが、県の考えを再度伺います。

二点目、県立大学の設置の目的についてであります。

県は、県立大学卒業生の県内就職率を他の公立大学を参考にすると四五％程度になると想定されています。県立大学設置の最終目的は、県内への就職者を増やし、佐賀で活躍する人材を増やすことだと思いますが、県の考えをお伺いいたします。

以上、一回目を質問し、終わりたいと思います。（拍手）

◎平尾政策部長 登壇Ⅱ富田幸樹議員の御質問にお答えいたします。私には、県立大学について二点お尋ねがございました。

まず、県民への周知についてでございます。

県といたしましては、これまで理解を得られる取組は様々行ってきたております。一定程度は理解を得られているものというふうに認識をしております。

その上で、今後も佐賀県立大学特有の意義、果たすべき役割を伝え、多くの方に関心を持ってもらい、参画をいただく努力をしていきたいというふうに考えております。

例えば、大学の数が全国で最も少なく、公立大学を持たない特殊環境。

また、少子化の時代であるが、大学進学率が高い時代であり、だからこそ、大学が少ないことがリスクであるということ。また、佐賀県立大学が理文融合型、十八歳から二十二歳までの学生のためだけの大学ではなく、社会人の学び直しなども含めて幅広い世代の成長を促す大学であること、こうしたことなど、県立大学の中身だけではなく、取り巻く環境、背景についてもより分かりやすく説明をしていきたいというふうに考えております。

佐賀県立大学に多くの人が、様々なスタイル、例えば、学び直しの場であったり、協力事業所としての学びの現場など、こうしたスタイルで関わるのが、よりよい大学、そして、地域と共に成長することにつながるかと考えております。

教育現場や企業現場など、それぞれの立場、業種、年代で関心事も違いますので、それぞれの関心事に応えられるような説明や意見交換を行ってまいります。

手法につきましても、テレビ、新聞などのメディア、動画やSNS、シンポジウムやセミナーなど工夫しながら取り組んでまいります。

コストなどにつきましても適宜説明をしてまいります。

県全体が学びのフィールドにしたいというふうに考えております。佐賀市だけではなく、ほかの市町ともこれまで以上に連携をし、それぞれの地域における県立大学の生かし方を考えてもらう機会を増やしていきたいと考えております。

続きまして、県立大学設置の目的でございます。

これまでも申し上げたとおり、県立大学設置の目的は一つではなく、様々ございます。県内高校生に対する大学進学時の選択肢の確保、また、

県内経済、産業における中核的人材の確保、大学と企業、大学間の連携による新たな事業展開、付加価値の創出などがございます。さらに、地域のシンクタンクとなることや、小・中・高との連携による県全体の教育の充実なども期待できます。

このようにいろんな効果が期待をできます。大学設置の意義は、人口流出防止、人材確保一択ではございません。

時代が変わってきております。かつては画一的業務を指示どおりに迅速かつ大量に処理することが社会や地域の成長につながってきました。今の時代は違います。AIなどの技術が加速度的な進化を遂げ、気候変動や紛争などもあり、世界の不確実性は増しております。人口が減少し、時代の不確実性が増している今、次世代の佐賀をつくるには、一人一人の教育、そして、佐賀県で人を育てること、こうしたことが重要でございます。

県立大学において現状を是とせず、起業家精神を持ってチャレンジし続け、周囲に変革をもたらす人材、チェンジメーカーを養成していきたいと考えております。

私からは以上です。

◎引馬地域交流部長 登壇Ⅱ 私からは、九州新幹線西九州ルートについてお答えを申し上げます。

新鳥栖―武雄温泉間はそもそも在来線を利用する合意しかございません。佐賀県はフル規格に手を挙げていないわけでございます。

議員御指摘のインフラ整備でございますが、一般に地域の将来につながるものとして関係者できちんと合意できたものを一つずつ計画的にスピード感を持って実施していくものと理解をいたしております。

フル規格整備は、ルート、在来線、財政負担、地域振興といった様々な課題がございます。整備新幹線は拙速に議論を進められるような簡単なものではなく、慎重に議論すべきものと考えております。

私からは以上でございます。

◎野田危機管理・報道局長 登壇Ⅱ 私からは、南海トラフ巨大地震等への質問について二点お答えいたします。

まず、南海トラフ巨大地震が発生した場合の県内の被害についてでございます。

二〇一二年、平成二十四年に国が公表した南海トラフ巨大地震に関する被害想定等の資料によりますと、巨大地震が発生した場合、県内各市町の揺れは、白石町で最大震度五強、残りの十九市町は、最大震度五弱から四と想定されているところでございます。

この震度五強の揺れがどのようなものかという点、気象庁が出しております「震度階級関連解説表」によりますと、物につかまらなと歩くことが難しいですとか、食器類や書棚の本が落ちてくる、そして、固定していない家具が倒れるなどとされております。そういった事象が起こることが予想されております。

過去に県内で起きた同規模の地震の例では、平成二十八年の熊本地震により、佐賀市など、三市町で震度五強が観測されましたが、このとき、県内では転倒するなどだけが人が数人出たものの、人的、物的、共に大きな被害の発生はなかったところではございます。

なお、建物の倒壊が発生するのは、一般的には震度六弱から、それ以上大きな地震というふうに言われております。

また、津波なんですけれども、南海トラフ巨大地震による津波につき

ましては、国の資料によれば、本県への津波の到達は見込まれておらず、津波による影響はほとんどないと予想されております。

このように、国の想定では、南海トラフ巨大地震による揺れ及び津波による人的被害や建物被害につきましては、本県においては大きな被害は見込まれていないところではございます。

次に、地震に対する県の対策等についてお答えいたします。

先ほどお話ししましたように、南海トラフ巨大地震に限って言えばさほど大きな被害はないというふうな見込みではございますが、県内においても複数の活断層が存在しております。地震への備えは大切であるというふうに考えております。

県内の代表的な活断層としましては、佐賀平野北縁断層帯をはじめ五つの活断層がございます。起こり得る最大クラスの地震としましては、震度七から六強の地震が想定されております。

こういった状況にありますけれども、議員からお話もありましたように、県民の多くが大地震の経験がないため、その備えですとか意識というところには弱いところがあるかなというふうに考えております。

地震は、水害と異なり、命を守るための行動を起こすいとまがないため、県民お一人お一人の地震への備え、具体的に申し上げますと、住宅の耐震化ですとか、家具の転倒防止のための固定化、窓ガラスの破損によりますけを防ぐための飛散防止フィルムの貼り付けなど、そういった取組が重要となっております。

そこで、県では、自主防災組織が日頃実施をされております研修会などで、地震への備えを呼びかけましたり啓発動画をつくっておりますが、ユーチューブのほうで公開しております「災害に備えを」ということで、

地震編をつくっております。このユーチューブでの発信ですとか、報道機関にも協力いただきながら、情報番組の中で地震のテーマを取り上げていただくなど、県民への周知啓発を行ってまいりました。

これに加えて、今月四日ですけれども、ちよつと雪が降ったときですね、このとき、大町町を中心に震度六強の地震が発生、大規模な土砂災害が生じたとの想定の下、県、大町町、警察、消防、自衛隊、災害支援CSOが連携し、土砂に埋もれた家屋や車両からの救出救助を行う合同訓練を実施したところです。

同時に、地元の小学校で地震の際の安全確保行動を身につけるシェイクアウト訓練、これは姿勢を低くするですとか、頭を守るですとか、動かない、こういったふうな行動を取ることなんですけれども、このシェイクアウト訓練も実施いたしました。

地震に備え、これまで行っていました県民への周知啓発活動や実動機関などの合同訓練を振り返り、より効果的かつ実践的なものになるよう不断の見直しを加えてまいりたいと考えております。

我々の最大のミッションは県民の命を守ることです。救える命を救うため、一つでも多くの命を救えるよう、県、市町、実動機関をはじめ、関係するあらゆる組織、団体、そして、県民の皆様とも一緒になって取組を進めてまいります。

私からは以上でございます。

◎富田幸樹君 登壇Ⅱ再質問をさせていただきます。

南海トラフについては、先ほど答弁があったように、白石で五弱の想定がされると、あとは四から二ぐらいまでかなということであったかなと思っておりますけれども、やはり震度五、家は倒れないけれども、家屋、

家財の転倒だったり、食器棚から食器が飛び出てきたりということはあるというふうなことで理解しておきます。やはり日頃からこういった啓蒙啓発だったり訓練をされているということだと思いますので、そういったことも今後ともよろしくお願いいたします。私も家の家具をまだ止めておりません。食器棚もそのままかと思っておりますので、これを機にしっかりそういった万全の体制は整えなければならないということとを自覚したところでございます。

次に質問ですけども、新幹線でございます。

慎重に議論していきたいと部長は言われました。確かに慎重に議論していくことは大事だと思います。しかしながら、この八年間ですかね、七年、八年、フリーゲージが断念されてもうそれぐらいたつわけですね。

そうした中で、県民の方は、全然進まないよねというふうにしか思っていないと、私もそう思います。やはり私は、国が言う幅広のアセスを受け入れて、その結果の情報を基にしっかりと議論することが大事じゃないかなと。やはり今のままでは過去のデータだったり、そういったことで議論している。そして、想像的に議論している、それでは先へ進まないと思います。やはりこの新幹線議論を一步でも進めるならば、国が言う幅広のアセスを受け入れて、そして、その結果に基づいて一つ一つ確認し、駄目なものは駄目と国に申し上げるべきだと。それを県民に見せていくことによって山口県政はしっかり議論しているなというふうになるんじゃないかと思えますけれども、その点について部長の考えをお聞きいたします。

もう一つの県立大学です。

大学の設置の目的については、人材の育成などを挙げられておりました。ただ単に県内就職を増やすことが目的ではないと。ということは、この四五％程度という目標は、もう関係なくということではないんですかね。置いておいて、そっちのほうにシフトしていくよということなんでしょうか。

それともう一つ、県民への周知です。

社会人の学び直し等についても言及されました。

この社会人の学び直し、今、佐大でも高齢者大学などあっています。知事も、執行部の考えは、もう少し若い方なのかもしれません。しかし、これを開学後、すぐにやっていくのか、それともある程度たってからやっていくのか、ここが私は大事だと思うんですね。今までの執行部の広報誌を見ていますと、すぐにやれる分と、すぐには無理な分とがはっきりあります。これはしっかりと明示して、県民に広報するべきだと思います。この点についての考えをお伺いいたします。

以上、再質問とさせていただきます。

◎平尾政策部長 登壇 Ⅱ 福田議員の再質問にお答えいたします。

まず、県内就職のお話がありました。過去において、ほかの公立大学を参考にいたしますと、四五％といったような話をしたかというふうな、その部分を捉えて言われているかと思えます。我々としては、今、県立大学の様々なお話をしております、そういった大学にすることによって、できるだけ県内の就職者を増やしたいということなので、その率を云々というよりも、可能な限りいい人材を育てて、県内の企業にもいろんな努力をしていただいて、そして県内で活躍をしていただく、それで県内企業もそこで潤っていく、そういったところを県立大学として

