

午前十時五分 開議

○古賀和浩委員長「ただいまから地域交流・県土整備常任委員会を開催いたします。

本日の審議に当たり、お手元に本委員会から付託された全議案一覧及び執行部提出による議案の説明要旨と「請願・陳情に対する現状と対策」を配付しております。

これより質疑に入ります前に、このたびの大雨について、委員長から執行部に一言申し上げます。

執行部においては、被害状況等の情報把握に努め、迅速な対応を求めます。

なお、災害対策の担当課長等においては、本日の委員会中に対策の指揮に当たる必要が生じた場合は委員会中の退席を認め、答弁は副部長が行うこととしたいと思います。これに御異議ございませんか。

「〔異議なし〕と呼ぶ者あり」

○古賀和浩委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。

それでは、これより質疑に入ります。

通告に従い、順次発言を許可します。

○猪村委員「皆様おはようございます。自由民主党、猪村利恵子でございます。委員長の許可をいただきましたので、早速質問に入らせていただきます。執行部の皆様よろしくお願い申し上げます。

先ほど委員長からもございましたけれども、夜中の二時四分にはレベル三の大雨警報が伊万里市、多久市、武雄市と表示が出て、そして、二時三十五分、レベル四の土砂災害警報が武雄地区という、私、一時から起きておりましたので、テレビもちょっとつけて音を消しておりましたけれども、表示が出るたびに、私、ホテルにおりましたものですから、心配で心配でたまらなく作業をし

ているところでもございました。

水害の備えについての質問の前に、河川砂防課長、私が質問にこれから入りますが、昨日から今日にかけての状況でお知らせをいただくことがございましたら冒頭にお願したいというふうに思っておりますが、お願いできますでしょうか。

○藤田河川砂防課長「先ほどお話がありましたけれども、六月二十二日からの雨による被害の状況について報告したいと思います。

雨が六月二十二日から断続的に現在降っている状況でございます。佐賀県全域で累計二百ミリを超える大雨となっております。特に西南部方面では大きな雨に達しているところでございます。その中でも、太良町の大浦観測所では二十二日の降り始めからの雨量が、本日八時三十分の時点で四百八十ミリに達している、そのような大きな状況となっております。

今現在、県西部、南部を中心にいたしまして、四市町、武雄、嬉野、太良、有田地区にレベル四の土砂災害危険警報、三市にレベル三の土砂災害警報、七市町にレベル三の大雨警報が発表されているところでございまして、今予定では、レベル四は昼頃まで継続するような予定となっております。現時点で激しい雨が降り続いている地域はございませんけれども、今後、西からの強い雨雲が入ってくる可能性はあるかなというところにはなっているところです。

県におきましては、昨日、六月二十四日に大雨警報が発令されて、連絡室を立ち上げております。一旦廃止にはなりましたが、再度、昨日の十一時にレベル三の大雨警報が発令されて、連絡室を立ち上げて、現在も継続して情報収集に当たっているとございまして。

現時点での被害の状況につきましては、人的被害はございませんで、今、避難者が約十五世帯の十七名となっております。

あと、公共交通機関の状況といたしましては、始発からJR長崎本線ですと

か佐世保線、松浦鉄道と、西のほうを中心に運行を取りやめになっているところでございます。

道路につきましては、現時点で県管理の道路についてになりますけれども、国道四百九十八号の武雄市橋町について約五キロで、それを含めまして、冠水による三路線四力所が通行止めとなっております。

県管理河川の水位の状況につきましては、河川水位は大分下がってきております。昨日までで、これまで避難判断水位に上がった河川は三河川ございましたけれども、氾濫危険水位までは到達いたしていないという状況になっております。

以上、特に現時点では大きな被害等はあっておりますませんが、今後、引き続き情報収集をしていきたいと考えております。

以上です。

○猪村委員⇨河川砂防課長ありがとうございます。御丁寧な説明ありがとうございます。ありがとうございました。

武雄の橋町の冠水、それからポンプ車が作動しておりますして、六角川に吸い上げていただいて、そして、地元の武雄、杵島、藤津の建設業協会の皆様方には、早速、寸暇も惜しんで対策に当たっていただいておりますことに、私も深く敬意を表したいというふうに思っております。

各課挙げて、そして、土木事務所等々の皆様においても、市町の職員様においても連携をして、情報収集、そして、県民の命の安全を守っていただきたいというふうに思っております。

大変緊張感があふれる時期になりました。そして、朝は地震もありまして、私も東北にいる友人にすぐLINEを送ったところでもございました。

本当に朝から心配なことが起こっておりますが、皆様、私も長い質問項目を挙げておりますので、寄り道をせずに、通告に従ってさくさくと質問をしてま

いりたいと思っておりますが、それたら御注意くださいませ、委員長、よろしくお願い申し上げます。

それでは、水害の備えについて質問をさせていただきます。

いよいよやっという感じで梅雨本番を感じて、そして今日を迎えておりますが、ここ二年ぐらいで久しぶりに雨の予報が一週間続いているなというふうに思っております。少し前まで水が足りず、今年は私の地元の山間部でも田植えが遅れているといったような地域の方々との会話、そして心配の声が報われるような雨だなというふうに思っておりますが、しかし、大変なことになっております。

しかしながら、これからも少し鎮静化というか、夕方にかけて少し落ち着くという予報もございますけれども、台風七号の接近、長雨の後の台風は私としても怖いのです。これまでこのような折に浸水をもたらした、大被害をもたらした経験もある私の地元武雄市にとっては、大変な不安と直面する季節の到来でもございます。今年も災害のない実り大い年となるように祈るばかりでございます。

近年は、全国各地で豪雨災害が激甚化、頻発化しており、県内でも令和元年の佐賀豪雨、令和三年の八月豪雨、令和五年の九州北部豪雨に見られますように、大きな災害が立て続けに発生して、いまだ爪痕を残しております。

一方で、令和八年五月二十九日から、河川氾濫、大雨、土砂災害、高潮に関する防災気象情報をより分かりやすく表現し、その危険性について住民や水防関係者へより明確できめ細やかな周知を行い、適切な避難行動につなげることを目的として、気象庁によって情報表現や名称が大幅に変更されましたことは、ここにいらっしゃる皆様は報道等で御存じのことと存じます。

モニターに少し出させていただきましたけれども、（モニターを示す）このような中に水害を軽減するための水防計画は大変重要なものであり、今年度の

水防計画については内容が大きく見直されたとお聞きしております。

私の地元の武雄市は低平地を大きく抱え、内水氾濫による浸水被害が大変深刻な課題となっております。住民の生命や財産を守るべく、昨日御視察いただきました武雄市武内町の松浦川整備をはじめ、六角川調整池整備や特定都市河川の指定を受けるなどして、流域治水整備も国や県も一緒になって加速していただいているところでもございます。感謝申し上げます。今後ともよろしくお願い申し上げます。しかしながら、今後、毎年本格化する雨季にさらにしっかりと備えていく必要があると考えており、次のことについてお尋ねをさせていただきます。

水防計画についてでございます。

県では毎年度、水防計画を詳細に定め、同計画に基づき水防活動を行っていると聞きしておりますが、一点目、水防計画の内容についてお尋ねをいたします。

水防計画は何に基づき策定されているのか。また、目的や内容はどのようなものになっているかを、まずお尋ねいたします。

○藤田河川砂防課長Ⅱ水防計画についてですが、水防計画は水防法を根拠としております。その中で、市町は水防管理団体として「水防を十分に果すべき責任を有する。」と規定されております。県は、「水防管理団体が行う水防が十分に行われるように確保すべき責任を有する。」と規定されております。

また、水害時という限られた時間の中で、国、県、市町、水防団、気象台など様々な組織が連携し、迅速に水防活動を行う必要があります。そのため、県は「水防計画を定め」、毎年「水防計画に検討を加え」、必要があると認めるときには「これを変更しなければならぬ。」と規定されております。

次に、水防計画の目的について説明いたします。

洪水、内水、高潮、津波による被災を警戒、防御するため、県下の河川、た

め池、海岸などにおける水防活動や消防機関の活動、市町の水防管理団体相互間の協力応援、水防資材等の整備、避難等の内容を明示し、もって水防の万全を期すこととなっております。

また、水防計画では、水防に関する連絡の統括を図るための組織編制を行い、組織ごとの役割や行動基準について明示しているところがございます。

具体的には、水防組織、水防に関する連絡・通報・実施体制、水害に際しての関係機関の役割分担と業務の内容、水防訓練や水防啓発などについて明示しているところがございます。また、備蓄資器材の状況や河川の重要水防箇所、洪水等により交通不能のおそれがある道路や橋梁、排水ポンプ設置箇所などについて整理を行っております。

以上になります。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。しっかり計画を立てていただいているものと思っております。

私も内容を見させていただきましたが、水防計画の見直しが大きく見直されたとお聞きしておりますが、主にどのような内容の見直しがされたのかを次にお尋ねしたいと思います。

○藤田河川砂防課長Ⅱ豪雨等の自然災害が激甚化、頻発化する中で、洪水や高潮の危険性について、住民や水防関係者に分かりやすく、きめ細かな情報伝達を行うこと、観測・予測等に関する技術の進展による迅速な水防情報の周知体制の強化により、洪水や高潮からの被害の軽減を図ることなどを目的に水防法が改正されているところでございます。

本県の水防計画におきまして、この法改正を踏まえまして、新しく水防法に規定された河川氾濫のおそれや堤防決壊等の際の関係機関への通知義務ですとか、住民等への周知等について、県の責務として明示したところでございます。

また、新しい防災気象情報で整備されました情報体系に基づきまして、本計画の中で関連する取組においても整合を図らせていただいております。

以上になります。

○猪村委員Ⅱモニターにもお示ししておりますが、（モニターを示す）河川氾濫、大雨、土砂災害、高潮というふうに明記をはつきりとされて、そして、今回、段階が警戒レベル五まで上がっております。色もついておりますけれども、明確にこの表記がなされているということも、県の水防計画にしっかりと当たっているということで安心をいたしました。

次に、防災計画における内水氾濫についての対応についてお尋ねをいたします。

私の地元武雄市においては、内水氾濫への対応が重要だと考えております。

先日開催されました武雄市の六角川調整池期成会で、県の防災気象情報の、この新しい情報をモニターに映しております。（モニターを示す）河川氾濫の指標は外水氾濫を予測したものになっているのではないかとといったような御不安の声が上がっております。私も確かにそうだなというふうに思っております。見直された水防計画では、内水氾濫の対応はどのように位置づけをされているのかお尋ねいたします。

○藤田河川砂防課長Ⅱ内水氾濫への対応についてになります。

水防計画につきましては、内水氾濫の対応も含めた計画ということになってございます。

具体的な対応といたしましては、大雨に関する情報といたしまして、内水氾濫も含めた河川氾濫の通知を行うとともに、「プロジェクトⅡF」等の取組で設置いたしました水位計や監視カメラ、浸水センサーの情報につきまして、「すい坊くん」ですとか「防災ネットあんあん」を通して、市町や住民等に広く情報提供を行っているところでございます。

また、内水氾濫及び外水氾濫につきましては、新しい防災気象情報におきまして、市町ごとに発表される大雨に関する情報の中で、レベル三ですとかレベル四ですとか、警戒レベルとして発表されることとなっております。

各市町におかれましては、これらの情報を基に避難指示の発令の判断をされることになるものでございます。

以上です。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。しかしながら、この表示がよくテレビないしSNSなどにも表記をされて、これは外水であろうが内水であろうが、これは表示がないんですね。もうこれは外水で判断をされているということですが、けれども、詳しく見ていくと、内水をしっかりと明記しているところがあるということ、課長よろしいでしょうか。

○藤田河川砂防課長Ⅱ先ほども申しましたとおり、内水氾濫につきましても、二番目にございます大雨に関する情報の中で、警戒レベルとして発表されるということになっております。

以上です。

○猪村委員Ⅱ分かりました。とにかく県民の皆様がぱっと見て分かるような表示を、県としてもしっかりと構築していただきたいというふうに思っております。

これはあくまでも国の指標でございますが、これがぱっと出ますと、この判断で皆さん行動を取られるというふうに思っておりますので、どうかきめ細やかに命を守る行動をいち早く取っていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、水防活動についてお尋ねをいたします。

私は県の各課、各団体、また市町の各課、各団体、そして何より住民、県民との活動や訓練などによる備えや情報の共有、その情報がより県民に分かりや

すぐ届くことが、県民お一人お一人の命と財産を守ることにもなるのではないかと考えております。

水防計画に定める水防活動について、具体的にどのような対応を行われるのかお尋ねをいたします。

○藤田河川砂防課長〓県は、国や市町、水防団などと連携いたしまして、道路や河川の巡視、雨量や水位の確認、管理施設の状況などの情報収集を行っております。それとともに、地元などから危険な箇所があると通報を受けた場合などには、職員の安全を確保した上で現地に出向きまして、堤防の亀裂箇所や浸水箇所などがないかの確認を行っておりまして、今回浸水したところにつきましても、業者の協力の下、現地確認を行いまして、通行止め等の対応等も行っております。

また、河川氾濫によって災害が発生するおそれがあるときには、水防団への待機、準備、出動の水防警報を市町に通報いたしているところでございます。

さらに、今回見直しました水防計画に基づきまして、河川氾濫や堤防の決壊等による著しい危険が切迫した状態になった場合には、また、実際に氾濫等が発生した場合には、市町の首長による迅速な緊急安全確保の指示ですとか水防活動につなげるために、県から関係市町などの関係機関に、その状態に達したことを通知することといたしております。

なお、浸水による住宅地や道路への被害が懸念される場合などには、市町からの要請を受け、地元の建設業協会の協力の下に、職員が各土木事務所に格納している排水ポンプ車を現地に出動させまして、排水作業を行うこととしております。昨日も有田町での町道冠水時にポンプ車を出動させておりまして、本日委員おっしゃったように、武雄市の橘地区におきまして、ポンプ車を出動させて排水作業を行っているところでございます。