は目指していききたいというふうに思っています。

また、社会人の学び直しのお話、すぐやるのかというようなお話もございましたけれども、令和七年度以降、中核となる教員の確保であったり、教育課程、カリキュラム体系等の検討を進めてまいりますので、そうした中でこういったスケジュールで学び直し等についてもどのタイミングでやるのかといったところについても、様々議論をしながら進めていきたいというふうに思っています。お示しできるような時期が来れば、しっかりと県民の方々にもそういった内容を説明させていただきたいと思っています。

以上でございます。

◎引馬地域交流部長 登壇Ⅱ九州新幹線西九州ルートについての再質問にお答えを申し上げます。

私ども、整備新幹線は丁寧に議論を進める必要があるというふうに申し上げているのは、決してゆっくりと議論を進めるという意味ではございません。しっかりと議論することが重要であるという議員の御指摘、私気持ちを含く同じくするところでございます。

御案内のとおり、国からの求めに応じて、私どもは鉄道局の間で「幅広い協議」を進めております。この中で私どもは、我々の課題、懸念点、こういったものをきちつとお示ししたいしております。さらに、議論の前提となるデータ等もお示ししたいということも申し上げております。そうした中で、御案内のとおりでございますが、鉄道局からは新たな提案等がないわけでございます。しかしながら、私どもは門戸を開いているわけでございます。引き続き、議論や検討をしっかりと進めていきたいというふうに思っております。

私からは以上でございます。

◎池田正恭君（拍手）登壇Ⅱどうも皆さんこんにちは。自由民主党の池田正恭でございます。議長に登壇の許可を受けましたので一般質問を行いたいと思います。

質問に入ります前に、今日、二月二十七日は、私事ではございますが、六十九回目の誕生日でございます。（拍手）今日は傍聴にも私の先輩方、たくさん見えていますので、頑張って質問をしてまいりたいというふうに思っております。

県民の皆様の声を聞きながら、現場の声を聞き、自分の目で確かめながら、県民の幸せを求めて、佐賀県政が抱える諸課題に対して一般質問を行いたいと思います。

今回の一般質問は、五項目について質問いたします。

通告に従いまして、順次質問を行っていきますので、執行部の皆様方の誠意ある答弁をよろしくお願いいたします。

それでは、第一項目めの質問を行っていききたいと思います。

まず第一項目めとして、県内の道路整備について伺います。

広域的な幹線道路ネットワークは、産業振興や地域振興を図る上で、欠かすことのできない大変重要な社会資本であり、県では、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道といった県土の東西軸や南北軸となる高規格道路の整備を重点的に進められています。

これらの高規格道路のうち佐賀唐津道路については、県都佐賀市と県内第二の人口を有する唐津市を結ぶ道路であり、佐賀―唐津間の人、物の流れを活発化させる上で重要な路線であります。

佐賀唐津道路のうち、現在、県で事業を進められている佐賀道路では、

構造物や盛土などの工事が着々と進められているところです。一方、国で進められている多久佐賀道路（Ⅰ期）では、佐賀道路と同じ平成二十八年度に事業化されたものの、まだ工事着手には至っていません。

また、多久佐賀道路（Ⅰ期）と佐賀道路をつなぐ小城市三日月町から国道三十四号までの多久佐賀道路（Ⅱ期）と呼ばれる区間については、事業化の見通しは立っており、事業主体も未定であります。

こうした中、沿線の住民からは、工事はいつになるのか、家の建て替えなど将来設計が立てられないとの声もあり、多久佐賀道路の整備を促進する必要があると思います。

私自身、小城市役所時代に多久佐賀道路の当初の事業路線地域の地元説明会に、国、県の職員の方々と一緒に出席をしていましたので、地元の事業同意も受けていると思いますので、早期に事業実施をお願いしたいと思っておりますし、Ⅰ期については事業主体の国と協議しながら、工事に入ってもらいたいというふうに思っております。

また、こうした広域的な幹線道路ネットワークのみならず、地域住民の通勤や通学、買い物などの日常生活に不可欠な県道の整備も重要です。

小城市内では、朝夕を中心に国道二百三号で交通渋滞が発生をしています。これは先ほど申し上げた多久佐賀道路（Ⅰ期）の工事着手が非常に遅れているからだというふうに思っております。そのような状況でするので、抜け道として周辺の道路へ交通が流れるといった課題も抱えており、通学路の歩道整備など、暮らしに身近な道路の交通安全対策については、特に地元の関心も高く、その整備を着実に進めていく必要があると思います。

そこで、次の点について伺います。

第一点目として、佐賀唐津道路多久―佐賀間の整備について伺います。佐賀唐津道路多久―佐賀間のうち、多久佐賀道路（Ⅰ期）及び（Ⅱ期）の現在の状況と整備促進に向けた取組について伺います。

第二点目として、暮らしに身近な道路の交通安全対策について伺います。

暮らしに身近な道路の交通安全、特に通学路の交通安全対策について、現在の取組状況と、今後どのように取り組んでいくのか伺います。以上二点について、県土整備部長へ伺います。

次に第二項目めとして、看護職員の確保について伺います。

佐賀県の看護職員数は、人口十万人当たりで見ると、全国の中でも多い状況にあり、一見充足しているように思えますが、医療機関からは看護職員が不足しているという声を聞いています。

県内の看護大学や看護学校を卒業し就職する者のうち、約六割が県内に就職していることですが、看護職は夜勤など勤務体制が様々であることから、就職後に早期離職をする人も多いと聞いています。また、看護職としての経験を積んだ六十歳以上の方も現場で活躍をされており、その割合は県内の看護職員全体の約一三％に当たり、年々増加しています。

今後、七十五歳以上の後期高齢者人口も増加し、佐賀県では二〇三五年から二〇四〇年頃に医療需要がピークを迎えることが想定されています。県民の命と健康を守るために、今後の医療需要の増大に対応できる看護職員の確保は重要な課題であり、若手からベテランに至るまで、幅広い層に対してのアプローチが重要と考えています。

そこで、次の点について伺います。

第一点目として、看護職員の就業者数について伺います。

県内の看護職員の就業者数は、統計上は全国の中でも多い状況にあると聞いていますが、県としてはどのように考えているのか伺います。

次に第二点目として、看護職員の確保対策について伺います。

今後の医療需要に対応できるよう、看護職員確保対策は重要と考えますが、県では看護職員確保のため、どのような取組を行っているのか。

また、今後どのように取り組んでいくのか伺います。以上二点について、健康福祉部長に伺います。

次に第三項目めとして、県内における保育の提供体制について伺います。

少子・高齢化や核家族化の進行、地域のつながりの希薄化など、社会環境が変化していますが、そのような中にあっても、子育て家庭にとって安心して子育てができる環境が必要であることは変わらないと思います。このため、未就学児が通う保育所や認定こども園、幼稚園など保育施設においては、地域の子育て支援の拠点として、これまで以上に重要な役割を担うことが期待されています。

このような中、地域の保育施設の園長に話を伺う機会がありました。

園長は、施設が老朽化してきており、施設の改修等が必要であるが、補助金が受けられるか不安です。配慮が必要な子供たちの数が増えており、保育士の増員が必要ですが、保育人材の確保に苦慮しています。保育施設に通う子供が減り、施設運営が困難にならないか、保育施設の将来に不安がありますなどの心配をされていました。

また、最近の報道記事でも、県内の多くの保育施設が人手不足であり、人材確保に苦慮している状況が報じられています。私も、今後地域で必

要な保育サービスが提供できるか、危機感を感じています。

子供を安心・安全で健やかに育てるためには、保育施設の計画的な整備や保育人材の確保が重要です。また今後、少子化が進み、地域の子供の数がさらに減少することで、保育施設の運営継続が難しくなることも懸念されており、保育の安定的な提供体制の確保が必要だと考えています。

そこで、次の点について伺います。

第一点目として、保育施設の整備について伺います。

子供が安心・安全に過ごすためには、老朽化した施設の改修など、保育施設の計画的な整備やそのための財源確保が必要ですが、県はどのように考えているのか伺います。

次に第二点目として、保育人材の確保について伺います。

地域に必要な保育サービスを提供し、子供が健やかに育つ環境を維持するためには保育人材の安定的な確保が必要ですが、県は今後、保育人材の確保について、どのようにして取り組んでいくのか伺います。

次に三点目として、人口減少下での保育の提供体制について伺います。

少子化の進行により、保育施設の運営継続が難しくなっていくのではないかと懸念しており、県は今後の保育の提供体制について、どのように考えているのか伺います。以上三点について、男女参加・こども局長に伺います。

それでは第四項目めとして、スポーツの推進について伺います。

若楠国体以来四十八年ぶりの県内開催となった「SAGA2024」国スポでは、多くのアスリートが躍動し、大変大きな盛り上がりを見せました。しっかりと成績も残すことができたことを大変喜ばしく思います。

す。

SSP構想に賛同し、本県に來られたSAGAスポーツメンターも実力を発揮し、男女総合成績第二位に貢献してくれたと聞いています。SAGAスポーツメンターの活躍が多くのアスリートの刺激となり、今後の競技スポーツの振興、競技力の維持向上につながることを期待しているところでもあります。

一方で、前回の若楠国体の後は成績が落ち込むなど、残念ながら競技力の定着には至らなかったのではないかと思います。今後、「SAGA2024」国スポに向けて高まった競技力を、県民のスポーツへの興味、関心を生かし、人づくり、地域づくりとして、いかに維持向上していくかが非常に重要だと考えますが、やはりポイントは、未来に見据えた投資として、子供世代の育成強化をいかに行っていくかではないかとも思っています。

また、パラスポーツにおいても、「SAGA2024」全障スポへの出場を目指して、障害のある方が様々なスポーツに取り組まれたところであり、パラスポーツの振興につながったと感じています。しかし、次回、滋賀大会からは出場枠が大きく減少すると聞いており、障害のある方のスポーツへの取組が後退しないかと危惧しているところでもあります。このため、競技スポーツとパラスポーツの両方において、「SAGA2024」での取組が一過性となることなく、国スポ・全障スポを大きな契機として、SSP構想をさらに広めて佐賀の力とするために、競技力の維持向上と今後ますますスポーツの裾野が広がり、スポーツがより普及していくような取組が重要と考えています。

そこで、次の点について伺います。

第一点目として、競技スポーツの推進について伺います。

県は、競技力の維持向上を含めて、今後どのように競技スポーツを推進していくと考えているのか。また、「SAGA2024」で活躍したSAGAスポーツメンターについては、今後も本県の競技力向上、競技スポーツの推進のために活動してくれるのか伺います。