また、仮に災害が発生した場合には、事前に締結した建設業協会との「災害

における応急対策に関する協定」に基づきまして、堤防の状況などに応じて建設業者と協力いたしまして迅速に応急対応の措置を講じまして、被害の拡大を防ぐとともに、被害箇所の早期復旧に努めることとしております。

以上です。

○猪村委員〓ありがとうございます。私の地元のことばかり申し上げて申し訳ないんですが、西川登矢筈地区におきましては、令和元年の災害の爪痕が残っております。地滑り箇所、それから、武雄市は土砂災害区域が非常に多々ございますけれども、地滑りが発生しております。それで、探知機といたしましうか、モニターをつけていただいております。一回外していただいたんですけれども、また地滑りが起きているということで、別の箇所でありましたでしょうか、まだモニターが設置されているというお話を地元の方からも意見交換などでお聞きしているところでもございます。

今日も大変御不安な時間をお過ごしになっていらっしゃるのではないかと、高齢者が多い地区でもございますので、大変心配をしております。どうか県といたしましても、先ほどから申し上げましたように、県民の皆様と暮らしを守っていただきますように、もちろん今までも十分行っていたいただいていると思いますけれども、これからよろしくお願いを申し上げます。

私も、塩田川のほうで、地元の建設業協会の皆様、それから県の職員さん方と水防訓練を、ポンプ車の作動とか点検とかをしながら訓練していらつしやるところを拝見したことがございました。そういったことで、しっかりとそういった訓練の様子も、県民の皆様にお知らせしたほうがいいなというふうにも思っているところでもございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

この問いの最後になりますが、雨季に向けた備えについてでございます。

梅雨の本格化、そして、台風の襲来が想定される時期を迎えております。出水期に向けた備えについてどのような取組を行っておられるのか、そして、こ

れから行っていけるのかお尋ねをいたします。

○藤田河川砂防課長Ⅱ出水期の前には、県は雨季前点検といたしまして堤防のパトロールを行いますとともに、排水機場ですとか水門などの河川管理施設につきまして、土木事務所の職員や専門の業者による設備全体の試運転を行いまして、確実に稼働できるかを確認しているところでございます。また、円滑な水防活動が実施されるよう、関係団体と連携いたしまして、毎年、雨季前に水防訓練や備蓄資器材の確認なども行っております。

さらには、各土木事務所に配備している排水ポンプ車につきましては、日頃から職員と建設業協会の会員による訓練を行っているほか、毎年、雨季前には全五台の排水ポンプ車による合同訓練、通称「フアイトレ」を実施し、運用技術の向上も図っております。

さらにまた、毎年、雨季前に河川とダムの情報伝達に関する洪水対応演習を実施しているところでございまして、また、六月四日には知事や関係機関が参加した佐賀県災害対策図上訓練を実施いたしまして、（頁で訂正）災害対応能力の向上及び関係機関との連携能力の向上を図っているところでございます。これから梅雨が本格化してきまして、台風が襲来する時期も迎えてまいります。今後も、関係機関と連携しながら、内水氾濫への対応も含めまして水防活動に取り組むとともに、災害が発生した場合には被害の拡大防止と早期復旧に向け、迅速かつ適切に対応するなど、県民の暮らしの安全・安心を守っていくこととしております。

以上であります。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。昨日からの災害は、水害というか、冠水は県南西部に起こっておりますが、いつ何とき県全体を襲ってくるかもしれないので、今後とも緊張感を持ちながら、皆さんと共に懸命に努力をしてまいりたいというふうに思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

では、次の質問に入らせていただきます。

○古賀和浩委員長Ⅱ猪村委員、答弁があります。

○藤田河川砂防課長Ⅱすみません、訂正させていただきます。

先ほど知事と関係機関との図上訓練につきまして、六月四日と申しましたけれども、正確には六月九日でございます。申し訳ございませんでした。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。

それでは、次の質問に入らせていただきます。

アスリートの県内流入の取組等についてでございます。

現在、サッカーワールドカップが開催され、日本代表の活躍に国民一同が元氣や勇気をいただいていると思います。私の子供たちもサッカー少年、少女でしたので、心から大応援をしておりますし、そもそも私はスポーツ観戦が大好きでございます。

昨年、私も佐賀県相撲連盟の副会長に御推挙いただき、専ら週末は相撲の応援に駆けつけさせていただくことも多くなっております。また、今年九月は第二十回アジア競技大会、十月にはアジアパラ競技大会を愛知県名古屋で開催される予定となっております。私もぜひ応援に参りたいと思っております。

子供から大人まで男女を問わず、障害のあるなしにかかわらず、スポーツは人を、町を元気にする力があると実感しております。

さて、佐賀県はＳＳＰ構想の下、「ＳＡＧＡ２０２４」を跳躍点に、スポーツを生かした人づくり、地域づくりを進めてこられております。これだけスポーツに力を入れている県はほかにあるだろうかと思っている中、今議会においても、市町と連携して新たなアスリート寮の整備を進める予算が提案されるなど、「ＳＡＧＡ２０２４」の後も後戻りすることなく、スポーツ医科学の活用やマルチスポーツの推進など、とがった政策を一つ一つ進めていっていただきたい、そして、いただいていると思いますが、今後も進んでいくことを願っ

ております。と同時に、県内市町においても、スポーツの力を生かした取組がさらに進んでいってほしいとも願っております。また、そのようにして、アスリートがスポーツで食べていけるような、アスリートが活躍できる社会の実現に佐賀県もしっかりと尽力していただきたいと思っております。

これまでの様々な人材育成の取組の結果、佐賀から世界に挑戦するアスリートが数多く輩出され、その中には、佐賀で育ち、佐賀で活躍するアスリートもいらつしやれば、社会人になってから佐賀を拠点にして活動するアスリートもいらつしやいます。一方で、県内出身者でも大学進学を機に県外に拠点を移すアスリートもいらつしやいます。そうしたアスリートも、いずれは佐賀に帰ってきていただきたいと強く思うのです。そのためには、佐賀に帰ってきてやすい、帰ってきたいと思ってもらえるような取組やサポート体制を整え、確実に情報提供していく必要があると考えます。

そこで、次の点について伺いいたします。

アスリートの動向の把握についてでございます。

佐賀県出身のアスリートに帰ってきていただく、また、他県出身のアスリートを呼び込むためには、県外にいらつしやるアスリートの動向を把握しておく必要があるのではないかと考えますが、県外にいる優秀なアスリートの情報をもどのように把握しているのかをお尋ねいたします。

○尾鷲アスリート育成支援チームリーダーⅡ佐賀の高校生アスリートが、大学進学を機に他県に出ているケースは多くあります。そういう選手たちに近い存在は、やはり指導に当たってきた学校や競技団体の指導者であり、指導者たちも佐賀で育った選手がいずれは戻ってきて、佐賀を拠点に選手、指導者として活動してくれることを願っています。

そのため、選手が県外に出た後も指導者は大会成績をチェックしたり、進学先の監督に話を聞いたり、また、時には選手本人から直接相談を受けたりもし

ながら、選手の動向をよく把握されています。

県としては、県内の指導者とふだんからよく話をしてのことから、その中で佐賀出身のアスリートの動向を聞き取り、把握に努めております。

次に、県外出身アスリートの動向の把握について申し上げます。

S S P構想の推進により、特に高校におきましては、柔道やレスリング、ラグビー、サッカーなどは他県から選手が流入しています。佐賀の指導体制の評判がよいことで、他県の優秀な選手がおのずと集まってくる状況です。

また、社会人アスリートでも、佐賀の練習環境がよいことから、県内に拠点を移すアスリートも増えております。もちろん、全ての競技がそうではないことから、県の担当者が全国大会の視察ですとか、大学・企業の監督を訪問したり、また、県内の指導者が持つネットワークを活用するなどして必要な情報を収集しています。

佐賀出身のアスリート、また、県外のアスリートのいずれにつきましても、県としては、学校や競技団体の指導者と連携をしながら動向の把握に努めております。

以上です。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。私も帰ってきてたい、帰ってこさせたい学生がいるんだけどというようなことを御相談いただいたりいたしましたので、この質問を起こさせていただいた次第でもございます。

アスリートの県内流入の取組について伺いをいたします。

高校生アスリートに対する取組についてでございます。

S S P構想の取組により、新たに佐賀県で学びたいと考える学生を増やすことは、人口減少社会において地域活性の一助になると考えますが、高校生アスリートの県内流入を後押しするための取組について伺いいたします。

○田久保S A G Aスポーツピラミッド推進チームリーダーⅡ高校生アスリート

の県内流入を後押しする取組として、まず、SSPホープアスリートの認定制度がございます。全国大会で八位入賞程度の实力を持つ中高生アスリートをSSPホープアスリートとして認定し、支援金を給付することで、県外のアスリートが県内の高校に進学しやすくなるような取組を進めております。

また、県教育委員会では、県立高校の入試において競技実績に基づく募集枠を設けて、県外から進学しやすいようにしているところでございます。

その上で、本県には県立高校に寮がないことから、民間企業の社宅などを改修し、令和四年から佐賀市、鳥栖市、太良町の県内三カ所にアスリート寮を開設し、運営しているところでございます。

これらに加えまして、令和八年度から佐賀市内に旧教職員宿舎を活用した女子生徒向けのアスリート寮の整備に着手するとともに、今議会では白石町と連携して、アスリート寮と合宿を整備するための予算を提案させていただいてるところでございます。

また、アスリート寮に入居できない場合や、指導者が生活面も含め、自ら世話をしたいという場合もございまして、そういう場合は競技団体などが民間アパートを借り上げる経費に対して支援するなど、高校生アスリートの受け入れを支援しているところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。私も思っておりまして。アスリート寮、白石にできる女子寮が十名だったですかね。これに入れない方はどうなるんだろうと思っていましたけれども、しっかりそういうサポートがあるということに安心をいたしました。

次に、社会人アスリートに対する取組についてでございます。

先ほども申し上げましたけれども、つい先日、県内出身のメンターの大学生なんですけれども、大学四年生で、実習等々でこちらに帰ってきます。そして、

就職を考えているということを団体の方と一緒に話させていただきまして、私としてもぜひ佐賀県に帰ってきていただきたいし、活躍していただきたい。そして、活躍をどんどんしていただきたい、指導もしていただきたいというふうに思ってお願いをしたところでもございました。

こういう選手が、先ほど一番最初の質問でもお尋ねをいたしました、そういうメンターでもあられて、認定を受けて、県の支援も受けている学生さんがまさに帰ってくるよというような情報がないんだろうかというふうに思ったんです。もちろん全国大会でも優勝もされ、そして、引く手あまたの学生さんたちであります。大学で行った先でも残ってくれと言われている、優秀といまいのかな、もったいないなというふうに思っております。

こういう大学生の社会人アスリートとして活躍したい方にとって、就職と練習環境の両立が大変大事だと思っております。アスリートにも生活がございまして、就職先は重要な要素でございます。本当に迷われている状況でもございました。社会人アスリートの就職支援に関する取組について伺いをいたします。

○田久保SAGAスポーツピラミッド推進チームリーダーⅡ県では、社会人アスリートの就職支援として、アスリート、指導者の採用を希望する企業と、県内での就職を希望するアスリートを県自らマッチングする「SSPアスリートジョブサポ」に取り組んでおります。

企業とアスリート双方から希望する労働条件や練習への支援内容、給料や勤務時間、試合や合宿などで遠征に行く場合の取り扱いなどについて丁寧に聞き取りを行った上で、アスリートにとって望ましい環境での就職をサポートしているところでございます。

このジョブサポ制度には、県内百三十一社の企業がエントリーいただいております。

りまして、これまでの実績として、スタートした令和元年から令和八年六月までに、二十五社、百三十二件の就職に結びついております。

以上、お答えいたします。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。アスリートジョブサポの制度、こういったものが届いていれば、何らかの問い合わせといましようか、そういったものがあつたかもしれません。それが届いていないというのも少しあるのではないかなというふうに思った次第でもございます。

S S P構想の情報提供について、次にお尋ねをいたしますが、県外にいらっしゃるアスリートに佐賀県内に戻ってきたい、佐賀県で活躍したいと思つてもらうためには、アスリートに対して、団体にもそうです、市町にもそうですけれども、S S P構想の取組をしっかりと伝えて、アスリートの周りの方たち、家族や地域の方々にも情報提供していく必要があると私は考えますが、S S P構想の情報提供をどのように行っていらいっしゃるかお尋ねをいたします。

○田久保S A G Aスポーツピラミッド推進チームリーダーⅡ県外にいらっしゃるアスリートが佐賀県に戻ってきたいと考える際に御相談されるのは、保護者のほか、県内にいる自身の指導者である場合が多くございます。また、一般の就職と異なり、練習や指導と仕事との両立になることから、アスリートの進路選択に大きく関わりを持つ県内の指導者に対し、県が行う就職支援について情報提供を行っております。既にこうした情報を基に、自らのネットワークも生かしながら、県外から多くの選手や指導者の確保を進めていらっしゃる競技団体もございます。

また、県が直接、県外のアスリートや団体に情報提供する取組といたしまして、東京都内で関東の大学や中央競技団体を対象としたフォーラムですとか、関東の大学に進学した佐賀県出身のアスリートを対象とした交流会を開催しました。交流会には、大学生アスリートのほか、高校時代の指導者も参加してい

ただき、同窓会的な和やかな雰囲気の中で就職支援の取組を紹介したところでございます。参加した学生からの評判はよく、このような機会をまたつくってほしいですとか、もっと友人を誘って参加したいなどの声をいただきました。

アスリートの就職に関しましては、当然、保護者やその御家族、周りの方々にとつても大切なことでございますので、県民だよりや新聞、S N Sなどを活用して、S S P構想の取組、S S Pが行うアスリートに寄り添った支援について周知をしているところでございます。