次に第二点目として、パラスポーツの推進について伺います。

「SAGA2024」では、開催県枠により出場枠が大幅に拡大され、多くの選手を発掘、育成してきたことにより、スポーツを始めた障害者は格段に増えたと聞いています。こうした選手たちが今後も活動を続けるとともに、新しくスポーツを始めた人ともスポーツができる環境が重要であると考えますが、今後、パラスポーツをどのように推進していくのか伺います。

第三点目として、地域におけるスポーツ活動の推進について伺います。アスリートとして競技力を高める活動の推進が必要な一方で、誰もが気軽にスポーツに親しむ環境づくりもとても重要なことだと考えます。私自身、地域のスポーツ推進委員として、地域のスポーツ活動の推進にも努力をしています。県として、今後、地域におけるスポーツ活動についてどのように進めていくのか、以上三点についてSAGA2024・SSP推進局長に伺います。

それでは、最後の項目で五項目めとして、有明海の漁業振興について伺います。

有明海の基幹産業であるノリ養殖は、令和四年度以降、有明海全域で色落ち被害が発生し、二年連続で生産量、生産額の日本一を逃してしまいました。また、今漁期においても、十二月以降、少雨と赤潮の影響に

より、全域で色落ち被害が発生するなど、厳しい生産状況となっております、私の地元では、冷凍網を張り込んだが、ノリの生育が悪く、なかなか摘み取りができないや、ノリの摘み取りがすぐ終わってしまうなどの声が多く聞かれています。

私はノリの生産者から、今年度のノリの状況だと言われ、ノリを預かってきました。議長から許可を受けていますので、今年度のノリを出したいと思っております。（実物を示す）

これは冷凍ノリの一番ノリ。これは河口近くで黒いほうです。これを見てください、これが河口から遠く離れたところで、もう黒でないですね。色を見れば分かります。ゴールドに近い、そういう色です。そういう色のノリが増えていきます。

今、ここに出しているノリ、今年度産の有明ノリの一番ノリで摘み取りをされました。先ほど申しましたように、この河口近くの黒いノリ。これはやはり上流のほうからの川の水の養分が大きく影響していると思います。河口から遠くなると、こういうふうにすごく色落ち被害が発生をしています。このように色落ち被害をしたノリというのが今年度はたくさんあります。

ノリ生産者の皆さんは本当に非常に厳しい状況に置かれています。ノリ生産者の皆さんから、この状況を何とかできないものか。このまま例年のようなノリの色落ちが続けば、ノリ生産を続けていけるのか、とても不安になると私に話をされました。この状況は少雨だけの影響ではなく、赤潮が発生するなど、漁場環境をよくする取組が必要だと思います。

漁船漁業についても、タイラギ、アゲマキは休漁が続いており、さらに近年は気候変動に伴う豪雨などの影響で、これまで比較的とれていた

サルボウでさえも資源量が激減するなど、大変厳しい状況となっております。私は、この赤潮の原因プランクトンを食べる二枚貝の減少が、ここ数年のノリの不作の一因ではないかと考えています。

県では、このような状況を改善するため、資源を直接増やす稚貝の放流や漁場環境を改善する海底耕うんなどに取り組まれています。近年の気候変動の影響を受け、ノリの安定生産や二枚貝資源の回復までには至っていないのが現状だと思います。

このため、漁業者の皆さんが安心して漁業を営むためには、漁業者や漁協などと連携しながら、これまでの取組に加え、気候変動に対応した新たな取組を一日でも早く行っていくことが重要だと考えています。

そこで、次の点について伺いたいと思います。

第一点目として、ノリの生産状況及び貝類の漁獲状況について伺います。

本県有明海におけるここ十年間のノリの生産状況及び二枚貝類の漁獲状況はどうなっているのか伺います。

次に第二点目として、今後の有明海の漁業振興について伺います。

有明海の漁業振興に向けたノリ養殖の安定生産や二枚貝を中心とした水産資源の回復について、これまでどのような取組を行い、また今後どのように取り組んでいくのか伺いたいと思います。以上二点について農林水産部長に伺います。

以上で私の五項目の質問は終わりますが、執行部の誠意ある答弁をよろしくお願いいたします。（拍手）

◎井上健康福祉部長 登壇 池田正恭議員の御質問にお答えいたします。私には、看護職員の確保について二点御質問をいただきました。

まず、看護職員の就業者数についてでございます。

佐賀県の人口十万人当たりの看護師就業者数は、全国の中でも三番目に多い状況になっております。一方で、医療機関からは看護師の採用が難しい、退職者に対して採用が追いついていないという声を聞いております。

例えば、西部、南部の医療圏においては、看護師になるような若い人が少ないために外国人材を多く採用している医療機関があります。また、比較的人材が多い中部医療圏の医療機関においても、産休や育休の代替職員がなかなか見つからないという声も聞いております。また、私も医療関係者の方々とは、会議を含め、いろんな場面でお会いし、お話をさせていただきますが、看護師の採用が難しいということは毎回のように入話となり入話となります。

こうした状況を踏まえますと、県内の看護職員は決して充足しているとは言えないと考えております。あわせて、少子化により子供の数も減っていく中、今後も厳しい状況が続くものと考えており、看護職員の確保は重要な課題と認識しております。

続きまして、看護職員の確保対策について、現在どのような取組を行っているのか、また、今後どのような取組を行っているのかということとでございます。

県ではこれまで、看護職員の確保対策として、看護学校におけます養育力の強化、離職防止・定着促進、また、再就業の促進、看護職員の資質向上の四つを柱に総合的な取組を進めてまいりました。

具体的には、看護学校が学生の県内への就職をより進めることができ、また、県内就職率に応じた運営費の支援、新人看護師が早期離職となら

ないよう新人看護職員の研修に対します支援や、子育てと仕事を両立できるような病院内保育所への支援、就業相談や再就業のための研修などを行ってまいりました。

今年度は、県内看護学校卒業生の県内就職率を高めるための方策を検討するため、看護学生や看護教員にヒアリング調査、また、アンケート調査を実施しております。このヒアリング調査の結果なども踏まえまして、来年度からは特に将来を担う看護人材の確保と県内定着を図るための取組を強化していくこととしております。

具体的には、高校進学前までに看護職のイメージを持ってもらい、看護職を将来の職業選択肢の一つとしてももらえるよう小中学生を対象にした「看護の仕事体験」、佐賀県への愛着や仲間意識を醸成し、県内就職を促進するため、県内の看護学生と県内で活躍する若手看護師との交流会、県内の看護学生や教員に県内医療機関の情報や魅力を直接届けるための県内医療機関に特化した合同就職説明会、こうしたことを行うこととしております。

今後、県民が安心して医療を受けることができるよう、関係者の意見を聞きながら、看護職員の確保にしっかりと取り組んでまいります。

私からは以上でございます。

◎島内農林水産部長 登壇 Ⅱ 私からは、有明海の漁業振興について二点お答えいたします。

最初に、ノリの生産状況及び貝類の漁獲状況についてお答えいたします。

ノリの生産枚数につきましては、平成二十六年度から令和六年度までの十年間の推移を見ますと、平成二十六年度から令和三年度までは約十

八億枚で推移していたものが、令和四年度以降、約九億枚と半数に落ち込んでおります。

一方、有明海の主要な二枚貝類であるタイラギ、アゲマキ、サルボウの漁獲量につきましては、平成二十五年から令和四年までの十年間の推移を農林水産統計年報などで見てみますと、タイラギにつきましては期間を通して漁獲がない状況でございます。アゲマキについては、平成三十年に二十二年ぶりの漁獲はあったものの、その後、再び資源が減少し、漁獲がない状況でございます。サルボウにつきましては、平成二十五年に約二千トンであったものが、その後、増減を繰り返しながら減少し、令和四年度は漁獲がない状況となっております。

次に、今後の有明海の漁業振興についてお答えします。

有明海の漁業振興のためには、ノリの生育の障害となる赤潮プランクトンを捕食する二枚貝資源の回復が漁船漁業の収入面というだけでなく、ノリ養殖の安定生産にとっても重要でございます。

県ではこれまで、稚貝の生産や放流、海底耕うんなどによる漁場の環境改善など、二枚貝の資源回復に向けた様々な取組を実施してまいりました。特に近年は、気候変動に伴う豪雨により海水が低塩分化した影響による二枚貝資源の減少への対策も必要でございます。今年度につきましては、二百万個のサルボウ稚貝を効果的な取組となるよう、豪雨の影響の小さい時期や場所に集中的に放流しました。また、海底の底質の改善に向けた千五百ヘクタール規模の大規模な海底耕うんなども実施しております。

ノリ養殖の安定生産に向けた色落ち被害の軽減対策として、赤潮の動きや水温、塩分などの海況を高精度に予測できる海況予測システムの開

発、色落ちしたノリ網を冷凍庫に入れる前に水槽内で色落ちを回復させる技術の開発などにも取り組んでおります。このうち、海況予測システムにつきましては、今漁期から、さきに開発した水温や塩分の予測情報について試験的に情報提供を開始したところ、漁業者の方からは、ノリの採苗期は水温が高かったが、できるだけ水温が低い採苗場所を選定することができたといった評価の声もいただいております。

今後は、二枚貝資源の回復とノリ養殖の色落ち対策をこれまで以上に強化するため、豪雨の影響を受けにくい、成長が早くておいしいスミノエガキの効率的な採苗技術の開発、海況予測システムについては、赤潮の動きなどの予測情報の早期提供などにも取り組むこととしております。このような県の取組に加えまして、国の有明海再生加速化交付金を活用し、今後とも漁協、国、大学などの関係機関との連携をさらに強め、漁業者が安心してノリ漁業や漁船漁業を営めるよう有明海の漁業振興にしっかりと取り組んでまいります。

私からは以上でございます。

◎横尾県土整備部長 登壇Ⅱ 私からは、県内の道路整備について二点お答えいたします。

まず、佐賀唐津道路多久―佐賀間の整備についてお答えいたします。佐賀唐津道路は、有明海沿岸道路や西九州自動車道とともに県内の広域幹線道路ネットワークを形成し、佐賀県の南北軸となる重要な道路でございます。佐賀唐津道路の多久市から佐賀市までの延長約十五キロ区間のうち、多久市から小城市三日月町までの延長約五キロの区間を多久佐賀道路（Ⅰ期）として国において事業が進められているところでございます。

多久佐賀道路（Ⅰ期）では平成二十八年に事業化されましたが、整備による生活環境への影響などを懸念する地元の声とこともありまして、その調整に一定の期間を要したところでございます。

国、県、そして小城市で連携しまして、「Team 多久佐賀道路（Ⅰ期）」として地元調整に取り組みまして、道路整備への理解を得るに至ったところでございます。

事業を推進できる環境が整ったことから、昨年二月に地元説明会が改めて開催されまして、一部の区間を除きまして詳細な道路計画、そして、必要な用地幅が示されたところでございます。

今年度は現地において必要な用地幅を示すくいの設置作業が行われておりまして、用地買収も進められているという状況でございます。

また、多久佐賀道路（Ⅱ期）でございますが、多久佐賀道路（Ⅰ期）と県で施工しております佐賀道路に挟まれました小城市三日月町から国道三十四号までの約五キロの区間、これを多久佐賀道路（Ⅱ期）と言っておりますが、議員御指摘のとおり、事業主体は未定ということでございます。

事業主体については事業化のプロセスの中で示されることとなるというふうに認識しております。多久佐賀道路（Ⅱ期）の区間につきましては、国の管理する国道二百三号のバイパスとなっておりまして、県や期成会といったしましては国が事業主体となつて事業着手されるよう国に要望を継続してまいります。

整備促進に向けた取組についてでございますが、整備推進のためには地元の協力が不可欠でございます。理解と協力が図れるように、国、県、市で連携して取り組んでまいります。

また、整備には予算の確保が必要でございます。そのためにも地元の思いを国へ届けることが重要というふうにも考えております。

多久佐賀道路（Ⅰ期）の早期整備について、これまでも県議会などとも連携し、財務省、国交省に対しまして、予算の編成時期を踏まえながら政策提案等を行ってまいりました。また、地元の期成会におきましても、国土交通省に対して提案活動を実施され、県もこれに同行しているところでございます。

佐賀唐津道路多久―佐賀間につきましては、まずは多久佐賀道路（Ⅰ期）の早期整備に向けて、引き続き国、県、市の関係機関で連携して取り組んでまいります。

次に、暮らしに身近な道路、特に通学路の交通安全対策についてお尋ねがございました。

交通安全対策につきましては、大切な命が奪われる悲惨な交通事故をゼロにするという思いで「S A G A B L U E P R O J E C T」により、関係機関で連携し、ハード、ソフトの両面から総合的な対策に取り組んでいるところでございます。

特に、小学校の通学路ですとか未就学児が日常的に集団で移動する経路などにつきましては、将来を担う子供たちが安心して通学や利用ができるように、交通安全対策の取組が重要というふうに認識しております。このため、学校関係者ですとか、教育委員会、警察、道路管理者などの関係者で交通安全点検を毎年実施して、対策が必要となった箇所から様々な対応を行っているところでございます。

具体的には、用地買収を伴います道路拡幅による歩道の新設ですとか、交差点の改良、また、用地買収を伴わない現道の対策といたしましては、

運転者に注意を促すための路肩のカラー化ですとか、障害者、高齢者が安全に通行できるよう、歩道の段差のスロープ化ですとか点字ブロックの設置、また、交差点部に待機する歩行者保護のための車止めポールとか防護柵の設置、そして、夜間の安全対策として交差点の照明の設置、こういったことに取り組んでいるところでございます。

さらに、歩行中の交通事故死傷者数が七歳が突出しているという現状を踏まえまして、令和七年度から新たに「7さいめせんのかうつうあんぜん」にも取り組みます。これは小学校入学前の子供を持ちます職員が七歳の事故が多いということを知りまして、通学路の練習を行ったことでの気づきをきっかけに提案があったものでございます。

具体的には、大人と子供の目線の違いによりまして物の見え方が異なる、また、側溝をのぞき込んだり、縁石の上を歩いたりするなどの子供の特性に着目しまして、点検・対策マニュアルを作成し、地域で活用していくことで安全な歩行空間の確保につなげていくということでございます。

令和七年度は二つの市町でモデル地区の点検を実施しまして、子供の行動特性を言語化してくれる専門家の意見を踏まえながら、子供の目線を取り入れた点検・対策マニュアルを作成することとしております。このマニュアルは、地域ぐるみで活用し、点検、事例収集を行いまして、マニュアルの改善、強化を毎年図っていくこととしております。

今後も引き続き、子供や高齢者をはじめ、県民が安心して道路を利用できますよう、関係者と連携し、それぞれの地域の実情に応じまして交通安全対策にしっかりと取り組んでまいります。

私からは以上です。

◎宮原SAGA2024・SSP推進局長 登壇Ⅱ私からは、スポーツの推進についてお答えいたします。

本県のスポーツにつきましては、SSP構想に基づき、「SAGA2024」を重要な跳躍点として、今後もしっかりと前に進めていく所存でございます。

まず、競技スポーツにつきましては、これまでに引き続き、トップアスリートの育成強化を図るとともに、裾野拡大に向けた競技普及、選手発掘を進めてまいります。特に、中高生年代の育成強化は重要であると考えております。それが成年世代の強化にもつながり、競技力の維持向上に寄与するものと考えております。

来年度からは、拠点校や競技団体を通した育成強化事業では中高生年代の育成強化に重点的に取り組みます。また、公認資格取得のための講習会受講を支援するなど、指導者の養成確保をより推進していきます。加えまして、テコンドーや少林寺拳法など、国スポ競技以外の競技の支援にも取り組んでいくこととしております。

こうした取組を着実に進め、「SAGA2024」で高まった競技力の維持向上を図り、今後も競技スポーツの育成強化を推進いたします。

そして、SAGAスポーツメンターについてでございます。

SAGAスポーツメンターは、SSP構想の下に集まった同じ志を持つ仲間です。「SAGA2024」では、自らの活躍に加え、中高生への指導を通じて少年種別の成績向上にも貢献してもらいました。また、トップレベルのスポーツメンターが多くの選手にとって身近な存在、目標となったことで、中高生のみならず、成年選手にとってもよい刺激となり、男女総合成績二位という成果につながったと感じております。

SAGAスポーツメンターの今後については、多くの方が佐賀での活動を継続したい、佐賀の子供たちの指導に携わりたいという意向をお持ちでございます。

具体的には、競技引退や競技転向する人を除くと、八割以上の方が佐賀での活動継続予定でございます。引き続き、SAGAスポーツメンターには、チーム佐賀として自身の競技力を高めるとともに若い世代をはじめとした多くのアスリートの指導、育成に力を注いでいただくこととしております。

次に、パラスポーツの推進についてでございます。

「SAGA2024」全障スポには過去最大の選手団で出場し、それぞれの競技で活躍してもらいました。特に団体競技においては、これまで県内にチームがなかった競技でもチームを結成し、全七競技十二種目で大会に出場できました。出場した選手たちは全障スポはとても楽しい大会だったと笑顔を見せていらっしやいましたし、またぜひ出場したいと決意を新たにした選手も多くいらっしやいました。

今後も、こういった選手たちがこれまでと変わらず活動を継続できるように、引き続きサポートしてまいります。

加えまして、来年度からは新たな取組も進めることとしております。まず、県独自の大会の開催です。

競技活動のモチベーション維持のためには、目標となる大会が必要でございます。「SAGA2024」で開催県枠として拡大された全障スポの出場の機会は今後大幅に減少していくこととなります。

そこで、佐賀県独自で全国規模の大会を開催することで出場の機会を確保いたします。

また、障害のある方のスポーツ活動においては、活動をサポートしてくれる方の存在が大変重要でございます。

そこで、必要な方に必要なサポートが円滑にできるよう、医療、福祉、市町や地域などの関係機関と連携し、ネットワークを構築いたします。そしてパラスポーツ指導員やサガンティアなど、支える方々とともに、県全体でパラアスリートの活動を支援する体制を整えてまいりたいと思っております。

さらに、支援の対象競技をこれまでの全障スポ種目だけでなく、ゴールボールすとか、デフサッカーといったパラリンピックなどの競技にも拡大し、全国、世界で活躍していく選手を発掘し育成いたします。

「SAGA2024」を機に県内で浸透したパラスポーツ推進の機運を今後さらに高めていけるよう、しっかりと取り組んでまいります。

最後に、地域におけるスポーツ活動の推進についてでございます。

県内全ての市町で開催した「SAGA2024」では、市町や各競技団体など多くの方々に大会運営に携わっていただきました。その中でも各市町のスポーツ推進委員の皆様には、議員はじめ、多大な御協力をいただいたところでございます。

誰もが気軽にスポーツに親しめる環境をつくるためには、地域スポーツの中核的役割を担うスポーツ推進委員の活躍が欠かせません。

県では、スポーツ推進委員が活動しやすい環境となるよう、実技研修会や情報交換会を実施して引き続き市町におけるスポーツ推進体制の充実に取り組んでまいります。

また、県民にとって日頃のスポーツ活動の成果を発揮する場も必要であると考えております。

「SAGA2024」では、動画配信や選手にスポットを当てた表彰など、新たな取組にチャレンジするとともに、数多くのサガンティアの方々にも参加いただきました。また、国スポのデモンストレーション競技や全障スポのオープン競技などでは、気軽に楽しめるスポーツを地域で多数実施して、多くの県民の参加を得たところでございます。

そうした佐賀から生まれた新しい取組や盛り上がった機運を今後も引き継いでいくため、県内最大規模のスポーツ大会である「SAGASポーツフェスタ」や、誰でも参加できる「さわやかスポーツ・レクリエーション祭」をより楽しめる佐賀らしい大会となるよう企画を進めているところでございます。

引き続き、誰もがスポーツを「する」ことができる環境の整備と、そのスポーツを「支える」体制の充実に取り組むことによりまして、地域スポーツのさらなる推進に努めてまいります。

今後も、SSP構想の下、「SAGA2024」を大きな跳躍点として、競技スポーツ、パラスポーツ、地域スポーツそれぞれの振興にしっかりと取り組み、スポーツの力を生かした人づくり、地域づくりを進めてまいります。

私からは以上でございます。

◎種村男女参画・こども局長 登壇Ⅱ私からは、保育の提供体制について三点お答えいたします。

県内の保育施設におかれましては、子供たちの健やかな成長のため、また、子供たちが安全・安心に過ごせるよう日々御尽力いただいております。感謝申し上げます。

まず、一点目の保育施設の整備についてですが、老朽化した施設の建

て替えや改修を行う場合には、国の補助制度を活用していただいております。県で施設の整備が計画的に行われるように、毎年、県内の保育施設から整備のニーズを聞き取りまして、国のほうに政策提案を行うなどして国庫財源の確保に努めているところでございます。これまでに佐賀県から国に申請した分については、全て採択をされて必要な財源を確保してまいりました。

今後は、老朽化に伴う建て替え等に加えまして、「こども誰でも通園制度」ですとか、医療的ケア児の受け入れといった地域のニーズに応じた多様な子育て支援事業を実施するための施設整備も必要になってくるのではないかと考えております。

引き続き、子供たちの安全・安心な育ちのために、必要に応じて国に働きかけるなどして施設整備に係る財源の確保に努めてまいります。

二点目、人材の確保についてでございます。

県内の保育施設では、法令上の保育士の配置基準は満たしているんですけども、さらに保育士を増やしたいと感じている施設が全体の八割以上にも上っているということです。これは、保育士配置基準については、佐賀県から政策提案などを行いまして、その成果もあって改善はされてきておりますけれども、議員からありましたように保育現場では、特別な配慮が必要な子供への対応などが増えて、保育士一人当たりの負担感が大きくなっていると、そういう声を聞いているところでございます。