以上、お答えいたします。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。関東や関西、いろんなところの大学に行かれている、それから、就職して出られて活躍していらいっしゃる。私も一人は関東の大学、お一人は山陰の大学、公立大学に通われて、全国制覇もなされている女性アスリートでもございます。もったいないなと、やる気、勇気、元気を私もいただけるような、御飯をがあとと食べて、もう本当に元気な方です。帰ってきていただいて御指導いただいたり、無理も言えないところでもございますが、せっかくでしたら、情報を届けて帰っていただけるような道筋があればいいなと。

それから、よく思うのが、これだけS S P構想、県民の皆様も佐賀県はスポーツに力を入れているよねということは何となく御存じかもしれないけれども、私もよくお話しする方で、お孫さんの部活動を今熱心に応援しに行っているおばあちゃまがいらいっしゃるんですけれども、例えば、スポーツで大学に行ってもらいたいとか行きたいとか、お孫さんが言っている場合とか、そういうチラシとかポスター、市役所なりスーパ、どこでもいい、体育館でもですね。スポーツ施設でもあれば、こういう制度があるんだとか、こういうことを佐賀県がやっているんだとか、そういうことが分かると思うんですね。私も体育館に出向きますと、そういうものはあまり見たことがないような気がい

たしますので、ぜひともがった政策をやって予算をつけて、そして、人材育成にもしっかりと予算を充てていただいております。頑張っていたきたいというふうに思っておりますし、活躍していただく方々に、佐賀県でより一層羽ばたいていただきたいというふうに思っているところでもございます。

この問いの最後になりますが、市町との連携についてでございます。

県が率先してSSP構想を推進している一方で、私の地元である武雄や競技団体との意見交換の中では、よく意見交換で出てくるんですけれども、市町の体育館や多目的グラウンド、相撲場などの整備について、市町も予算配分には限りがあるとは理解できるのですが、練習環境の整備が遅れているところがあるとお聞きすることが多々あります。私も、そのようなところを目にすることがございます。

SSP構想が目指すスポーツを生かした地域づくりを進めるためには、市町や競技団体との情報提供や、情報の共有などといった連携も大変重要だと思うのですが、今後、市町や競技団体と連携して、どのようにSSP構想を推進していくのかお尋ねをいたします。

○田久保SAGAスポーツピラミッド推進チームリーダーⅡ市町の予算編成におきまして、どのように予算配分が行われるかどうかは市町の判断になるかと思えます。SSP構想が進めるスポーツの力を生かした人づくり、地域づくりは、市町それぞれの教育や経済、観光などの施策と相まって、新たな事業展開や特色ある地域づくりにつながると考えております。

例えば、今議会に白石町における合宿所とアスリート寮の整備を支援する予算を提案しておりますけれども、これは白石町において、民間事業者と連携し、体操競技を軸にしたまちづくりに取り組まれるものでございまして、これを県も後押しするものでございます。ほかに、武雄市におきましては、スポーツと健康を組み合わせたまちづくりを目指し、地元の医療機関や大学、企業、プ

ロスポーツチームなどと連携して、住民の方々にスポーツを習慣化して健康になっていただくための取組がなされているところでございます。この取組には県も企画の段階から関与いたしまして、適宜助言等を行っているところでございます。

県といたしましては、こうした市町の意欲や取組方針に応じて必要な助言を行い、市町の自発的な取組を促していきたいと考えております。

SSP構想をより推進し、佐賀から世界標準のスポーツ文化をつくっていく上で、それぞれの地域でスポーツが様々な形で根づくことは重要であり、引き続き市町の取組を後押ししてまいりたいと考えます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。確かに市町の取組でございますので、しかしながら、なかなか状況が進まない。例えば、こういう予算があるよ、こういう国の予算があるよとか、例えば、ふるさと納税なんかでもこういう使い方がありますよとか、そういう具体的な情報をお伝えしていただいて、例えば、武雄のことばかり申し上げて申し訳ないんですけども、雨漏りの修理をしている体育館があるんですけれども、しばらくするとまた漏つてくると、いちごっこみたいところで、なかなか地元の皆様もやきもきするところもございまして、ぜひとも協力して情報を流していただければというふうに思っております。

武雄市もさわやかスポーツクラブなど力を入れていただいて、健康とスポーツと両輪で考えていただいているところは本当に私も感謝をしているところもでございます。今後ともよろしくお願い申し上げます。

それでは、次の質問に入らせていただきます。

全国都市緑化フェア・山の博覧会についてでございます。この後、定松先生も緑化フェアについては質問されますけれども、私のほうから少しばかり質問

をさせていただきたいというふうに思っております。

全国都市緑化フェアと「山の博覧会」については、これまで県議会でも議論が行われてきておりますし、私も昨年の六月議会、それから、さきの二月議会と一般質問で質問させていただき、「山の会議」についても、委員会質問で一昨年質問をさせていただいた次第でもございます。

いよいよ本年四月、山博・緑化フェア事務局が発足いたしましたして、これから準備が加速していくと、大変わくわくしているところでもございます。

一方で、緑化フェアと「山の博覧会」は、具体的な内容がこれから決められていくということもありまして、私自身、開催のイメージをまだまだ膨らませたり、持つことができないでおります。

そういったところで、いよいよこのロゴも決まりまして、「全国都市緑化フェア from SAGA」のイメージデザインが左上にかわいくございまして、「山の博覧会」が左の上のところに「SAGA JAM」としてイメージデザインが明記されたところでもございます。（モニターを示す）

それぞれのプロジェクトについてお尋ねをさせていただきたいというふうに思っております。

緑化フェアの会場計画についてでございますが、メイン会場のまずコンセプトについてお尋ねをさせていただきます。

御覧のとおり、メイン会場である佐賀城公園、森林公園、吉野ヶ里歴史公園、この三カ所でございますが、コンセプトはどのようになっているのかお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ本県の「緑化フェア」（SAGA GREEN JAM 2028）「でございますけれども、昨年七月に策定した基本構想におきまして、佐賀の過去、現在、未来を緑でつなぐというフェアの方向性を定め、今年三月に策定しました基本計画におきまして、吉野ヶ里歴史公園を過去、森林公園を

現在、佐賀城公園を未来と位置づけ、それぞれのフィールドで異なる魅力を体感できる構成としていただいております。

具体的なコンセプトといたしましては、吉野ヶ里公園は、「本物の歴史と緑を体感するフィールド」、森林公園は、「県民の多様な活動を発展させるフィールド」、佐賀城公園は、「まちと緑の新たなたちを創出するフィールド」としてコンセプトを設定しているところでございます。

以上です。

○猪村委員Ⅱなるほどですね。佐賀の過去、現在、未来を緑でつなぐ、大変すばらしい文言だというふうに思いますが、佐賀城公園をいかに未来とつなげていくのかというのが、ちょっと私もイメージ的に捉えることがなかなか難しいなというふうに思っているところでもございますが、しかしながら、我が佐賀藩は明治維新以来、もう日本の先陣を切って改革を推し進めたところでもございますので、そういったところでの未来というふうに想像していいものかどうかは勝手な私の想像でもございますが、過去、現在、未来を緑でつなぐということでございます。大変楽しみにしております。

それでは、メイン会場の会場計画についてでございますが、吉野ヶ里歴史公園、それから森林公園、佐賀城公園の会場計画はどうなっているのか、次にお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ三つのメイン会場につきましては、ウェルカムスポット、それから、シンボル花壇をそれぞれに設けますとともに、それぞれの公園の特徴を生かした会場にしていきたいと考えております。

吉野ヶ里歴史公園では、本物の歴史的な価値と広大な空間を生かし、歴史と自然の融合による体験型のプログラムの展開。それから、これまでの緑化フェアになかった夕方から夜にかけてのイベントなども企画したいと考えております。

森林公園では、自然体験や環境学習、芝生広場を活用した佐賀らしいバリュー係留のアクティビティプログラムなどを企画し、現在の暮らしと自然が体感できる場を創出していきたいと考えております。

佐賀城公園では、佐賀県が考える未来の循環の姿―森・川・海のつながりをイメージした展示や、自然との共生、花と緑をテーマとした企画展示などに取り組みまして、町と緑の新しい形を創出していきたいと考えております。

以上です。

○猪村委員Ⅱ企画監、一つお尋ねいたしますが、佐賀城公園の歴史館ですかね、中の本丸歴史館、ここは全く使わないということ、中で何か展示をしたり、イベントに使うということはないということでしょうか。

○松尾政策企画監Ⅱ佐賀城公園の会場計画、今考えておりますのは、主に花修景をしていくところのメインとなるのは、博物館前の広場ですとか、佐賀城本丸歴史館北側エリア、そういったところが花修景をしていくというふうに考えておりまして、本丸歴史館の中まで花修景をやっていくことまでは今考えていないところでございます。今後、話の中でそういった話も出てくれば少し議論はしますが、基本的にはそこは考えていないという状況でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。私もイメージとして本丸歴史館をどのよう緑化フェアにつなげていけるのかなというふうな疑問も持っておりますので、何となく理解できました。ありがとうございます。

それでは、次です。全国都市緑化祭の開催場所についてでございますが、皇室の御臨席を仰ぐ式典も計画されていると思います。全国都市緑化祭はどこで行うおつもりなのかをお尋ねいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ全国都市緑化祭、例年、皇室の御臨席を賜る緑化フェアの中心的行事として位置づけをされております。佐賀県、国土交通省、公益財団法人都市緑化機構の三者が主催となって開催するものでございます。

開催場所につきましては、会場計画なども踏まえて決めていくことになると考えておりまして、具体的にはこれからの検討になっていくと、そういう状況でございます。

以上です。

○猪村委員Ⅱ皇室の御臨席を仰ぐ式典でございますので、厳かにも華やかさも必要かなというふうにも思うところでもございます。これからしっかりと計画をなされていくというふうに御期待を申し上げておきます。

それでは、緑化フェアに向けた公園整備についてお尋ねいたします。

緑化フェアのための公園整備は行わない、ハード整備は行わないという認識でよろしいでしょうか。

○松尾政策企画監Ⅱ都市緑化フェア「SAGA GREEN JAM」では、県の三つの都市公園をメイン会場としておりまして、既存の公園を活用して実施する計画としております。

なお、佐賀城公園につきましては、佐賀城本丸北側エリアを再構築、再構成するということも計画されております。また、「SAGA GREEN JAM」の会場としても活用することとしております。

一方で、「SAGA GREEN JAM」の会場づくりでは、来場者にとつて魅力的な空間となるよう、必要な花壇や仮設の建造物の設置などは行っていく予定でございます。「SAGA GREEN JAM」終了後でも、その公園の利便性が向上し、利用者の満足度向上につながるものは撤去せず、残すものもあると思っております。

以上です。

○猪村委員Ⅱなるほどですね。今から新しく何かを造っていく、例えば、パビリオンとか、何とかガーデンとか、そういったものは造らないと。そういったものは造つていけないということでございます。あるものを生かしていくとい

うことでございます。そういう認識でよろしいでしょうか。

○松尾政策企画監Ⅱ先ほど会場計画でもお答えしましたとおり、三つのメイン会場につきましては、仮設にはなりますが、ウェルカムスポット、それからシンボル花壇は造っていくということでございます。恒久的に残すかどうかはあれですが、今回の緑化フェアでシンボル花壇等は造っていくと、そういう状況でございます。

○猪村委員Ⅱそうですね。業界の造園業協会の皆様も、腕を振るって、毎年、園庭の発展をされているというところでもございます。我が県においての大きな大会のガーデンは、また県の業界さんもしっかりと取り組んでいかれるというふうに思っておりますので、お考えをいただければというふうに思います。

次でございます。緑化フェアに向けた機運醸成についてでございます。

緑化フェアに向けて県民の期待感を高めるため、今後どのように機運を高めていかれるおつもりなのかお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ県内でも、令和十年三月から佐賀で「SAGA GREEN JAM」が開催されるという認知度はまだまだ低いと認識をしております。先ほど委員からも御紹介いただきましたとおり、五月末に「SAGA GREEN JAM」のロゴマークを作成いたしました。現在、認知度向上を図るための基本となるホームページの制作やポスター、それからのぼり旗などのデザインを行っております。急いで広報ツールの作成をしているところでございます。

今年八月には、県内の各分野、造園・緑化、花卉・園芸、それから観光、交通、市町など、それぞれの代表から成る実行委員会を立ち上げることにしております。そこを起点に、県民の認知度を徐々に上げて機運を高めていきたいと考えております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ実行委員会が立ち上がるということですね。なるほど、ありがとうございます。

これからではございますが、モニターにも記しております令和十年三月開催でございますので、来年はしっかりと形が見えてくるような事業になるのではないかなというふうに思っているところでもございます。

それでは、松尾企画監も先ほど少しおっしゃいましたけれども、県内の交通移動対策についてでございます。

来場者にとつて、私は分かりやすい交通案内が必要だというふうに強く思っております。移動手段の確保が大変重要で、とにかく、後ほど「山の博覧会」もお尋ねをいたしますが、三月から秋、長い期間訪れていただく、何回も訪れていただきたい。そして、一分でも長く滞在していただきたい。それにはやはり交通手段、案内がしっかりとしたものが必要され、それから御案内、周知が必要だというふうに思っております。

県内外からたくさんの方がおいでになることを期待しながらの質問でございます。交通移動対策はどのように考えていらっしゃるのかお尋ねをいたします。○松尾政策企画監Ⅱ県外からの来場者を含め、多くの方々に分かりやすい移動手段を案内することは非常に大事な視点だというふうに認識をしております。

三月末に策定した基本計画では、「公共交通機関を最大限活用し、来場者が県は各会場へ円滑に移動できる交通計画を策定する」ということにしております。

このため、公共交通機関などと連携を図りまして、移動手段の検討や交通案内の計画などを進めていきたいと考えております。このほか、レンタサイクルやレンタカーの活用なども案内できればと考えているところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱこれを機に、半年以上になりますか、長い期間、佐賀県において

いただくためには、そして、県民の皆様に改めて県内を回遊していただく、そういうしたことにもなるかというふうに思っておりますので、この公共交通機関の御案内、また、この後、交通施策についても質問いたしますが、各課連携して、ぜひ構築していただきたいというふうに思っております。よろしくお願いたします。

それでは、パートナー会場についてお尋ねをいたします。

来場者には、県内各地域のパートナー会場や「山の博覧会」にも足を運んでいただき、県内全域で盛り上がってほしいと思っております。

応募状況についてお尋ねをいたします。

パートナー会場の応募状況はどのようになっているのかお尋ねをいたします。○松尾政策企画監Ⅱパートナー会場につきましては、県内市町を中心に手挙げ方式で募集を行っております。現時点で十五市町、三十三会場の応募があつているという状況でございます。

以上です。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。少し前までは十三市町だったと思います、十五市町に増えて三十三会場ということで、盛り上がってきているのではないかなというふうに思っております。

実施内容についてお尋ねをいたします。

パートナー会場ではどのようなことが行われるのかお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ各パートナー会場では、現時点でほとんどの市町で具体的な企画はこれからというふうに聞いておりますけれども、地域の公園や歴史的資源、観光資源などを活用しまして、それぞれの地域の特色を生かした花や緑の展示、それからワークショップ、地域イベントなどが展開されていくということを期待しているところでございます。

以上です。

○猪村委員Ⅱメイン会場もそうですけれども、やはり親子でぜひ御来場いただきたいというふうに思うところでもございます。様々な市町の取組が楽しみでございます。

それでは、パートナー会場への支援についてお尋ねをいたします。

県は、パートナー会場に対してどのような支援を行うおつもりなのかお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監Ⅱ「SAGA GREEN JAM」は、自発の地域づくりの活動指針の下、実施することとしております。パートナー会場は、フェアの理念に賛同いただいた市町から手挙げ方式で応募をいただいております。

パートナー会場は、各市町それぞれで企画いただき、フェア開催後も持続可能な活動として地域を盛り上げたいと考えております。このため、パートナー会場の整備、運営は会場の設置団体で実施していただくということ、それから緑化フェアのために施設整備や運営費の補助や支援は行わないということで説明を行っております。

一方で、「SAGA GREEN JAM」では、全国から集客が見込まれますので、県内各地への周遊や盛り上がりにつなげてもらいたいと考えております。また、この機会に県民の方にも巡っていただきたいと、するように考えております。

そのため県からは、「SAGA GREEN JAM」の会場として広報を行いまして、共通のデザインによるのぼり旗やチラシ、ポスターなども提供いたします。スタンプラリーなんかも企画することで、「SAGA GREEN JAM」との一体感をつくり上げていきたいと、そのように考えております。

以上です。

○猪村委員Ⅱ私も提案させていただこうかなというふうに思っておりますが、

スタンプラリーは非常に有効ではないかなというふうに思っております。特に子供さんたち、親子で巡っていたく、そして、何かよかったらプレゼント、佐賀のりでも何でもいいかな、佐賀のものをちよつとプレゼントするとか、そういうのもぜひ考えていただければなというふうに思っております。私もぜひ参加したいというふうに思っております。

「SAGA GREEN JAM2028」のほうの最後の質問になります
が、緑化フェアのレガシーについてでございます。

緑化フェアを一過性のイベントとして終わらせるのではなくて、未来に何を残していくのかが私は重要だと思っております。緑化フェアのレガシーをどのように考えておられるのかお尋ねをいたします。

○松尾政策企画監「SAGA GREEN JAM」の開催目的とレガシーは、「自然との共生について考え、行動するきっかけとし、『自発の地域づくり』につなげる」としておるところでございます。

「SAGA GREEN JAM」を起点に、改めて県民の皆さんが森、川、海のつながり、それから、山への感謝といった価値を再認識し、それぞれの地域が主体的に行動する動きが県内各地に広がっていくことが大事だと考えております。こうした動きにつなげていくよう、しつかり開催の準備を進めていきたいと考えております。

以上です。

○猪村委員「山の博覧会」もそうだと思いますが、もちろん施設を十分に整えるということは大事だろうというふうに思います。しかしながら、我が佐賀県の緑と青の息吹として行われるこの「SAGA GREEN JAM」、それから「SAGA JAM」は、心のレガシーというものをしつかり残していく大会にしていきたいというふうに私は思っております。「山の博覧会」とともに県民の皆様、そして全国の皆様、また、世界からお越しになるかも

しれません。そういった方々に残るもの、心に残るものをぜひ提供していただきたいというふうに思っております。

では、「山の博覧会」についてお尋ねをいたします。

「山の博覧会」の取組イメージについて、令和十年春から半年間開催されることになっておりますが、長期間でございます。どのように展開していくのかお尋ねをいたします。

○江島政策企画監「山の博覧会（SAGA JAM2028）」は、大きなパビリオンを建設する一般的な博覧会とは違いまして、県内全域の山、川、海などをフィールドとして各地域で取組まれている大小様々な自発の地域づくりの一つ一つをこの博覧会のパビリオンと見立てて開催するイメージでございます。

受付開始はもう少し先になりますが、この一つ一つの自発の取組に手挙げ方式でエントリしていただきます。その候補となりそうな事例としまして、例えば、武雄市では、棚田保全のためオーナー制度を導入して、収穫時にはオーナーたちと収穫を祝う音楽祭を開催する取組、そのほか、小城市をはじめとした天山エリアでは、山の植物観察を楽しみながら登山道の整備も行っている取組などがございます。このように、春から秋まで県内いろんな場所で行われている大小様々な取組が集まったものが「山の博覧会」でございます。

「SAGA JAM」の開催をきっかけに、新たな自発の取組につながるよう、伴走支援や掘り起こしに取り組んでまいります。

以上でございます。

○猪村委員「モニター」の「山の博覧会」のところにも、「山の営みや森・川・海を大事に思う人々による自発的な活動（自発の地域づくり）が多数」と書いてあります。（モニターを示す）まさに先ほど政策企画監がおっしゃいました、一つ一つの団体の取組がパビリオンであるというふうに、私も何かすとんと腹

に落ちるような言葉をいただきました。ぜひともこの長期間、ゆつくりのんびり佐賀県で過ごしていただきたいというふうに思うところでもございます。

次に、「山の博覧会」に向けた機運醸成についてでございます。

多くの方々に参加してもらうために、どのように機運醸成を行っていけるおつもりかお尋ねをいたします。

○江島政策企画監Ⅱまず、多くの方々に「山の博覧会（SAGA JAM）」を知り、参加いただくことが大事と考えております。「SAGA JAM」の活動指針である全ての源流である山への感謝を共有する「森川海人もりがわかいとプロジェクト」に参加している企業や、市町、学校、CSOなどを職員が直接訪問し、草の根活動を通じた認知度向上と新たな取組の掘り起こしを行っているところでございます。

また、今年九月には地域づくりを積極的に行い、発信力がある方々を中心とした実行委員会の設立を予定しています。「SAGA JAM」の開催に向けてどう盛り上げていくか、皆さんの声を聞きながら進めていきたいと考えています。

実行委員会の設立と合わせて、多くの方に「SAGA JAM」を知っていただく入り口となるホームページも制作しているところです。広報につきましても、現在、実施計画を策定中で、「SAGA GREEN JAM」との連携もしっかりと考えてまいります。そのほか、開催までの準備段階におきましても、プレイベントやワークショップなどを行い、メディア等への露出を高めながら機運醸成を図ってまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。

しっかりとこの機運醸成、そして情報発信ですね、分かりやすく、そして幼稚園、保育園、ちっちゃい子供たちから高齢者の皆様、施設とか、いろんなと

ころに目につくように広報、PRをしていただきたいというふうに思っております。そして、学んだり、楽しんだり、愉快なゆつくりした時間を過ごしていただきたいというふうに心から願っております。

「山の博覧会」のレガシーについてでございますが、先ほども「SAGA GREEN JAM」のほうでもお尋ねをいたしましたけれども、「山の博覧会」のレガシーについてどのように考えていらっしゃるのかお尋ねをいたします。

○江島政策企画監Ⅱ先ほど緑化フェア担当政策企画監からの答弁の繰り返しにもなりますが、目指すレガシーは「SAGA GREEN JAM」と同じく、自発の場を広げ、森、川、海のつながり、源流である山への感謝を県民が再認識し、未来へつないでいくことと考えています。佐賀ならではの自発的な取組に人が集まり、つながること、そのつながりを原動力に新しい価値が生まれ、地域がより輝いていく。「SAGA JAM」がそのための跳躍点となるよう準備を進めてまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。本当にそうだなというふうに思う、お二人の御答弁でございました。

私もウェルビーイングの視点、そういったもので新たな豊かさを県民の皆様にも体感していただきたいし、あり余る山、田んぼ、いろんなものに改めて感謝をしたり、意識の共有を図って、豊かな心を皆さんと共に改めて発見していきたいというふうに思うところでもございます。

それでは、この問いの最後になります。全国都市緑化フェア・山の博覧会への意気込みについてでございます。

令和十年春からの開催に向けて、しっかりと準備を進め、二つのプロジェクトを成功させていただきたいというふうに思っております。これはやはり観光、

教育、環境、移住・定住、農林水産、様々な分野の啓発、そして行動変容、意識変容、そういったものを促せるような大会ではないかなというふうに私は感じているところがございます。こういったところで、局長の意気込みをお伺いさせていただきます。

○江島山博・緑化フェア事務局長Ⅱ二つのJAMにつきまして、それぞれ担当企画監よりレガシーも含め、答弁申し上げます。今、急ピッチで内容を詰めているところでございます。

緑化フェアにつきましては、私も二年前、川崎市で開催された緑化フェア、当時、さがデザイン総括監として視察をしてまいりました。川崎市では三会場を視察させていただき、それぞれの特色を生かした展示や取組がなされているということで大変参考になりました。今年の京都丹波、それから来年の横浜で開催されます国際園芸博覧会についてもしっかりと視察をして、何かを取り入れるために参考になるものを探しに行くというよりは、佐賀県の緑化フェアが佐賀らしい緑化フェアとしてどういった取組ができるのかということを探していく視察にしたいというふうに思っております。

あわせてまして、全国から大変多くのお客様をお迎えするに当たりまして、先ほど答弁にもございましたとおり、緑化フェア実行委員会を八月の末に立ち上げることにしております。その実行委員会には、先ほど委員からもお話がありましたとおり、教育、観光、交通、様々な団体のほうから参加いただきまして、オール佐賀県で実行委員会をつくりたいというふうに思っております。

またあわせてまして、市町のパートナー会場、広く県内を周遊していただきたいという思いから、我々庁内でも観光部局ともしっかりと連携をして考えていきたいというふうに思っております。

一方、山博「SAGA JAM2028」につきましては、県民の方々——隣県からお客様をお迎えするわけですが、特に県民の方々の子供たちに

自発の地域づくりをやっている地域、それから人、こういったところが佐賀にもあるんだな、こういう方々が佐賀にもいらっしやるんだなということを知ってもらいたいの博覧会というふうにしたいと思っております。実際にその地域を愛する方々の、いろんなトライ・アンド・エラーをやりながら取り組まれている取組を知ること、そこに足を運ぶこと、できればその場に入っていたきたいというふうに考えております。そういった点と点が線になって、それが面につながるということが、佐賀県の持つ本物の価値に、特に子供たちが触れて、佐賀の価値を再認識することで地元愛、それから、誇りの醸成にこれをつなげていくことができればというふうに考えております。

いずれにしても、御指摘のとおり、二年後とはいえ、始まりは来年度三月になります。なので、来年度の当初予算にもいろんなものをお願いしていくことになるかと思えます。そのときには全体の概要も御説明しながら、しっかりと予算のほうもお願いしていきたいというふうに考えております。いずれにしても、それぞれの二つのJAMのレガシーをしっかりと残していくべく、準備もしっかりと力強く進めてまいりたいというふうに思っております。

私からは以上です。

○猪村委員Ⅱ局長ありがとうございます。

今、ふと思ったんですけど、まさに夏も開催されるわけで、こういう災害とかのこともございます。しっかりと県土整備部とも話をしていただいて、安全にいつの時期に來られても回遊を楽しんでいただけるような佐賀県の大会にしたいいただきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

では、次に入らせていただきます。やっと半分終わりました。ありがとうございます。折り返して頑張ります。それでは、よろしくお願い申し上げます。

佐賀県の地域交通の将来像についてお尋ねをさせていただきます。

佐賀県の地域交通の将来像は、令和四年三月に策定された佐賀県地域公共交

通計画に「県民及び来訪者の移動を適材適所の移動手段で確保し、交流の拡大や賑わいの創出、地域の活性化、個人の健康や幸福感の増進に寄与する、持続可能な地域交通ネットワークの形成」と示されております。県は、この計画に基づき、地域交通を持続可能なものにするため、利便性の向上や利用を促進する取組など、様々な施策に取り組んでこられたものと認識しております。一方で、ここ数年の間に人口減少や高齢化の進展、さらには運転士不足、物価の高騰による運行コストの増加といった問題が深刻さを増す中、将来にわたって持続可能な交通体系をどのように構築していくのが懸念されます。

以前、視察をさせていただきました宇都宮市や富山市では、ライトレールの導入により、沿線人口が増加したり、中心市街地への人口回帰が見られたりと、まちづくりと一体となった交通施策が大きな成果を上げておられます。宇都宮市の場合、想定を上回るペースで利用者が伸び、ダイヤの拡充が行われるなど、日常の移動手段として定着している状況を確認させていただきました。また、宇都宮駅からスムーズに乗り換えができる——富山駅もそうですけども——乗り換えができる動線が整備されており、ライトレールを核とした魅力あるまちづくりが進められていると非常に感銘を受けた次第でございます。