県では、これまでも様々な人材確保策を講じてきておりますが、保育現場の人材不足感を解消するにはまだ至っておりません。

保育現場や大学や短大といった保育士養成校から、進路選択前の小中

学生ですとか保護者へも働きかけてはどうかといった御意見をいただきました。

これを受けまして、令和七年度は、小中学生向けの保育の仕事体験ですとか、高校生とその保護者などをターゲットにして、保育士としてやりがいを持ち、楽しく働くことをイメージしてもらうための啓発イベントなどを実施し、保育の仕事のすばらしさを伝えていきたいと思っています。

また、保育団体、保育士養成校と県とが率直な意見交換を行う場を今月初めに設置いたしました。この場で真に実効性のある取組について模索をしていきたいと考えております。

保育人材の確保は、子供たちの健やかな育ちを支えるための喫緊の課題であると認識をしております。全力で取り組んでまいります。

最後に、人口減少下での保育の提供体制についてでございます。

人口減少の中、保育施設では、このまま子供の数が減り続けていくと今後運営を継続できるのだろうかとの懸念の声があることは承知をしております。

これまで待機児童対策を中心とした取組が進められてきましたけれども、今後は、各保育施設は、地域ごとの子育てニーズの変化に応じた対応が必要になってくるのではないかと思います。

各保育施設がこれまで培ってきたノウハウを生かして、例えば、「子ども誰でも通園制度」による親子への支援ですとか、医療的ケア児の受け入れ、障害児支援との連携、外国籍や外国にルーツを持つ子供の受け入れ、あるいは放課後児童クラブの運営、こういった未就学児に限らず様々なサービスを提供していく多機能化を図り、まさに地域の子育て拠

点として運営継続につなげていくことを考えていかなければならないのではないかと思います。

県といたしましても、市町や保育施設と一緒にやって地域の子育てニーズに対応するための方策を検討してまいります。

佐賀に生まれた子供たちの健やかな育ち、安全・安心な子育て環境の確保に向けまして、保育施設の取組をしっかりと支援してまいります。

私からは以上でございます。

◎池田正恭君（拍手）登壇Ⅱそれでは、再質問を行いたいというふうに思っております。

再質問に入ります前に、今いろいろ執行部のほうから答弁をもらいました。特に看護職員の確保ということで、この看護職員の確保対策については、いろいろなアンケート調査も実施したということですので、ぜひとも取り組んでいてもらいたいというふうに思っております。

また、有明海の振興ということ、その中で有明海、千五百ヘクタールぐらい海底耕うんを計画しているとか、そういうお話もありました。ただ、海底耕うんも重要です。そういう取組を漁協と、またノリの生産者、漁家等とお話し合いをしながら、有明海の振興対策に一日でも早く取り組んでもらいたいというふうに思っております。

再質問ですけれども、県内の道路整備ということで今いろいろお話がありました。その中で、私が先ほど申しましたけれども、多久佐賀道路（Ⅰ期）事業は何も進んでいない。やはり地域との兼ね合いもありながら、今やっと用地買収に入られたということです。用地買収が進んでいけば、事業に入ってもらえるんじゃないかというふうに思っております。

ただ、私が思うのは、有明海沿岸道路にしろ、西九州自動車道にしろ、佐賀唐津道路、ほかの区間は事業主体が決まっておりますけれども、この多久佐賀道路（Ⅱ期）の事業主体が決まらないままにずっとあるんですよね。基本的には多分都市計画決定も終わっているというふうに思います。そういう中で、事業主体が決まっていけないならば、県として佐賀道路の継続として事業をそのまま進んだらどうか。当然、国との協議も必要ですけども、やはりどこか事業主体を早めに決めなければ、この事業は進んでいかないというふうに私自身思っておりますので、そこら辺の考えについて、もう一回伺いをしたいと思っております。よろしく願います。

◎横尾県土整備部長 登壇Ⅱ池田議員の再質問にお答えいたします。

佐賀唐津道路の多久―佐賀間について、多久佐賀道路（Ⅱ期）の事業主体を県でやるかどうかというようなお尋ねでございました。

多久佐賀道路のⅠ期は、先ほど御答弁しましたように、いろいろと地元調整はかかりましたが、用地買収に着手されたということで、まずは用地買収の促進、そしてその後に工事の促進があるかと思えます。

続く区間でございますが、佐賀県としましては、今、佐賀道路のほうをしっかりと予算を確保しながら重点的に取り組んでおります。県としては、この佐賀道路の整備促進をしっかりとやり、そして国のほうには多久佐賀道路（Ⅰ期）の部分の整備促進をお願いし、その先にⅡ期の取組かというふうに思っております。

今やっている事業中の区間をまずはしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

私からは以上です。

◎酒井幸盛君（拍手）登壇Ⅱ皆さんこんにちは。私は県議会議員として、県民の皆さんの声が実現するように、代弁者として今回は質問をしてまいりますので、執行部の皆さん、前向きな答弁をよろしく願います。

それでは、早速質問に入ります。今回は五問ほど質問をいたします。まず一点目が、佐賀鉄工所の進出が決定した厳木工業団地の第二期の造成について、二点目が国道二〇二号唐津大橋の整備状況について、三点目が佐賀唐津道路（唐津―相知間）の早期事業化について、四点目が唐津市浦地区の治山事業緊急整備について、五点目が路線バスを持続可能なものとするための利用促進等の取組についての五問を質問いたしますので、よろしく願います。

二〇二四年を顧みますと、二〇二四年は国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会が佐賀県内で開催されたほか、パリオリンピック、全国高校総体が県関係者が活躍し、バスケットB1参戦初年度の佐賀ブルーナイズが西地区の五位と健闘するなど、スポーツの二〇二四年の佐賀県だったと私は思っております。今回で県民の皆さんも熱くなられたたけではないかなと思っております。

私自身も国民スポーツ大会のバッジをまだつけております。これはあと五十年後までつけようかと思っておりますけれども、ちょっと寿命がもたないと思いますので、県議会議員現役中はずっとつけていきたい、そういうふうな気持ちでおります。

特に「SAGA2024」は、地域を元気にするスポーツの振興はもちろん、より安全な運営を通じて、全国の多くの人々に感動を提供し、佐賀県の魅力を発信することができたのではないかと私は思っております。

す。皆さん方もそう思われたと思います。

また、二〇二九年、令和十一年四月に向けて佐賀市で開学を目指す佐賀県立大学は、二〇二五年、令和七年からハード整備が本格化します。

県は二〇二六年、令和八年度までに設計を終え、翌年度に着工する予定であり、並行してソフト面の具体化も進めながら、教育方針を今年の春に取りまとめるほか、想定では二〇二七年、令和九年十月に設置許可を申請し、翌年の八月に認可の見込みとなっております。

また、県議会決算特別委員会では、令和五年度県決算の歳入は五年ぶりに減少に転じ、約五千六百七十一億三千三百万円、歳出は二年連続減で約五千五百二十九億一千七百万円であった。歳入と歳出の差額から翌年度に繰り越す財源を差し引いた実質収支は約九十五億二千八百万円で、四十八年連続の黒字となり、令和五年度決算を原案どおり認定しており、また令和七年度当初予算案の総額は歳入歳出ともそれぞれ一般会計五百三十億二千百万円、特別会計約一千九百八十八億七千万円となっており、一般会計を前年度当初と比較いたしますと、約七十五億円減の約一・四％減となっております。

減少の主な要因は、新型コロナ対策関連経費が約百四十三億円の減、「SAGA2024」国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会開催経費が約百五億円の減など、臨時経費の減少であり、通常経費については、防衛省と県で合意しております有明海漁業の振興と補償のための基金創設に十五億円の積み立てを行うほか、県立大学関連経費は三億三千万円、具体的な調査研究経費や広報などに七千万円、令和六年度債務負担行為を設定した整備事業費二億六千万円等で、約百七十三億円の増となっており、財政運営については、税收等の状況変化に応じて検証さ

れているようにございます。

財政調整積立金残高は、令和八年度末の計画額約百三十億円を確保できる見通しで、将来負担比率については、令和六年度、令和七年度に約一四〇％程度となっております。その後、徐々に改善の見通しで、安定的な財政運営ができていますと私は思っておりますが、財政状況を見ながら一般質問を行っていきたいと思っております。それでは、通告に従いまして、順次質問をいたします。

まず一点目の、佐賀鉄工所の進出が決定した厳木工業団地の第二期の造成についてお尋ねをいたします。

新産業集積エリア唐津、厳木工業団地の整備が決まり、地元厳木町の住民の皆さんの多大なる理解と協力の下に、佐賀鉄工所の進出が決定いたしました。

この佐賀鉄工所は、昭和十三年に佐賀市で操業し、自動車用ボルトの製造、販売を主な事業とする世界的な企業であり、国内屈指の自動車用高強度ボルトメーカーとして、グローバルに拠点展開がされております。国内の工場のうち三つは佐賀県内にあり、長年にわたって多くの県民に雇用を提供し、地域経済に大きく貢献されており、令和五年度の連結売上高は九百三億円、従業員数は千八百六十一名に上っております。主要取引先には、ホンダ、スバル、クボタ、日産、ダイハツがあります。一貫生産方式を採用されており、ものづくりに対する妥協のない姿勢を貫かれている企業であり、令和九年の操業開始を目指す唐津市厳木の新工場は、EV化対応の新製品の生産も予定されております。将来の成長基盤を担う重要な工場ということです。

本日に地元唐津市民、は人口がどんどん減ってきて、元気がなくなっ

ていると、とにかく働く場所が欲しいと要望されてきていました。これで地元住民はもちろん、唐津市民の期待は大きくなっております。

もう早速ですけど、部長、あと知事ね、厳木町が、企業が来るということで、こういうふうには「厳木さいこうプロジェクト」ということで立ち上げをしております。これは企業が来るだけじゃなくて、これにやっぱり我々は、行政とかそういうのがしてくれるんじゃないかって、どうしてやるかと、それがこの前、「地域の魅力を再発見し、リアルな課題解決に挑戦するアイデアソン！厳木さいこうプロジェクト」道の駅から描く地域の可能性」ということで、「佐賀県唐津市厳木町に位置する道の駅『風のふるさと館』を起点に、地域の魅力を再発見・発信しながら、観光客の来場者減少や名産品の認知不足、生産者の減少といった道の駅が抱えるリアルな課題に向き合う実践型イベント」ということですね。

それから、当日は道の駅に加えて「きゅうらぎ温泉佐用姫の湯」、それから「白水荘」など周辺施設への視察もしながら、いろんな地域活性化の可能性を探りますと、こういうふうには企業が来るだけでこのようにみんなが、これが地方創生じゃないんですかね。だから皆さん、どんどん企業誘致をしていきましょう。