また、バスの自動運転については、佐賀市で実証が行われており、私も地域の方と同乗いたしました。佐賀駅—アリーナ、アリーナ—佐賀駅と体感もいたしました。本格的な運用には、技術面、コスト面でも課題があると認識はしておりますが、しかしながら、昨今の人工知能の進展は日進月歩であり——日進月歩というか、もう本当に半月ぐらいで進んでいるというふうに聞いたこともございます。更新が、アップデートが進んでいるというふうに聞いたこともございます。自動運転が日常的に利用される未来は、そう遠くないのではないかと私は考えております。運転士不足が深刻化する中にあるのは、自動運転技術は、省人化や効率化の手段として期待されるところでもございますし、県内で

も積極的な導入が望まれるところでもございます。

こうした事例を踏まえ、佐賀県における地域交通の将来像を描いてみました。それは佐賀駅に新幹線を通し、そこを起点にライトレールや自動運転バスといった新たな移動手段で空港やSAGAアリーナ方面をつなぐというものでございます。佐賀駅と佐賀空港のアクセスが改善され、人流も活発になるなど、多くの効果が期待されるのではないかとこのように私は思っております。

大変大きゅうございますが、後ろ失礼いたします。本会議場で一度、二年前の六月議会で作成させていただいたものですけれども、（パネルを示す）これが宇都宮のライトレールでございます。モニターではなくて、このパネルも高価で作らせていただいておりますので、使用させていただきました。

このようなものが、皆様想像してください。佐賀駅から、スピードが四十キロでございます。四十キロしか出ませんが、十九カ所の停留所といまいしょうか、停留所は一〇〇％バリアフリーになっております。十四・九キロでしたでしょうか。そこを静かに、そして、CO₂も削減されておりますし、静かな乗り物でございます。

ライトレールのことばかり申し上げて非常にあれなんですけれども、宇都宮の人口が平成二十二年からでしたっけ、令和六年まで人口が、宇都宮は八千二百人減少しているところに、ライトレール沿線が五千数百人伸びております。沿線上は四割程度人口が増えているというところもございます。それから、工業団地などもございますけれども、民間も合わせて一千百億円の民間投資が導入されているというような地域でもございます。大変有効ではなからうかというふうに思い、提示させていただきました。

それでは、こうした未来の実現に向けて、次の点についてお伺いをいたします。

現状認識とこれまでの取組についてでございます。

現状認識については、先ほど県の地域交通の将来像を述べさせていただきましたけれども、現状をどう認識しておられるのかお尋ねをいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ佐賀県内のバスや鉄道の利用者につきましては、人口減少や自家用車の普及などにより、ピーク時から減少を続けております。さらにコロナ禍で大幅に減少し、その後、回復してきつつあるものの、多くの路線は依然としてコロナ前までの水準には回復できていない状況でございます。特に、路線バスにおきましては、ここ数年で運転士不足による減便や再編、廃止もあっております。

こうした状況を鑑みますと、路線バスだけではなく、鉄道やコミュニティバス、デマンド型交通といった地域交通システム全体をいかに持続可能なものにしていくかが一番の課題であると認識しております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ課題は共有していると確信いたしました。

次に、これまでの取組についてお尋ねをいたします。

現状の課題に対し、県はどのように取り組んでこられたのかお尋ねいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ先ほど申し上げました利用者の減少、路線の減便、廃止といった地域交通が抱える課題に対しましては、事業者や市町、国と連携しまして、地域の実情や利用者の移動ニーズも踏まえながら、利用の促進、運転士の確保、利便性の確保を前提としました運行の効率化を柱に様々な取組を行っております。

具体的には、一つ目の利用の促進につきましては、バスの運賃無料デーの実施、お得なクーポン付きのデジタル切符の造成、先を見据えた取組にはなりますが、子供がバスを利用するきっかけとなるようなイベントの開催、こうしたものに取り組んでおりまして、利用者の増加につながった路線もあると認識し

ております。

二つ目の運転士の確保につきましては、事業者が実施しますバス運転士専門の就職イベント、「どらなびEXPO」へのブース出展、カスハラ対策のためのセミナー開催、働きやすい環境づくりに向けた電気自動車の導入など、運転士の確保や雇用継続を目的とする取組に対して支援を行っております。こうした支援を通じまして、採用につながった事例も出てきていると認識しております。

三つ目の運行の効率化につきましては、タクシーの運行を効率化するための配車システムやキャッシュレス機器の購入などに対し補助を行うことで、事業者の経営改善に寄与するよう取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ様々な取組をしていただいております。後ほどまた議論させていただきます。

新たな技術や仕組みに対する県の認識についてでございます。

ライトレールや自動運転といった新技術や複数の移動手段を組み合わせ、経路検索から予約、決済まで切れ目なく行うサービスであるMaaSといった取組を積極的に調査研究し、佐賀県でも活用していただきたいと考えております。そこで、次の点についてお尋ねをいたします。

先ほど申し上げましたが、ライトレールについてでございます。例えば、宇都宮市や富山市で導入されている、先ほど申し上げましたライトレールについて、県の認識をお尋ねいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱライトレールは、様々な移動手段の一つであります。先ほど委員からパネルで御紹介がありましたように、低床式の車両によりまして乗り降りがしやすいほか、専用の軌道を走行することによる定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有していると認識しております。

私自身も一年ほど前に、宇都宮市や富士市のライトレールに乗ってまいりました。宇都宮市では、学生や主婦、高齢者、ビジネスマンなど、様々な方が利用されておりました。夕方は満員になるなど、地域の移動手段として定着していることを肌で感じました。

宇都宮市にライトレールが導入されました経緯を見ますと、もともと工業都市として発展してきた中で、工業団地へのマイカー通勤による道路混雑の深刻化、そして、郊外に大型店舗が立地することで、中心部の空洞化が課題になっておりました。こうした中、宇都宮市がネットワーク型コンパクトシティという新たなビジョンを示したことも契機となりまして、この課題解決と、町の将来像を実現する最適な移動手段としてライトレールが導入されたものと認識しております。

このような事例を見ますと、ライトレールをはじめとする新たな地域交通は、市町が主体となって、地域の課題をどのように捉え、地域をどうしていきたいのかといったビジョンを基に、課題の解決やビジョンの実現にはどのような移動手段が最適か、検討を重ねられて位置づけられるものと考えております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。私も驚いたのですが、最初は、ホンダの大きな工場がございまして、バスで宇都宮駅から工場まで何十台とおっしゃいましたつけ、ピストン輸送をして送るということを、その改善にもつながったということ、朝六時台が発着ですけども、来年から五時台をつくりたいというふうにおっしゃっていましたが、何と今はもう午前四時台から夜中の十二時まで稼働しているというようございしました。初乗りが百五十円で、四百円までということで、四十キロ走行でCO₂排出ゼロ、そして、一〇〇％バリアフリーということでございます。

本当にこういったものが、まずもって調査研究をしていただいて、導入効果、

それから、佐賀県の場合でどのように実現できていくのか、そういったことを、調査研究をぜひまず図っていただきたいというふうに思いますが、地域交通システム室長いかがでしょうか。

○今田地域交通システム室長Ⅱライトレールにつきましては、事例が今、宇都宮市と富士市というのが国のほうも位置づけているんですけども、やはり、例えば導入コストであるとか、宇都宮市では七百億円近くかかっている。もちろん、国からの支援とか交付税とかもあるとは思いますが、そういったコストがかかる。また、維持につきましても、宇都宮市は上下分離方式でやっておりますので、下の軌道のところは沿線市町が長期的に負担しなければならぬと。いろんな負担についても、じゃ、誰がどのように負担していくかということも考えていかなければならないし、プラスどのような効果があるのか、何よりもまず、どのような交通の課題を抱えておられて、どのようなビジョンをつくっていくのかというのがまず第一義にあると思いますので、そういった市町さんともいろいろ議論を交わしながら、市町の交通会議にも県のほうは参加しておりますので、そういったところの課題も含めながら、また交通の在り方については考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ室長ありがとうございます。佐賀市で導入すれば、佐賀市さんとお話をしなければなりませんし、卵が先か鶏が先かという話になりますが、まずは調査研究をしていただきたいというふうにお願いをしておきます。

それでは、自動運転についてお尋ねをいたします。

例えば、私も乗車させていただきましたが、佐賀市などで導入を進められている自動運転については、どうお考えになるかお尋ねをいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ自動運転技術は、委員御指摘のとおり、運転士不足を解決するための重要な手段の一つと認識しております。国におきまして

も、来年度からレベル4、これは運行ルートや速度、天候など特定の条件の下で運転士が不要になる高度な運転自動化のレベルでございますけれども、このレベル4の実装を本格化していくとしております。

また、本年一月に閣議決定されました第三次交通政策基本計画におきまして、自動運転サービス車両数を四年後の令和十二年度、二〇三〇年度には一万台とする目標を示されております。県内では、令和五年度から県と佐賀市が連携しまして、佐賀駅からサンライズパークまでの走行実証を開始しております、来年度からは、佐賀市がこのレベル4の実装を計画していると伺っております。全国的に見ても先進的な取組と認識しております。

自動運転技術は、バスやトラック、乗用車のほか、座席数が十席前後のシャトル型やカート型の車両など、活用が想定される車両は様々であります。用途が広く、県内のほかの市町においても選択肢の一つとして考えられますが、現状はコストがかかり、複数の法律に係る許可の手続が必要となるなど、導入のハードルはまだまだ高いものと認識しております。先ほどのライトルールと同様、地域がどのような課題を抱え、自動運転技術がその解決策になり得るのかがポイントだと考えております。今後、積極的に導入したいという市町があれば、必要な手続や費用等、佐賀市の取組を参考にしながら、情報提供や助言を行っていききたいと考えております。引き続き、国の制度や技術開発の動向、導入状況につきまして注視し、情報収集をしてまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。自動運転走行についても、冒頭申し上げましたけれども、AIの革新的な技術革新、それから、日進月歩の進み方を見れば、そう先ではないというふうに思っております。

私、周辺部に住んでおりますが、やはりこの質問を立てるに当たって、地域の方々とお話をする中でもトップスリーに入るぐらいの話が出ます。免許返納

したらどうしよう。もう返納しちゃったけど不便になったよねと。近くだけでも運転できんかねとか、いろいろ課題をいただきます。私もあと十年もすれば免許返納になるかもしれませんが、その頃はもっと進んでいるかもしれません。そういった中で、地域の方々の御不安、地域包括ケアでも、地元でもお買い物支援なんかも始まりましたけれども、そういったところで大変関心が高い課題でございますので、ぜひとも考えて前に進めていただきたい、調査研究をしていただきたいと思います。

MaaSの活用についてでございますが、昨日の新聞に神埼市のAI配車サービスの取組が掲載されておりました。おつ、やるなと思いました。東京に上京すれば、タクシーも配車サービスでお願いして来ていただくなんていうことも珍しくありませんが、MaaSを活用することについて、県の認識をお尋ねいたします。

○今田地域交通システム室長ⅡMaaSとは、スマホアプリにより個々人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせ、乗り換えや経路検索、予約、決済などを一括で行うサービスのことでございます。県では地域交通の利便性向上や利用促進のため、MaaSアプリであります「my route」を利用し、経路検索の導入やデジタル切符の造成に取り組んでおります。これまで鉄道、バス事業者と連携しまして、イベントと連動した便利でお得な切符や、離島航路と高速バスを組み合わせた切符など、様々な切り口でデジタル切符を造成し、利用促進に取り組んでまいりました。

また、九州各県や交通事業者、観光団体、経済団体など百以上の機関で構成する「九州MaaS」におきましても、インバウンドに向けた情報発信や、QRコードが利用できるようにアプリの機能を改善するなど、より利便性を向上することで、移動需要の創出と地域交通の利用促進を図ることとしております。

MaaSは、地域交通がより便利に利用できる技術であります。「九州Ma

a S」とも連携を図りながら、利用促進のツールとして引き続き活用を進めてまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱぜひお願い申し上げます。

それでは、三、佐賀県地域公共交通計画についてでございます。

先ほども述べた新たな技術、仕組みも取り入れながら、地域交通の将来像を描いていただきたい。県は今年度、佐賀県地域公共交通計画——通称というかですね——を作成するとお聞きしておりますが、現計画についてお尋ねをいたします。

現計画はどのような内容になっているのかお尋ねをいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ現在の交通計画は、持続可能な交通ネットワークの構築に向け、市町、交通事業者、利用者代表などの関係者で構成する佐賀県地域公共交通活性化協議会におきまして、佐賀県が目指す地域交通の将来像について協議し、令和四年三月に策定したものでございます。計画期間は五年間で、現計画は今年度末であります令和九年三月までの計画となっております。委員が冒頭で述べられました目指す将来像に対しまして、四つの基本方針、「利便性を高める」、「ニーズに応じたサービスに見直す」、「利用を促進する」、「体制を強化する」を掲げ、それに基づきまして取り組むべき個別の施策、事業を定めております。

例えば、「利用を促進する」という基本方針につきましては、人口一人当たりの路線バスの年間利用回数といった目標を設定し、利用促進イベントの実施、観光分野と連携した利用促進、歩くライフスタイルの普及拡大などの事業に取り組むこととしております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。

では、その現計画の振り返りをどうされているのかお尋ねをいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ計画に記載しました個別の施策、事業につきまして、毎年、関係者による協議会を開催しまして、施策の進捗状況の確認や目標の達成状況の振り返りを行っております。

例えば、先ほどの人口一人当たりの路線バスの年間利用回数という指標につきましては、計画策定時の基準として十・五回と設定しておりましたが、直近の令和六年度は十二・九回となっております。各取組が一定の寄与をしているのではないかと考えております。

ほかには、県内在来線主要六駅の一日当たり乗車人数は増加傾向にあります。一方、月に一回以上公共交通を利用した人の割合は減少傾向にあることから、定期的に乘っていたくような取組をさらに推進する必要があると分析しているところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。

それでは、次期計画の策定についてお尋ねをいたします。

次期計画の策定に向けた取組やスケジュールはどのようになっているのかお尋ねをいたします。

○今田地域交通システム室長Ⅱ次期計画の策定に当たりましては、まず、現在の計画に記載しております事業の実施状況や目標の達成状況について分析、評価を行うこととしております。その上で、これまで取り組んできた方針をベースにしつつも、利用の促進、運転士の確保、運行の効率化を基本的な方針としまして、地域交通が果たすべき様々な役割を明確にし、取組の方向性を定めることとしております。

検討に当たりましては、交通事業者へのヒアリングや市町へのアンケート調査のほか、昨年度に実施しました利用実態調査の結果も活用し、最新の情報や

地域それぞれの事情を踏まえましたより具体的かつ効果的な事業、施策となるよう留意しながら作業を進めることとしております。

なお、関係者間での協議につきましては、市町、交通事業者、利用者代表だけではなく、福祉、教育といった多様な関係者が問題認識を共有し、連携して移動手段の確保に取り組むことが大事であると考えております。

例えば、スクールバスにつきまして、登下校の時間帯は児童生徒の輸送を担い、それ以外の時間帯は地域住民の移動サービスとして活用するといった、地域の輸送資源をフル活用した、分野の垣根を越えた取組を検討することも必要だと考えております。

このため、県の協議会におきましても、福祉、教育を所管する所属を新たに委員として追加し、連携して課題解決に向けた方策を協議していくこととしております。

策定のスケジュールにつきましては、今後、関係者での意見交換や協議を踏まえ、八月頃までに基本方針の検討を行い、十月頃に素案を作成する予定としております。その後、一月から二月にかけて計画素案に対するパブリックコメントを実施しまして、県民や関係者の意見を反映した最終案を取りまとめることとしております。その後、協議会での承認を経て、令和九年三月までに次期計画を策定し、公表するよう考えております。計画の基本方針や素案、最終案につきましては、各議会の勉強会におきまして御説明させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。ああ、なるほどなと思いました。福祉や教育、そういったスクールバスを利用する、そういったことも大切だなというふうに改めて感心させていただきました。よろしくお願い申し上げます。

最後の質問になります。この問いの最後でございます。

地域交通の将来像についてでございますが、県は未来をどう見据え、地域交通の将来像をどう描いておられるのか。そして、県民にどうお示しをしようと思われているのかお尋ねをいたします。

○寺田地域交流部長Ⅱお答えいたします。

県の交通計画でございますけれども、県が目指すべき将来像、これがまずあって、じゃ、そこに求められる地域交通というのはどういうものなのかというふうなことが大切だと思っております。どういうふうにしていくべきなのかということでございます。取組の方向性を定めるのが、この交通計画になるわけでございます。

現計画では、県の施策の大きな方向性を示している「佐賀県施策方針二〇二三」、これがありまして、そしてまた県でもいろいろな計画をつくっております。福祉ですとか、そういった部分ですね。そういったところとも整合を取りながら計画を策定しているところでございます。

それで、こういった未来かということでございますが、この施策方針二〇二三では、未来における姿として、鉄道やコミュニティバス等の公共交通が地域の移動手段として維持されているということを目指すということで掲げられているわけでございます。このことはこれからも変わらないというふうに、私、思っております。

今後、委員からいろいろお話ありましたけれども、人口減少、それから高齢化、それから運転士不足ですとか、今ですと燃油高騰、物価高ということで、本当に課題はたくさんございます。そういった中でも、住民が住み慣れた地域で暮らし続けていける、そのために日常の移動手段をいかに持続可能なものにしていくかと。そういったものが結果的に、外から来られた人にとっても便利なものになっていくのではないかとというふうに考えております。

これから人工知能ですとか、デジタル技術、そういったものも進化していく

と思いますし、国の法制度も変わっていくというふうに思いますので、こうした変化への対応も考慮しながら次の交通計画を策定していきたいというふうに考えております。

それから、交通計画は、先ほど室長からもお話ししましたが、素案につきましてはパブリックコメントですとか、公表は当然行っていくわけですから、この交通計画というのは市町もつくっていくわけですから。先ほど免許返納の方のお話がありましたけれども、まさにそのより身近な、そして具体的な移動手段につきましては市町が中心となって広報していくわけですから、特にデマンドタクシーですとか、やっぱり利用が高齢者にとって分かりづらいとかいうところもございますので、そこは連携して、ちゃんとそうした利用についての情報が届きますように連携してやっていきたいというふうに考えているところでございます。

とにかく、やっぱりこの地域交通、たくさん課題はございますけれども、目の前の課題にしっかりと向き合って、必要に応じてその計画も修正していくと。そうした修正、見直しを行いながら、この地域交通システム全体が持続可能なものになっていくということになりますよう、引き続き関係者と連携をしながら取り組んでいきたいと思っております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。県民にどうお示しをしていくのかというところが部長からちょっと回答がなかったのかなというふうに思っておりますが、また改めて質問の機会を賜ればというふうに思っております。

民間とも、神埼はドコモさんが住民さんに教えるというか、教えてくださるアプリの使い方とか、そういったものをされているようでございますので、民間活用もしていきながら、連携していきながら、持続可能な佐賀県の公共交通の在り方を模索していただきたいというふうに思っております。どうぞよろし

くお願い申し上げます。

○古賀和浩委員長Ⅱ暫時休憩します。十三時をめぐに委員会を再開いたします。

午後零時一分 休憩

午後一時 開議

○古賀和浩委員長Ⅱ委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○猪村委員Ⅱ午後からもよろしくお願い申し上げます。あと二問でございいます。お付き合ひよろしくお願い申し上げます。

第五問目、九州新幹線西九州ルートについてお尋ねをいたします。

去る令和八年二月定例議会において、私は知事に対し、県益の最大化につながるため、佐賀県にとってベストな条件、将来像を持つておくべきだとして、これに対する知事のお考えを問わせていただきました。これまでも一般質問の折には、一回だけしなかったことがございますが、ほかは全て新幹線について質疑をさせていただき、議論をさせていただいたところでもございます。ですが、残念ながら納得のいく答弁ではございませんでした。

県益の最大化を図るためには、佐賀県の鉄道ネットワークに新幹線をどのように位置づけて、どのような将来像を描くのか、そのために求める条件を県として持つておくことが大切だと私は思っております。現状を招いたのはフリーゲージを断念したことでございますが、国の責任であるということは、私も県と認識は同じでございます。そういう発言もさせていただいております。フリーゲージを断念した国が財政負担などの課題に対し、これまでも責任を負うべきだと繰り返し申し上げてまいりました。その上で、新幹線は県民の交通利便性や移動環境の向上に資する重要な社会基盤であり、現状のリレー方式による対面乗りかえや、武雄温泉駅―新鳥栖間が未整備である、いわゆる歯抜けのような状況については解消すべきであると強く申し上げます。

私は、地元での様々な集まりに参加する折、リレー方式による対面乗りかえに対する御不満の声や、新鳥栖―武雄温泉間がフル規格でつながれていないことに対する疑問や不満、怒りを通り越して諦めの声さえ聞こえてまいります。

そうした声は県内外で年々高まっているように感じており、県としては、こうしたフル規格整備を求める声にも真摯に耳を傾けていただきたいと思います。ます。

そして、県民にフル規格整備に対する県の考えや理解を広めるためにも、県の描く将来像や様々な課題などについて、県内外にも、もっと情報発信していくべきとも考えております。国に対しても財政負担や在来線といった課題について、長年、諸先輩方もこれまで県議会において骨の折れるさんざんな議論をしてこられております。これまでの議論を、課題をしっかりと政策提案や要望で伝えるべきだと考えております。

そこで、次の点について伺いをいたします。今回は素朴な質問に立ち返らせていただきます。それが武雄市民、そして県民、県内外の声だとお受け止めてください。

リレー方式による対面乗りかえについて、受け止めをお伺いいたします。三年続いているリレー方式による対面乗りかえという状況が続いております。移動環境や利便性という観点から、現状を県はどのように率直に受け止めておられるのかお尋ねをいたします。

○岩橋交通政策課長Ⅱまず、そもそもでございますけれども、現在のリレー方式による武雄温泉駅での対面乗りかえは、平成二十八年当時、国が責任を持つて導入すると約束したフリーゲージトレインの開発が遅れ、導入が平成三十四年、今という令和四年の開業に間に合わないということで、導入までの間の暫定措置として国から提案があったものでございます。

佐賀県は、開業が遅れましたも、合意したフリーゲージトレインでの開業を主張し、フリーゲージトレインの早期の開発、導入を求めましたが、長崎県とJR九州がリレー方式での早期開業を望まれたため、配慮して対面乗りかえで開業するという提案を受け入れたものでございます。その後、国がフリーゲージ

ジトレインを断念し、今に至っており、現状を招いた責任は国にあります。この間、佐賀県は合意を守り、真摯に整備に協力してきております。

武雄温泉―長崎間については、武雄温泉から長崎までの新線の整備は合意のとおりに完成し、時間短縮効果や新駅の設置、駅周辺のまちづくりなど、期待されていた効果はほぼ得られているものと認識しております。

以上です。

○猪村委員Ⅱそうなんです。その認識を国や県内外の皆様にもしっかりと伝えをする、そして理解を得られる、そういったことを行っていくべきだというふうに思っております。

リレー方式による対面乗りかえの損失はいかばかりかと思えます。長崎から博多間、この間に五十キロ、武雄温泉から新鳥栖間までつながれば、また短縮効果は二十九分図られます。開業前は一時間五十分、それが一時間二十分に今なっております。それからさらにあと二十九分の短縮効果が得られると国は積算しております。こういったことを真摯に受け止めて、つないでほしいという声、この声に真摯に県も耳を傾け、回答していく、そして、国にもぶつかっていく、こういったことをしっかりとやっていただきたい。市民の声、県民の声でございます。私も武雄選出の議員として、これからもしっかり取り組んでまいります。

次に、フル規格でつながれていない状況に対する受け止めをお尋ねいたします。

フル規格でつながれていない五十キロ、約五十キロですね、新鳥栖―武雄温泉間について県内外から疑問の声を聞いております。その声は、先ほども申し上げましたが、年々高まっているように感じます。なぜつながないのか、つながれないのか。全国の議員の仲間たちからもそういった声は全然変わりません。県はフル規格でつながれていないこの状況について、率直にどのような受け

止めておられるのかお尋ねをいたします。

○岩橋交通政策課長Ⅱこれまでの合意のとおり、フリーゲージトレインが導入されていれば、武雄温泉駅での新幹線と在来線の乗りかえは発生しておりません。九州新幹線西九州ルートは、国がフリーゲージトレインを断念し、今に至った特殊事情があるものと認識しております。

新鳥栖―武雄温泉間のフル規格整備は、財政負担、ルート、在来線などの様々な課題をセットで多面的に考えることが必要で、複雑で難しいものであり、慎重な議論が必要です。そうした中においても、これまでも佐賀県は国の求めに応じて、全く新しい話として様々なチャンネルで国などとの対話を真摯に続けております。

以上です。

○猪村委員Ⅱ真摯に、知事もそうですけれども、対話を重ねてきていただいていることには敬意を表するところでもございます。しかしながら、このつながれていない約五十キロの間をいつまでこのままにしておくのか。武雄市民もそうですけれども、県民の皆様、つないでほしいという声にもっとと応えるべきだというふうに思っております。

スキームの問題も確かにあります。私もそれも申し上げております。在来線の問題、地方負担ですね、自治体の負担、大変大きいです。例えば、上限額を国へしっかりと定めてくださいと、そういったことも私たち議会も、もっともつと声を上げていかなければなりません。

情報発信についてお尋ねをいたします。

新幹線を含めた鉄道ネットワークの将来像、国との協議の状況、フル規格整備の課題など、県民はもちろん、県外にも伝わるようにしっかりと情報発信すべきだと思っております。ずっとつながれていないこと、これは私は、佐賀県の県益にはつながらないと思っております。むしろマイナス、いつまでもこね

ているようなマイナスイメージ、イメージダウンにつながっているのではないかと懸念をいたすところでもございます。

この点について情報発信すべきだというふうに思っておりますが、課長、いかがでしょうか。

○岩橋交通政策課長 繰り返しになりますが、新鳥栖―武雄温泉間のフル規格整備の話は一面的ではなく、財政負担、在来線、ルート、地域振興など多くの課題を多面的に考えることが必要で、大変難しいものでございます。そういうことでございますので、県の考えをどのように発信すべきかということについても難しさはございます。ただ、その中でも分かりやすく、正しく情報が伝わるようにしていくことは大切だと認識をしております。

委員もおっしゃったように、フル規格整備には県内で様々な意見があるということは承知をしております。西九州ルートに関するこれまでの経緯や合意事項などの情報、鉄道局との協議などの内容について、県のホームページにおいて、その都度公表をしているところでございます。そのほか、こうした議会の場や報道など様々なチャネルを通じて、一つ一つ丁寧に県内外の皆様にも県の考えや情報が伝わるよう引き続き対応してまいります。

以上です。

○猪村委員 ありがとうございます。ぜひイメージダウンにつながらないようにしっかりと協議をしていただき、そして、正しい発信とおっしゃいましたけれども、そういったことを、武雄市もそうですけれども、皆さん知りがたいらっしゃいます。本当にイメージダウンにつながらないようにお願いをしたいというふうに思っております。

これは昨日から今日にかけての災害の状況でもございますが、かねてから新幹線は災害対策にも役に立つすばらしい高速交通網だというふうに思っております。リダンダンシーの視点からも、しっかりとフル規格でやっていただく。