そこで質問ですが、既に用地買収を終えています十八・八ヘクタールある新産業エリア唐津第二期について伺います。造成について要望があつております新産業集積エリア第二期について、令和六年九月定例県議会の私の一般質問の再質問の答弁で、「今年、第一期の一括分譲が実現したことを受けて、事業主体である唐津市と第二期の造成について協議を行っていきます。」と部長から答弁をいただいております。「また、当然ですけれども、並行して誘致活動も進めます。」との答弁をいただ

きました。本当にありがたいことです。

新産業集積エリア第二期について、その後どのように考えておるのかを産業労働部長に伺います。

次に二点目ですけれども、国道二〇二号唐津大橋の整備状況についてお尋ねをいたします。

令和五年九月定例県議会の一般質問で、国道二〇二号唐津バイパスの松浦川に架かる唐津大橋の前後は四車線化されているものの、橋の部分だけ二車線でボトルネックとなっており、交通渋滞の発生により事故を誘発する原因の一つとなっております。緊急時、災害時における避難経路、物資輸送など、市民の安全・安心の確保という重要な役割を担っていることから、唐津大橋四車線化の整備促進に向けた取組が重要と考えます。県はどのように取り組んでいくのかと伺ったところ、県土整備部長の答弁では、地域の基盤となる重要な幹線道路である唐津大橋を含む一・三キロメートル区間が現在二車線となっており、早期整備が必要と考えておると。――ありがとうございます。この区間の四車線化については、令和四年度に新規事業採択され、今年度、詳細な設計と工事着手に向けた進路の整備などが予定されております。今後も引き続き、地元唐津市や商工会と連携をし、唐津大橋四車線化の早期整備を国へ働きかけていきたいとのことでした。

また、令和六年二月定例県議会の一般質問では、佐賀県「原子力防災のてびき」では、避難時の混乱を避けて速やかに避難するため、地域ごとに主要な避難経路を定めているが、避難経路の一部である国道のバイパス整備等が進んでおらず、これで本当に県民の命が守られるのか心配と伺ったところ、県土整備部長の答弁では、今年度は唐津大橋の詳細な

設計と工事着手に向けた進入路整備などが進められておると、整備促進を図るために政策提案を行っている、今後も引き続き地元唐津市や商工会と連携をして、唐津大橋の四車線化の早期整備に向け、国に働きかけていくとの答弁であったが、現場を見る限り、少し進展しておるかな——進展しているような気がします。

国道二〇二号唐津大橋の現在の整備状況について、また、その後、県はどのように取り組まれたのか、整備促進を図るためにどのような政策提案をされたのかを県土整備部長に伺います。

それから、三点目でございます。佐賀唐津道路（唐津―相知間）の早期事業化についてお尋ねをいたします。

令和五年九月定例県議会の一般質問で、佐賀唐津道路は佐賀市と唐津市を結ぶ全長約四十キロの高規格道路で、地域間の連携や交流、産業、観光だけでなく、自然災害時の避難道路としての役割や、原子力災害時に三十キロ圏内に位置する唐津市、玄海町の住民の主要な避難道路として期待されており、未事業化区域である唐津―相知間については早急に事業化の実現を図る必要があると考えておりますが、早期事業化に向けて国への働きかけをお願いしたいが、県はどのように取り組んでいくのかと伺ったところ、県土整備部長の答弁では、これまでも財務省や国土交通省に対して早期事業化を求め提案活動を実施しており、唐津―相知間の早期事業化に向けた道筋ができるだけ早く示されるよう、引き続き期成会とも連携し、国へ働きかけたいと、県も整備の必要性はしっかり理解しておると、全体の早期整備に向けてしっかりと取り組んでいくとの答弁でしたが、令和六年二月の定例県議会の一般質問では、令和五年九月議会での答弁に対して、その後の県の取組について伺ったところ、

県土整備部長の答弁では、有明海沿岸道路や西九州自動車道と共に広域幹線道路ネットワークを形成し、産業振興、経済活動を促進するとともに、避難、救助、救援物資の輸送などの役割も期待される道路であり、その一部である唐津―相知間は地域高規格道路の調査区間として位置づけられております、県として唐津―相知間の整備の必要性は認識しており、早期事業化を求める提案活動を実施するなど、今後も引き続き期成会などと連携して早期事業化に向けた道筋ができるだけ早く示されるように国に働きかけていきたいとの答弁であった。

令和六年九月定例県議会の一般質問では、その後、県はどのように取組をされたのかの質問に対して、県土整備部長の答弁では、佐賀唐津道路は佐賀市と唐津市を結び、県の南北軸として広域幹線ネットワークを形成するということで、観光や産業の振興、そして、広域的な経済活動を促進する、また、災害時ですとか緊急時は避難・救助、救援物資の輸送などの役割も期待されている道路であり、佐賀唐津道路の全体は四十キロで、東多久バイパスや厳木多久有料道路、厳木バイパスなど約十六・六キロが暫定二車線で供用済みであり、現在、多久佐賀道路のⅠ期を国において、そして、佐賀道路の約四・二キロを県において事業を進めている、唐津―相知間に対する県の取組について、県においては、事業主体である国に対して唐津―相知間の事業化を求める提案活動を行っている、今年八月には九州地方整備局に対して提案活動を行ってあります。今後も引き続き期成会などと連携して唐津―相知間の事業化に向けた道筋ができるだけ早く示されるよう国に働きかけをしていきたいとの答弁でした。

また、唐津―相知間のルートについて、令和六年二月の定例県議会で

は、国への働きかけは相知の長部田から唐津までの十キロ間のどのルートで働きかけをされているのかとの再質問に、県土整備部長の答弁では、唐津―相知間の事業化を求め、早期着手し、予算確保等の要望を行っておりますが、具体のルートの要望は行っていないと、こういう答弁をいただきました。これはびっくりしました。ルートを決めんで、何の予算確保ができるかと私は思いました。

令和六年九月定例県議会では、具体的なルートを決めないでどうして要望ができるのかと。唐津―相知間は地域高規格道路の調査区間として位置づけてあるならば、まず期成会と、また、他の団体等で具体的なルートを示すべきだと私は思っておりますが、これについて部長にお伺いいたしましたら、県土整備部長の答弁では、唐津市、多久市、玄海町で構成されます期成会ですけれども、佐賀唐津道路唐津・多久間整備促進期成会ということで、地元の市長、町長、そして議長、商工会などで構成されている期成会があります。その期成会では、唐津―相知間の早期事業化に向けて効果的な提案活動につなげることを目的に勉強会を開催されておりました、国とか県もオプザーバーという形で参加しておりますと。議員から具体的なルートを示すべきだという話がありましたが、まずは地域の現状とか課題、整備による波及効果、整備効果などをしっかりと議論を深めていきたいとの答弁でしたが、その後、県はどのような結果になったのか伺います。

次、四点目、唐津市浦地区の治山事業緊急整備についてお尋ねをいたします。

唐津市浦地区の採石場近くの大きい石は落下の危険性があります。山

林の中腹に不安定な巨石が複数あり、豪雨時や地震などにより落石等が起これると大変危険な状況であり、山林の下部というか、下のほうの浦地区には複数の民家や店舗、それから、市道や県道など公共施設があります。落石により甚大な被害を被ることが懸念されます。所在地は唐津市浦付近、ドライブイン光洋、市道白畑山頭線、主要地方道唐津呼子線付近、現状、緊急度については、いつ落石が起きてもおかしくない状況であり、唐津市浦地区はもとより、主要地方道唐津呼子線の利用市民、住民の方は大変な不安を感じておられます。

また、唐津市浜玉町今坂地区で発生した土石流災害により三名の方が犠牲になられており、今坂地区では防災意識の向上のために事前防災行動計画を作成し、二度とあのような痛ましい被害を出さないように努力が進められております。

そのようなことで、浦地区の住民の方から、令和六年四月五日に要望書も提出されておると思っています。早急に対応が必要と思いますが、部長の考えを伺います。

五点目ですけれども、路線バスを持続可能なものとするための利用促進等の取組についてお尋ねをいたします。

私の地元である唐津市の地域の方々から、バスの便数が少ない、家の近くにもバス停がない、運転免許証を返納したので病院や買い物が不便である、こういった声が多く聞かれます。

そもそも路線バスは、通院や買い物など地域住民の暮らしを支えるなくてはならない移動手段であるものの、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響などで利用者数は落ち込んでおります。一定回復傾向にあるものの、全体を見ると、コロナ禍前までの回復にはまだ至って

いないとあります。

また、運転士不足により路線バスの便数が減り、廃止といった報道もされておりますが、我々とはとにかく路線バスを利用することが大事だと考えております。

そういうことで県では、「佐賀さいこうフェス」や唐津くんちに合わせて路線バスの運賃を無料とし、令和四年度、五年度にはエリアを県内全域に広げて、「さがバスまるっとフリーDAY」の事業を実施されております。本当にありがたいことです。

その結果をどのように評価しているのかを伺いましたら、路線バスを取り巻く環境は一層厳しいもので、こうした状況から、ふだんはバスを利用しない方々にバスの便利さや快適さを体感していただくということ、また、バスのよさに気づいていただくきっかけづくりとして、この「さがバスまるっとフリーDAY」を実施したところ、令和五年一月と二月、それから令和六年一月、いずれも水曜日と日曜日、県下一斉でバスの運賃を無料とし、実際の利用者数は、令和五年一月と二月の二カ月間の合計の利用者数は前年度比で約一・四倍、それから、令和六年一月のほうは同じく前年度同期比で約一・五倍の利用増加となり、また、具体的な声という観点では、令和六年一月に実施したアンケートで、実に八割以上の方が、バスに乗ってよかったと回答がっております。また、マイカーと違って楽しかったとか、そういう声も寄せられておるようでございます。

バスのよさに気づいてもらうきっかけになったと考えておるとの答弁でしたが、路線バスを持続可能なものにするためには、路線バスを利用することが大事なことだと考えているところであるが、今後、利用の促

進にどのように取り組んでいくのかを伺います。

これで第一回目の質問を終わります。（拍手）

◎副議長（西久保弘克君） 暫時休憩します。

午後三時五分 休憩

○ 開 議

◎議長（大場芳博君） これより会議を開きます。

休憩前に引き続き一般質問を行います。

酒井幸盛君の質問に対する答弁から開始いたします。

◎引馬地域交流部長 登壇Ⅱ酒井幸盛議員の御質問にお答えをいたします。

路線バスを持続可能なものとするための利用促進等の取組についてでございます。

路線バスといった地域交通は、住民の日常生活を支えるとともに、観光客や来訪者との交流を促すなど、地域づくりの重要な基盤でございます。県ではこの間、路線バスを地域交通システム全体で捉えまして、利用の促進、運行の効率化、運転士の確保の三つの柱で対応してまいりました。