三月の特別委員会の折に、二〇二二年九月、踏切の支障で不通になっております。二〇二三年も七月に路盤流出で不通になっております。二〇二二年九月二十三日に開業してから二〇二六年二月二十八日まで、全く走れない不通の件数が四十三件というふうにお知らせをいただいております。しっかりとこの点においてもお考えをいただきたいというふうに申し上げておきます。

この点について、新幹線についての最後の質問になりますが、国への政策提案、要望についてでございます。

国に対して、財政負担や在来線などの課題に対し、政策提案や要望などで国にしっかりと県の意見を提示すべきだと私は考えます。政策提案にこれだけ県議会、そして知事も、水嶋事務次官と、それから二者、三者協議もこれまで繰り返していただいております。そして、何より県議会でも長年議論をしてきていただいております。政策提案になぜのせないのか。どうしてこの協議をしていること、課題を国に政策提案として位置づけ、そして記載をして国にぶつけていかないのか。こういう課題があります、これは西九州新幹線だけの問題じゃなくて、全国の整備方式の課題を抱えているのではないかと、これから欲しいと言っているところにも同じような課題があるのではないかと、そういったことも佐賀県から発信ができるのではないかと、訴えができるのではないかと私はかねてから思っております。

なぜ政策提案にのせないのか、そこも含めてどのように認識をされているのかお尋ねをいたします。

○岩橋交通政策課長 昨年十月以降、山口知事と国土交通省の事務方トップである水嶋事務次官との間で、フル規格整備の可能性について二者協議が重ねられております。

委員おっしゃられた政策提案ということですが、先月の五月二十六日の政策提案の際にも山口知事と水嶋次官が二人で二者協議を重ねられておりま

す。二者協議においては、フル規格整備の可能性について議論を深めるために、財政負担、ルート、在来線などの課題、さらには九州全体の将来展望や地域振興なども含め、多面的な協議が続けられているところでございます。

以上になります。

○猪村委員Ⅱ五月二十六日は、課長も、そして、県土の所管の皆様と、私は古賀委員長と分かれて、古賀委員長が地域交流の部局、そして、私が県土の部局で一人、皆様方と国交省に全ての方々に足を運ばせていただきました。その中で、知事は五月二十六日に水嶋事務次官とお会いできていらっしやるかもしれません。でも私は、この政策提案を持って回っているんですよ、課長。その中に新幹線の記載がないんです。新幹線のところには行きましたですかね。知事と二人だけで要望、政策提案なりすればいいのですか。私も皆様方と一緒にこの課題を解決したいと思ってまいっております。その政策提案にのっていないんです、新幹線がずっと。これに、これまでの諸先輩方の並々な議論、そして、私もまだ三年でございますが、末席に加えさせていただき、議論をさせていただいているつもりでございます。この議論に対して私は不誠実だと思っております。こういう議論をしつかり政策提案、要望の中にのせて、そして、国にしっかりと訴えるべきじゃないですか。私たちは県民の代表としてここにあります。もう一度御答弁願います。

○岩橋交通政策課長Ⅱ繰り返しになりますけれども、この新鳥栖―武雄温泉間の問題につきましては、様々な課題がございまして、複雑なものでございます（「分かっています」と猪村委員呼ぶ）それを政策提案という形で明確に何か書けるような状況、もつと複雑な状況でございますので、それをそういった形でというよりは、今まさに山口知事と水嶋次官が様々な可能性を含めて、二人で二者協議が行われているところでございます。

そういったところで、佐賀県の考えとかも含めて、今後どういう形であれば

佐賀県にとつていい形になるのかというところを二人で様々な議論されているところであると認識しております。

○猪村委員Ⅱすみません、水かけ論になるかもしれません。

部長、私が申し上げているのは、知事はお二人で水嶋事務次官と何回お話をされようが、それは当然でございます。しかし、今の課長の回答であれば、私たちが議会で議論していることが何にもならないということですか。どうでしょう。今二人で一生懸命話をされていますということですか。それはそれです。これはこれじゃないでしょうか。政策提案にしっかりとたつて、そして、国にこの現状をぶつけるべきではないでしょうか。部長、いかがでしょうか。

○寺田地域交流部長Ⅱお答えいたします。

政策提案すべきではないかというところでございました。

委員も御承知のとおり、これまで様々この新幹線に対しては経緯があるわけでございます。佐賀県としては、手を挙げている状態ではもともとなかったわけでございます。そういう中でも、先ほど不誠実じゃないかという話がありましたけれども、佐賀県としては、そういう中でも議論の門戸は閉ざさずに、国との「幅広い協議」ですとか、現状は長崎県の知事さん、それからJR九州の古宮社長さんとした三者協議、それから、水嶋次官との協議にも応じているわけでございます。そういう意味では、佐賀県はこれまで誠実に対応してきたものと承知しております。

先ほど課長から答弁申し上げましたけれども、やはりこの問題は本当にいろんな課題が複雑に絡み合つて、何かこうしてくれというふうなことを佐賀県が現時点で国に対して訴えるということとはなかなかできないかなと思っております。もちろん佐賀県として懸念していることは、これまでも重ねて国に対しても申し上げてきました。そして、それは議会での御議論もいろいろ踏まえて、議会もいろいろな御意見がございましたので、そういったものを踏まえて

佐賀県としての懸念というのは伝えてきたつもりだというふうに認識をしております。

現時点においては、山口知事と水嶋次官のほうで議論が重ねられておりまして、先ほど課長から申し上げましたけど、多面的な話、議論をされているという状況でございます。これが今後どうなっていくかというのは、知事も一般質問の中でまだ先を見通せる状況ではないということは申し上げておりましたけれども、現状その議論を、静かな環境で議論していく必要があるかなというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ部長、不誠実と申し上げましたのは、議会に対して丁々発止で長年議論してきたことに対して政策提案にのせないということが不誠実ではないかと申し上げたんです。執行部が不誠実だと、知事が不誠実だというふうには申し上げておりません。政策提案にのせられないのが私は不誠実だというふうに感じておりますので、そのように申し上げました。今後とも議論してまいりたいというふうに思っております。

では、次に参ります。最後の質問になります。

問いの六、九州佐賀国際空港の発展についてでございます。

佐賀県の空の玄関口である九州佐賀国際空港では、九月三十日までの期間限定で、漫画キングダムとの大型コラボ企画が実施されております。愛称を佐賀キングダム空港として空港内外にキングダムの装飾が施され、空港内で特別展も開催されており、県内外から多くの来訪者があり、大変好評と聞いております。私も佐賀空港を利用した折に写真を撮っていらっしゃる方を見たり、大変楽しそうな様子で佐賀空港を利用していたいているお姿に大変うれしく思っております。

羽田便は、佐賀発朝一便と羽田発最終便を利用すると、東京での滞在時間も

長く、日帰りもできるため、ビジネスに使いやすい無料駐車場があったり、コスパがよかったり、リムジンタクシー利用で自宅近くまで送迎してくださるなど、九州佐賀国際空港は私の周りでも大変利用しやすいとの声を聞いております。私も、先ほども申し上げましたが、上京する折は九州佐賀国際空港を利用しておりまして、大変使いやすく、そして、お土産もすばらしいものが置いてあって、非常に助かっております。旅行するときも、様々なキャンペーンをチェックして活用させていただいております。

現在は、東京便、上海便、ソウル便、台湾便が就航しておりますが、新たな路線が開設できたら利用者が増え、ますます九州佐賀国際空港が発展すると思っております。

なお、県では、国際線の新規路線就航や既存便の増便のため、滑走路延長と平行誘導路整備について、政策提案がこちらはされております。

九州佐賀国際空港の発展は、佐賀県だけでなく九州全体の発展につながるもので、滑走路延長や新規路線就航の早期実現が望まれますし、私も望んでおります。

そこで、次の点について伺いをいたします。

昨年の九州佐賀国際空港の利用者数についてでございます。

これは一般質問でも議論されておりましたけれども、九州佐賀国際空港の利用者は、コロナ禍以降、順調に回復を遂げていらっしゃるということを聞いておりますが、全体の利用者数について、昨年度の全体利用者数はどのような状況なのかお尋ねをいたします。

○青山空港課長Ⅱ昨年度、令和七年度の国内線、国際線などを含めました全体的利用者数は六十四万八千人となりまして、過去五番目に多い利用者数となっております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ六十四万八百人ということでございますが、最近、私も利用させていただくときに、第一駐車場はほぼいつも満車になっております。第四駐車場に行くか、有料駐車場に止めるか、大変迷うところでもございますが、大変利用していただいているなというふうに思っております。

国内線の利用者数についてお尋ねをいたしますが、昨年の国内線の利用者数はどのようなになっているかお尋ねをいたします。

○青山空港課長Ⅱ令和七年度の国内線、羽田便の利用者数は四十八万八百八十八人。搭乗率でございますが、七四・七％となっております。過去最多利用者数でございました平成三十年度の四十八万一千二百三十人にあと三百五十人と肉薄をいたしまして、過去二番目の利用者数となっております。

以上です。

○猪村委員Ⅱありがとうございます。便数も一便増えたかというふうに思っており、以前より、増えていないですかね、増えていないですか。（「しばらく」と青山空港課長呼ぶ）しばらくですね。失礼いたしました。

次は、国際線の利用者数についてお尋ねをいたします。

国際線の、私も台湾などに出張させていただく折は、佐賀空港からは飛行機が大分満席ということで、福岡空港から往復することが多々あっておりますが、非常に人気だというふうに思っております。昨年度の国際線の利用者数はどのような状況なのかお尋ねをいたします。

○青山空港課長Ⅱ令和七年度の国際線の利用者数は十五万八千六百九十六人となっております。

このうち、上海便につきましては、令和七年七月六日に週四便化をされましたが、十二月に減便、運休となったところでございます。そうしたことを踏まえまして、三万六千四百二十一人となっております。

ソウル便につきましては、一月から二月にかけましてデイリー運航するなど、

冬季の需要をうまく取り込んだ結果、七万四千九百二十人となりました、搭乗率については過去最高の八三・六％を記録しております。

台北便につきましては、昨年四月に週三便に増便をいたしました。利用者数としては四万七千三百五十五人と、これは過去最高の利用者数となっております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ私も全国の方とお話をする機会に、このソウル便、もちろん今、上海便は運休しておりますけれども、台北、そういったところに就航しているんだというお話をすると、ほとんどの方が驚かれます。えつ、佐賀空港ってそんなに国際線が飛んでいるのによく言われます。これは二千メートルでも飛べる距離ということでなのかもしれませんけれども、非常に驚かれます。

この空港の利用促進の取組についてなんですけれども、利用者数が増えている大きな要因として、様々な利用促進の取組が挙げられるというふうに思っております。国内線の利用促進の取組についてお尋ねをいたします。

○青山空港課長Ⅱ九州佐賀国際空港を積極的に利用していただくため、平成二十一年度からマイエアポート運動に取り組んでおります。具体的には、県内外の事業所に積極的な利用を宣言していただくマイエアポート宣言事業所の登録を進めておりまして、宣言事業所は昨年度三千を超え、昨年度末現在で三千百三十一事業所となっております。

また、個人への積極的な情報発信や利用促進を図るため、九州佐賀国際空港マイエアポートクラブ公式アプリの利用も促しているところでございます。

また、全国唯一の取組でございます、県の副課長級職員で構成いたします百人チームの営業に加えて、佐賀と東京に配置をしている専門のスタッフによりまして企業等の訪問を行い、九州佐賀国際空港の利用のしやすさを直接アピールしてまいりました。

また、アクセス対策といたしまして、九州佐賀国際空港と県内十九エリアを結ぶ定額乗合タクシーの運行や、二十四時間千円レンタカーキャンペーンを実施しております。

さらに、利用者を増やしていくための取組といたしまして、ホテルパック商品への割引クーポンの配布、早朝便を利用された方へのプレゼントキャンペーン、二十五歳以下の方を対象としたスマート運賃の割引キャンペーン、そのほか、団体利用、青少年交流事業、修学旅行などの誘致も実施をしております。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ先ほど課長からもおっしゃっていただきましたが、私もモニターにお示しできればよかったんですけども、言わずもがなだと思いますが、このリムジンタクシーも千円レンタカーも大変好評であります。私、武雄から、免許をお持ちじゃない方とか、返納された方とか、朝行くけど、帰りは夜で、ちよつと空港から武雄まで運転が怖いなという方方も、このリムジンタクシーを利用して、私もびつくりしました。この前、空港でお会いした方が、一緒に帰りましようと言ったら、ああ、もうリムジンタクシーが来るからとおっしゃって、ちゃんと御高齢の方ですけど、予約をして利用されていました。すごいなと思いました。

それと、千円レンタカーキャンペーンですね。これも私もレンタカー派なので、着いたらレンタカーという感じで好き勝手回れますから、これが二十四時間千円で乗り捨てオーケー、これは私もびつくりしました。本当にこういう様々な取組で利用促進を図っていただいていることに敬意を表させていただきます。

また、Uー25キャンペーンですかね、この初の取組。席があれば一万三千二百円で若い方に、二十五歳以下の方に六月から七月中旬まで利用ができるというような、これも席が空いていればのことですけども、すごいな。こう

いう若者はインターネットで全て情報をキャッチいたしますので、こういった利用促進もすばらしい取組だなというふうに思っております。

次ですが、滑走路延長二千五百メートル化についてお尋ねをいたします。

九州全体の発展につながるためにも、九州佐賀国際空港の滑走路延長二千五百メートル化を実現させることが必要だと考えております。私もそうです。あと五百メートル。五百メートルなのに何でかいなという感じなんですけど、現在の取組状況について、滑走路延長の現在の取組状況はどのようになっているのかお尋ねいたします。

○青山空港課長Ⅱ現在、国の事業採択を受けるために必要な需要予測や費用対効果などにつきまして、国土交通省との協議を継続して行っております。また、これと並行しまして、環境影響評価の手続を進めております。配慮書、方法書、準備書の手続が完了いたしまして、現在、評価書の作成を行っているところでございます。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱこれは先輩議員さん方も何度となく質問されておりますが、私からもぜひ一日も早い延長、それから平行誘導路の開設も願うばかりでございます。