とりわけ利用促進の取組ですが、「SAGA2024」国スポ・全障スポに向けまして、県内全てのバス事業者と県が連携をし、便利でお得なデジタルチケットを造成したわけでございます。こちらは県内全域を一つのデジタルチケットで周遊できる初めての試みとなりました。

引き続き、オンラインで複数の事業者の路線を最適に組み合わせ検索や決済などを一括で行う、いわゆるMaaSを活用いたしまして、利用者の利便性向上を図りながら利用促進の取組をさらに進めてまいりたいというふうに考えております。

それから、歩くライフスタイルの一環として、乗って支える意識の醸成、これは大変重要でございます。継続していくことが求められます。

ラッピングバスのように、幅広い世代にバスを身近に感じていただく機会の創出に丁寧に取り組んでまいりたいというふうに考えております。今はマイカー利用の方々も、いずれ十年後、二十年後となりますと、自ら運転するのではなく、地域交通を利用する 때가やってくるものと考えております。

今後、将来の需要をしっかりと先取りしながら、スピード感を持って、ふだんからバスを御利用いただく、したくなる機会、こうしたものの創出に取り組んでまいります。

私からは以上でございます。

◎井手産業労働部長 登壇Ⅱ私からは、佐賀鉄工所の進出が決定した厳木工業団地の第二期の造成についてお答えします。

お答えする前に、御質問で県及び「RYO-FU BASE」が関わって実施した「厳木さいこうプロジェクト」を御紹介いただきました。様々な観点から産業振興に取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

企業誘致ですけれども、新産業集積エリア唐津につきましたは、第二期を含め、全体を広報しながら、造成済みの第一期への誘致を優先して取り組んできました。そして昨年、第一期に佐賀鉄工所の誘致が実現しています。地域の活性化につながるものとして、地元の皆さんから大きな期待を受けております。県としても、まずは工場の操業開始に向けて必要な支援を行っていきます。

第二期に関しては、事業主体である唐津市と造成に関する協議を行っております。現在、唐津市では、この場所における地下水利用の可能性を探索確認作業が行われています。造成は、こうした状況でありますと

か、引き合いの状況なども踏まえて、時期も含め、検討していく必要があると考えております。

また、これと並行して誘致活動にも取り組んでおります。今年度は複数の企業に現地視察を実施してもらいました。企業誘致はまさにこの積み重ねです。新産業集積エリア唐津はBCP対策に最適であることが大きな強みです。これまでの誘致活動においても、BCPを重視する企業から高く評価されました。

引き続き、立地可能性のある企業に対してその強みをアピールしながら、第二期への誘致実現に向けて取り組みます。

私からは以上です。

◎島内農林水産部長 登壇Ⅱ 私からは、唐津市浦地区の治山事業緊急整備についてお答えいたします。

県では、近年の気候変動に伴う線状降水帯の発生などにより、大雨の激化、頻発化によって激甚化する山地災害に対応するため、地元の要望や「佐賀県治山事業五箇年計画」に基づき、計画的に治山対策に取り組んでおります。

治山対策につきましては、既に崩壊が発生した緊急性の高い箇所での復旧対策と、崩壊のおそれがある箇所において災害の未然防止のための予防対策がございます。

復旧対策の中でも、豪雨災害等により人家や公共施設等に被害を及ぼしている箇所については、補正予算などを活用し、早期に緊急治山事業に着手することとしております。

議員御指摘の唐津市浦地区につきましては、令和六年四月に地元区長から落石の相談があったことから、県の林業技術職員が地元区長、唐津

市の職員とともに、五月と七月の二回、現地確認を行っております。

現地確認の結果、地元が不安に思われている大きな石は、石の基礎部分に浸食がなかったこと。石の表面に亀裂や風化がないこと。降雨により水が集まるような地形ではないことなど、これまでの知見から直ちに緊急的な対策を行う必要はないというふうに判断したところでございます。

しかしながら、地元には対策を要望されている大きな石以外にも石が複数確認されたことや、長年にわたり落石に対する不安を持たれていることから、令和七年度当初予算において、区域内の全ての石の位置や大きさ、安全度などを把握するための調査測量費を提案しているところでございます。対策の要否につきましては、調査結果に基づき、改めて判断することとしております。

また、このような進め方につきましては、これまでの打ち合わせを通じて、地元浦地区の役員、唐津市に対し丁寧の説明を行い、了承を得ているというふうに認識をしております。

なお、調査の結果、緊急に対策が必要な石等が確認された場合は、緊急治山事業による対応も必要と考えております。

加えまして、万が一の事態に備えて、浦地区や唐津市、道路管理者等と情報共有を図り、雨季前までに地域における避難行動につながる体制づくりにも取り組むとともに、地域住民の方々の安心・安全を守るための治山対策を進めてまいります。

私からは以上でございます。

◎横尾県土整備部長 登壇Ⅱ 私からは、大きく二項目についてお答えいたします。

まず、国道二百二号唐津大橋の整備状況についてでございます。

国道二百二号は、県北西部地域の産業や観光の振興など、地域の基盤となる幹線道路でございます。そのうち、唐津市浜玉町から唐津市養母田までの約十・六キロメートル区間を唐津バイパスとして国において四車線化の整備が行われ、交通渋滞の改善ですとか、道路利用者の安全性の向上などが図られてきたところでございます。

唐津大橋を含みます一・三キロメートルの区間が暫定二車線で残っておりまして、交通渋滞の改善などの対策が必要であるということでございます。令和四年度に新規事業採択をされまして、国において四車線化の事業が今進められているところでございます。

これまでに現地の調査や橋梁の詳細な設計などが行われ、昨年度、唐津大橋の工事に必要な進入路の整備が実施されているところでございます。

今年度は唐津大橋の橋脚――五基ございますが、川の中の支える下部工でございます、この改築工事に着手されているところでございます。令和六年十一月に施工業者と契約をされておりまして、現在、仮設の足場が設置されております。橋脚の改築が進められておりまして、出水期前に現場の作業を完了する予定というふうに聞いております。

県といたしましては、事業の進捗を把握するとともに、予算編成の時期を踏まえながら国へ政策提案等を行っているところでございます。県では、昨年十一月、そして、今年一月に政策提案を実施したところでございます。また、地元の唐津市と商工会では昨年十一月に提案活動をされておりまして、県もこれに同行しております。財務省や国交省に対して、唐津大橋の早期整備を求めたところでございます。

今後も引き続き、地元唐津市や商工団体などと連携しまして唐津大橋四車線化の早期整備に向けて、財務省、国交省へ働きかけてまいります。次に、佐賀唐津道路の唐津―相知間の早期事業化についてお尋ねがございました。

佐賀唐津道路は、佐賀市と唐津市を結び、県の南北軸として広域幹線道路ネットワークを形成する重要な道路でございます。佐賀唐津道路の全体が延長約四十キロございます。これまでに東多久バイパス、厳木多久有料道路、厳木バイパスの合計十六・六キロメートルが暫定二車線で供用しております。平成二十六年三月に厳木バイパスの相知長部田インターが開通した後、平成二十八年年度からは国の事業として多久佐賀道路のⅠ期が事業化され、県事業として佐賀道路がそれぞれ事業化されたところでございます。

現在、事業効果の早期発現に向けてこの多久佐賀道路（Ⅰ期）では用地買収が進められております。佐賀道路では盛土とか構造物の工事を進めているところでございます。全体としてはそういう状況でございます。唐津―相知間の早期事業化に向けた取組でございます。

県では、昨年十一月と今年一月に政策提案を実施しております。また、期成会においても昨年十一月に提案活動を実施されておりまして、県もこれに同行しております。財務省や国交省に対して、唐津―相知間の事業化を求めたところでございます。

期成会の勉強会でのこれまでの取組のお尋ねもございました。期成会が開催します勉強会におきまして、地域の現状ですとか、課題、整備により期待される波及効果について議論がされておりまして、昨年十一月の提案活動では、この成果を活用して国への政策提案が行われた

ところでございます。

今後も、期成会などと連携しまして唐津―相知間の事業化に向けた道筋が示されるように国へ働きかけてまいります。

私からは以上です。

◎酒井幸盛君 登壇Ⅱそれでは、再質問を行います。

まず、路線バスを持続的に可能なものとするための利用促進の取組についてお尋ねをいたします。

利用促進の対策については、今、「SAGA2024」に向けた便利でお得なデジタルチケットの造成や乗って支える意識をますます広げる取組を継続、ラッピングバスなどを通じて子供からバスに親しむ機会を創出していくと答弁がありました。単一路線の問題では、県や市町、事業者が連携して県内の路線バスネットワークの全体の問題として考える必要があると考えます。

そのためには効率的な運行の対策や運転士確保の取組が必要だと考えますが、どのようなになっているのかをお尋ねいたします。

次に二点目が、唐津市浦地区治山事業緊急整備についての再質問を行います。

先ほど部長は危なくないと、そういうことを調査もしないで何でそういうことが言えるのかと。何のための治山事業ですか、そのために調査があるんじゃないですか。

要望の内容を読みましたか、要望には何て書いてありますか。読みますよ、私も控えをもらいましたから。

要望の内容は、「山林の中腹に不安定な巨石が複数あり、豪雨時や地震などによる落石等が起これると大変危険な状況にある。」と、要望書を

何と思っているんですか。

それから、「現状」、「いつ落石が起きてもおかしくない状況であり、大変な不安を感じている。早急に対応をお願いしたい。」と要望書に書いてあるじゃないですか。

そしたら、今私に答弁されましたけど、それを何で地区の方にそういうふう回答されぬのですか。これは二十九年前からの話なんですよ。ずっと浦地区の人は――そして、何年前かな、私が議員になったもんですから、「おい、酒井議員、どうかしてくれないかと、二十何年間もずっと言ったけど」と、皆さんは、県と唐津農林事務所、それと、市の農地林務課あたりとずっと協議をしてきてあったんですよ。要望書を出す前に、何でそういうことを言わないんですか。浦地区の区長さん、今日はテレビでみんな見えていますよ。はっきり言います。

そして、おととい、また行かれたんでしょう。昨日、私に夜――（酒井さん、前向いてしゃべらんとマイクが入らん）「マイク使って」「前向いてしゃべらんと聞こえん」と呼ぶ者あり）いや、顔見らんといけんもん。いや、本当ですよ。治山事業というのを軽く見たら駄目ですよ。

そしたら、今回予算を調査費ということで九百七十万円を何で挙げられたんですか。大体治山事業は国庫補助で全額補助なんです。だから調査費を委託して、そして、該当するしないは補助金申請をしないといけないんですけど、失礼な言い方ですけど、部長の判断というか、職員の判断で、駄目ですよ、今私に答弁されたじゃないですか。

それなら、要望書が令和六年四月五日に出ていますよ。だから、そういうのをこういう議場で回答する内容じゃないんじゃない。これは浦地

区の区長さん、地区の代表ということで持ってきてありますよ。そういうことで、これは本当、初めは喜んであったんですよ。私はこの前、部長と話したときに、十一月議会のときに——ちよっと話は戻りますけど、最初、浦地区の代表の方が、「おーい、酒井議員、ちよっと来てくれんか、もうどうにもならん、県と市の農地林務課とずっと話をしよるばつてん、調査進まんぞ」ということで、六月の何日か話を受けまして、その後、そんなことはないでしょうもと、治山事業というのは、これは国の事業なんです。それも一自治体で駄目ですか、この要望書はうそ書いて出したと思いますか。地形は見ましたか。あの下は、県道唐津呼子線の道路が走っていますよ。それとか唐津の市道なんか。それで浦地区はかなり面積が広いんですよ。浜玉町の今坂地区で不幸な事故がありました。あれから唐津市民は裏山の治山事業についてはもうびりびりしてあるですよ。だから、こういう議場であれば危なくないとか、最初にこの方に言うべきじゃないですか。

そういうことで、本当、浦地区の人は、八月の九日に、それは駄目です、すねということ、唐津農林事務所と、農林事務所でも入って話し合いましたよ、どうにかしてくれんかと。もう要望書はそのとき出ておったんですよ。要望書を出しておって何も反応がなかったから、私に、「おまえ今度、県会議員になったな、どうにかしてくれんか」ということで言われたんですよ。唐津のほうは県会議員も東部ばかりで、あつちのほうは県会議員は誰もおらんですよ。鏡三人、相知、浜玉、あと、唐津からずっと西のほうは私だけなんです。私は唐津を背負っているんですよ、本当です。だから、私に頼って、そして私が、それはするようになりまして。それから、話し合いをされたでしょう。ずっと記録

持っていますよ。

それから、きのうおとといに、私が一般質問するからということで、すり合わせをされ、地元と県で共同認識を持つておく必要があるため、これまでの打ち合わせの内容を再確認しますと。そのときに言いました。これはきのうおとといの話ですよ。きのうも私を呼ばれたんですよ。八時か九時頃、議会が終わって帰ろうとしたら。確認したときは言うてないでしょう。そういうこと、今みたいのを。言うてあるなら私はこんな質問せんでよかったですよ。

◎議長（大場芳博君） 質問をしてください。

◎酒井幸盛君（続） Ⅱ いやいや、そういうことで、ここところが大事かけんさ、こういうので行政が県民を軽々しく、要望書も出ておって、県民にもうちよっと寄り添ってくださいよ、県民の痛みを分かりますか。要望書を見て、先ほどの文言は言いましたけども、普通の人はこれで大体は分かると思いますけど。それから私が思ったのは、私が部長に話をして、十一月の議会のときに予算は考えておると言われたでしょう。だから、私はすぐ地区のほうに……（「だから、質問しよう」「答弁を求めてください」と呼ぶ者あり）そいけん、ここんところがやっぱりしっかりしておかんと。だから、問題は私どもはお互いみんな議員ですよ、皆さんそれぞれにいろんな地区から要望があるよ、要望というか、してくれろと、そのとき議場に持つてきて、そこで回答されてもね、その前に、そういうことであれば、もう地区は何回集まってると思うですか。これはずっと……

◎議長（大場芳博君） 質問は簡潔にお願いします。行ってください。

◎酒井幸盛君（続） Ⅱ そういうことで、今日は私はもうこれ以上は言い

ません。（発言する者あり）今、回答が出たけんさ。私は、調査ならもうちょっと緊急的に早く何でやれなかったかって言いたかと。というのは、八月に打ち合わせをして、だから九月議会、十一月議会、そして、今回の二月議会の補正で調査をして、そして、七年度の当初に補助金申請をするべきではなかったかということで、そこをちょっと回答くれますか。緊急なのを何で当初に調査費を組むんですか。何のための打ち合わせを今までしてこられたんですか。地区の人はみんなテレビをつけてはらかいておられますよ。

そういうことで、したら調査費もう組まんでいいんです、そういうふうに言います。だから、何で調査費を組まれたのか、そして、補正を三回調査費を組んで、そして、七年度当初予算で補助金申請をすると、国庫補助の全額補助ですから、県費で調査をして、そして、国庫補助を取ると、そういう流れでやっぱりやってもらいたいです。その辺で、何で今回、調査費を当初に挙げたのか、よろしく願います。

それから、佐賀唐津道路（唐津―相知間）の早期事業化についての再質問を行います。

これは先ほども言われましたけれども、私はこの前質問したときは、期成会と、整備効果とか、そういうようなのを協議しますと言われたんですよ。そして、私はいつもあそこの厳木の道の駅の前を通りますけど、もう既に佐賀―唐津間の道路のときに、相知から唐津までの整備効果は国土交通省はちゃんとあそこに書いておりますよ。あそこを見られているんですか。「整備効果①」、「広域観光周遊ルートの形成に貢献！コロナ禍以前は『佐賀の二大祭り』の観光客数は増加傾向！九州佐賀国際空港を利用した県内外を周遊する観光地ツアーも好評。佐賀唐津道路の

整備による新たな広域観光周遊ルートの形成により」と。整備すればこういう効果がありますと。「唐津市をはじめとする沿線地域の観光振興に期待!!」と、今、知事が一生懸命あつちのほうも力を入れてくれておられます。しかし、このルートが全然決まらんから、せっかく今度は名護屋城の大茶会とか三月にありますよ。そういうようなのに来たくても来れない人も出てくるわけですよ。そういうことも考えて、やっぱりその辺を、そして、ルートをはっきり決めてください。なぜルートを決めなかったのかお尋ねします。

以上で再質問を終わります。

◎引馬地域交流部長 登壇 酒井議員の再質問にお答えを申し上げます。路線バスにおける広域運行の検討や運転士確保の取組についてのお尋ねでございました。

冒頭、御答弁申し上げましたとおり、私ども利用の促進に加えて、運行の効率化、運転士の確保の三つの柱で取り組んでおるわけでございます。

まず、議員御指摘の広域の運行の観点とは、この運行の効率化に入っております。さきの十一月議会で路線バスや鉄道の利用実態調査、それから、県外からバス運転士を確保する事業の予算を可決いただいたところでございます。早速、私ども取組を進めております。

まず、運行の効率化としては、県ではこれまで実際に私ども職員が乗車をし、利用の状況を確認したり、また、県で保有をしているデータなどから独自に実態の分析を進め、様々な検討を重ねてまいりました。いよいよ次のステップとして、今後は外部の専門家による利用実態に関する調査や分析、これをしっかりと取り入れて、運行の効率化などに向け

た検討を一層深めていきたいと考えております。また、いわゆる社会実験の実施なども含めまして、事業者、市町、国とも議論や検討を重ねているところでございます。

転じて運転士の確保の取組のほうでございますが、こちらは県内バス事業者が県外において採用活動をする場を県が設定いたして、バス事業者様に積極的に採用活動に取り組んでいただく、また、採用者に支援金を支給される事業者の取組を私も県としても後押しをするということをしております。これからも頑張っておられる事業者の皆様を応援してまいります。

今後も、地域の実情やニーズを把握いたしまして、地域交通システム全体が持続可能なものとなるように、地域住民の方々、交通事業者、市町、国と連携をしながら、スピード感を持って取り組んでまいります。

私からは以上でございます。

◎島内農林水産部長 登壇Ⅱ酒井議員の再質問にお答えします。

要望書が出ているにもかかわらず、なぜ早め早めの対応を行わなかったのかという趣旨の御質問だったかと思えます。

議員申されたとおり、令和六年四月五日に地元浦地区のほうから治山事業の要望書が出ております。これは私も承知をしております。この要望書を踏まえまして、先ほども御答弁申し上げましたとおり、五月と七月に地元の方を交えて現地の確認を行っております。その結果、これまでの知見からいたしますと、直ちに対策を行わなければならないというふうな緊急性はなかったというふうに判断をしております。

ただ、議員も申されたとおり、地元の方は一日でも早く着工していただきたいというふうなことも、私、伺っております。そういったことを

踏まえまして、まずは専門家による精査を行いました上で対策工事を行いたいというふうなことから、来年度当初に調査費を計上いたしまして、その後、対策工事を行う。そのほうがより効果的で安全な対策ができるのではないかとというふうに判断をしているところでございます。

ただ、来年の雨季に災害が起きそうときには、先ほど申し上げましたとおり、緊急治山事業による対応も必要かというふうに考えておりますので、地元の現場の状況を注視しながら、地元に寄り添うような形で対応してまいりたいと思っております。

私からは以上でございます。

◎横尾県土整備部長 登壇Ⅱ私からは、佐賀唐津道路の唐津―相知間に ついて、なぜルートを決めて提案しなかったのかという趣旨のお尋ねでございます。

具体のルートの議論に入る前に、まず地域の現状ですとか課題、そして、整備による効果など、様々な観点からいろんな議論が必要かというふうに思っております。また、唐津―相知間の具体のルートについては、地元においても様々な意見があるというふうにも聞いているところでございます。そういうことで、まずは地元の期成会において、地域の現状や課題、整備による波及効果などの議論を深めていただければということと考えております。

私からは以上です。

◎酒井幸盛君 登壇Ⅱ再々質問を行います。

唐津市浦地区の整備事業について再々質問を行います。

これは予算をつけたら、県議会上程の成立の対策ということで、現地事務所における工事工程の説明会、地元役員等に話しますと、こういう

のが書いてある。これは確認書ですよ。これは地元からこういう確認書。それから、巨石総額、附帯工事確認、周辺農地、了解補償、了解事項と、こういうふうな予算がついたら、調査費じゃなくて、こういうのを期待して県も話し合いをしていますよ。県と市の農地林務課、それから浦区長、それと地元関係者と……

◎議長（大場芳博君） 酒井幸盛君に申し上げます。

質問は簡潔にお願いします。

◎酒井幸盛君（続） 〓これは十二月十日に県も確認してありますよ。そして、十二月十七日に再確認もしてあります。これは地元の人が今日はテレビを見てありますから、それを今みたいに言うんだったら、もう一回地元と話し合いをしてください。

以上です。

◎島内農林水産部長 登壇 〓酒井議員の再々質問にお答えいたします。

地元の方とよく話をするようにというふうなことでございました。

これまでも、私どもとしては丁寧に御説明を差し上げたというふうに認識しております。ただ、地元の方に今後の進め方等についてきっちり伝わっていないということであれば、改めてまた農林事務所、それから、林業の専門職員が地元のほうに参りまして、今後の進め方等について御説明差し上げます。

私からは以上でございます。

◎議長（大場芳博君） これで本日の日程は終了いたしました。

あす二十八日は一般質問及び議案の委員会付託を行います。

本日はこれで散会いたします。

午後四時二十二分 散会