今後の取組についてでございますが、滑走路延長について今後どのように取り組まれていくのか、簡単に結構ですのでお知らせください。

○青山空港課長Ⅱ引き続き需要予測や費用対効果などについて国土交通省に丁寧に説明を行いながら、環境影響評価の手続、現在、評価書を作成中でございますが、これを着実に進めてまいります。また、二〇三三年度までの供用開始を目途に、スケジュール感を持って取り組んでまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ新規路線の就航についてですが、九州佐賀国際空港が今後ますます

す発展するためには路線拡大が欠かせないと私は常々考えております。それは地元でも、もっとほかのところに行ける便、例えば、沖縄とか、そういったところに、羽田のみならず、新しい路線があつたらいいよねというような、また離島もそうですけれども、そういった話によくなります。国内線の新規就航についてどのようにお考えになつていらっしゃるのかお尋ねいたします。

○青山空港課長Ⅱ国内線につきましては、まずは基幹路線でございます羽田便の増便に向けて全日空への働きかけを行っております。

また、関西国際空港や中部国際空港は、国内外のＬＣＣなどが多く就航するハブ空港でございます。九州佐賀国際空港とつながることで、これらの空港を経由する海外旅行やインバウンドの利用、人口が多い関西圏、中京圏からの観光やビジネス利用が期待をできると考えております。このため、関西や中京地域等の路線開設に向けまして、これらの地域を拠点とします航空会社への誘致活動を行ってまいります。

新規路線誘致や増便につきましては、九州はもとより、全国の空港との激しい競争環境の中で、航空業界の情勢、就航先空港の事情なども考慮しながら進める必要がございます。航空会社や他空港の動向を注視しながら、利便性やアクセス性といった九州佐賀国際空港の優れた優位性を伝えながら、新規路線誘致や増便の実現に向けまして引き続き取り組んでまいります。

以上でございます。

○猪村委員Ⅱ国際線の就航は、五百メートル延ばさないと、この先、東アジア、そこまでは今二千メートルで台湾、韓国は飛んでいます、その先となると、やっぱり五百メートルが必要だということになります。そこは承知しております。

ＬＣＣ、これは非常に安価で飛べますので、若い方たちも非常に利用されるというふうに思っております。今後ますます利用促進、それから、県内の県民

の、県益、県の県益を考えれば、ここは言わずもがなの進捗をしていかなければならないというふうに思っておりますので、今後ますます働きいただきますして、県民の期待に応えていただきたいというふうに思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

これで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。

○江口委員Ⅱ県民ネットワークの江口善紀です。どうぞよろしくお願いいたします。

久しぶりに地域交流・県土整備常任委員会に配属になりましたので、最近ちよつと総務常任委員会、二年間ほど長くて、非常に堅苦しい議論が多かったので、この委員会では観光、文化、スポーツ、そして、まちづくり、県土づくり、そして、山博、緑化フェアと、県民の心と暮らしが明るく豊かになるような、そういう議題を取り上げて、前向きな議論ができればいいなというふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

では、一問目、通告いたしております「ツール・ド・九州２０２６」についての質問から取り上げさせていただきますと思います。

「ツール・ド・九州２０２６」については、これまでも県議会において、事業の概要や開催意義などについて議論が行われてきました。

佐賀県の大会参画については、令和七年九月定例会において、開催準備に係る補正予算が計上され、その後、同年十月には主催者から佐賀県の初参画が正式に発表されました。また、本年二月定例会では開催に係る予算も可決され、大会開催に向けた取組が本格的に進められているところでございます。さらに五月二十八日には、２０２６大会のコース詳細が発表されました。佐賀・福岡ステージについては、唐津市波戸岬をスタートし、福岡市天神に至るコースが明らかになりました。大会本番まで四カ月を切る中で、コース調整や地元調整、機運の醸成など、開催に向けた準備も具体的な段階に入ってきているものと存

じます。

「ツール・ド・九州」は、国際自転車競技連合―UCIが認定する国際自転車ロードレースであり、国内外の有力チームや選手が参加する大会です。佐賀県にとっては初めての開催であり、多くの県民の皆さんにとっても初めて接する国際自転車ロードレースになるものと思います。

また、県はこれまで本大会を、ルート・グランブールをはじめとする唐津エリアの価値を国内外に発信する機会として位置づけてきました。大会を契機として、どのような成果を期待し、それを今後どのようにつなげていこうとしているのかについても確認しておきたいと思っています。

前回定例会以降、コースや大会概要など、具体的な内容が明らかになったことを踏まえ、本日はこれまでの説明内容を改めて整理するとともに、新たな具体化した事項について確認したいと思っています。

それではまず、大会概要について伺っていききたいと思います。

「ツール・ド・九州」についてありますが、九州各県を舞台に開催される国際自転車ロードレースであり、2026大会には佐賀県も初めて参画する大会でございます。「ツール・ド・九州」とは、まずどのような大会なのか、これから御答弁をお願いしたいと思います。

○片渕政策企画監「ツール・ド・九州」は、国際自転車競技連合―UCI認定の国際自転車ロードレースでありまして、複数日程にわたって開催される、いわゆるステージレースと申しますけれども、このステージレースとしては国内で最高峰の大会に位置づけられます。

現時点で大会事務局の発表によりますと、2026大会には世界最高峰の「ツール・ド・フランス」にも出場するUCIワールドチームを含む十八チーム、百八名の選手が参加予定とされております。

以上です。

○江口委員「ありがとうございます。今答弁の中にもありました」ツール・ド・フランス」、私も若い頃、テレビで見たりとかして、すごい大会だなと思っておりました。そういった非常に強豪の選手も九州に来られるということで、大会の盛り上がり期待するものであります。

では、この2026大会について、どのような日程、開催地で実施されるのか、そのところをお願いします。

○片渕政策企画監「ツール・ド・九州」は、第一回の2023大会から毎年十月の三連休を含む四日間の日程で開催されております。今年四回目となります2026大会は、まず、十月九日金曜日、長崎県の佐世保クリテリウムを皮切りに、十月十日、佐賀県の唐津市波戸岬から福岡市の天神へ向かう佐賀・福岡ステージ、十月十一日、大分県豊後大野市役所から熊本県南阿蘇村役場へ向かう大分・熊本ステージ、十月十二日、ひなた宮崎県総合運動公園をスタートして日南市を回り、宮崎県庁へ向かう宮崎日南ステージの四日間で行われます。この四日間の総走行距離は四百キロメートルを超えまして、全部で六県十三市町村を舞台に開催されることとなっております。

以上です。

○江口委員「この「ツール・ド・九州」のホームページがあるので見てみましたが、非常にエキサイティングな過去の大会の映像があつて、また、初日といいますが、佐世保で行われるこのクリテリウムというのは、一・五キロメートルの周回コースを三十周もする、非常にスピード感あふれる映像で、これはぜひ行って見てみたいなというふうな思いになるような、なかなか期待が膨らんでくるような大会かなというふうに思っております。

では、この大会の佐賀・福岡ステージについてであります。五月二十八日にコースの詳細が発表され、唐津市の波戸岬から福岡市天神までのコースが明らかにになりました。佐賀・福岡ステージのコースの概要や特徴、これについては

いかがでしょうか。

○片渕政策企画監Ⅱ佐賀・福岡ステージは、佐賀県唐津市の波戸岬をスタートしまして、福岡県では糸島市を経て、福岡市天神でフィニッシュするコースとなっております。

佐賀県は、スタート地点として、六月七日にオープンした世界海洋プラスチックプランニングセンター「PLA PLA」前を設定したところでございます。コースは、波戸岬から唐津の海岸線を通り、ジャック・マイヨールがこよなく愛した海を望むルート・グランブルーを二回通過しまして、唐津城、虹の松原を通り、糸島市、そして、九州大学伊都キャンパスの中を通りまして、福岡市中心部の天神へと至る構成となっております。

以上です。

○江口委員Ⅱルート・グランブルーのところ、それと菖蒲峠というところは二周半するというところで、これは面白いコースだなと思いました。それと、ホームページを見てみると、結構高低差があつて、かなり序盤で、ここ二周半のところがどんなレース展開になるのか、非常に興味深いコース設定だなというふうに思いました。大体この二周半、こういったところであるというコースのセッティングの仕方は非常に興味深く思いました。

それでは、次の大会開催に向けた取組について伺っていききたいと思いますが、大会の実施体制についてです。

本大会は実行委員会方式により開催され、多くの関係機関が連携して準備を進めていると伺っております。大会の実施体制はどのようなものなのか。また、主催者、実行委員会及び関係機関の役割はどのようになっているのか、その点についてお願いします。

○片渕政策企画監Ⅱ本大会は、九州経済連合会及び開催県等で構成される「ツール・ド・九州2026実行委員会」と、その事務局を担います「一般社

団法人ツール・ド・九州」、この二つが主催者となって運営されます。そして、大会事務局におきまして、競技の運営であるとか、会場・コース設営、警備、広報、映像配信、選手たちの宿泊、輸送など、競技実施に関わる運営全体を担うこととなっております。

大会開催に向けては、この大会事務局を中心に、国際大会としての運営に必要な専門性を確保しつつ、各県など関係機関と広域連携の下で実施されることとなっております。

以上です。

○江口委員Ⅱそれでは、もう少し具体的に、県の役割と唐津市や大会事務局との連携について伺っていききたいと思いますが、大会を円滑に開催するためには、開催地である唐津市との連携や地域住民の理解、協力が重要であると思います。県はどのような役割を担っているのでしょうか。また、唐津市や大会事務局とどのように連携して準備を進めているのか、その点についてはいかがでしょうか。

○片渕政策企画監Ⅱ佐賀県は、開催県としてコースの調整や関係者との調整、開催に向けた機運の醸成などを担うこととなっております。そして、唐津市は今回の開催地としまして、地元関係者との調整や市民に向けた機運醸成に加えまして、観戦環境の整備、大会当日の受け入れ対応、にぎわいづくりなどを担っております。

県は唐津市とともに、競技運営や警備計画等を担う大会事務局と連携しながら、交通規制の周知、沿道の事業者や住民への説明、関係機関との調整を進めるとともに、観戦ポイントにおけるパブリックビューイングの実施など、機運醸成やにぎわいづくりに向けた取組についても一体となって準備を進めているところでございます。

以上です。

○江口委員Ⅱありがとうございます。それぞれの役割分担ということで御答弁いただきました。

では、県及び唐津市の事業費と内容についてであります。

大会の開催に当たっては、競技運営や交通規制、広報など様々な取組が必要となり、それに伴い経費が発生するものであります。県及び唐津市の事業費はどの程度であり、その主な内容はどのようなものか、その点についていかがでしょうか。

○片渕政策企画監Ⅱまず、「ツール・ド・九州」は九州全体で一体的に運営される大会でございます。会場設営や警備、競技運営などについては、大会事務局のほうでまとめて対応する体制となっております。このため、開催各県は、大会を円滑に実施するために必要な経費について、大会事務局へ負担金を支払う仕組みとなっております。

2026大会の開催に係る県の事業費としましては約一億三千万円で、主な内容としては、先ほど申し上げました大会事務局の負担金が約八千四百万円、そして、機運醸成や当日のイベント運営で約三千万円、開催に向けた準備経費で約一千万円などとなっております。

唐津市においても、令和八年度の当初予算で、「ツール・ド・九州2026」関連経費として計上されておまして、総額としては約一千八百万円となっております。

主な内容としましては、唐津市内の観戦スポットの設営や機運醸成のイベントで約九百万円、大会当日の市役所前の芝生広場のイベントで約七百万円、あと、大会に付随します観光の周遊キャンペーンで約百五十万円となっております。

以上です。

○江口委員Ⅱ県も約一・三億円、唐津市も一千八百万円ということで、結構な、

相当な費用を行政としても出しているということで、この「ツール・ド・九州」の一般社団法人、ここにはスポーツくじか何かの二億円の交付金があったりということ、様々な後援とか、あるいは自治体からも相当な金額の、やはり事業費がかかっているということが分かりました。

それでは次に、安全対策や交通規制の対応について伺います。

ロードレースは一般公道を使用して開催されることから、選手や観客、沿道住民の安全確保が重要だと思います。また、交通規制の対応も必要となりますけれども、どのような対策を講じられるのか、その点についていかがでしょうか。

○片渕政策企画監Ⅱ大会の開催に当たりましては、選手、観客及び沿道住民の安全確保が何より重要であると考えております。競技運営を担う大会事務局において、警察や道路管理者等の関係機関と連携をしながら、交通規制計画の策定やコースの安全点検、警備体制の構築などが進められているところでございます。

また、交通規制による地域への影響をできる限り軽減できるように、県と唐津市も大会事務局と連携しまして、コース沿道の事業者でありますとか、各区長会などを直接訪問しまして、説明、周知を行っており、また、個別の相談にも対応しているところでございます。

以上です。

○江口委員Ⅱありがとうございます。何分初めての大会でありますので、地域の住民の方にとっても、やはり交通規制があったりとか、あるいは観戦マナー、どういうふうな場所、どういうふうな形で観戦をしないのか、そういったことの周知等々が必要になってくると思います。

質問聴取の段階で幾つか付随するお尋ねもしていただんですが、こういう大きな大会、佐賀市でいうと桜マラソンが春にあるので、こういった地域を巻き込

んだ大きなスポーツ大会というのでいえば桜マラソンをイメージするんですが、大変長距離で交通規制もあり、また、市民のボランティア、そういったものも大々的に参加をされ、協力して大会をつくり上げているんですが、この「ツール・ド・九州」においては、運営において県民や地域住民が何かボランティアとか、そういったもので参画したりとか、そういうふうな計画というのはあるんでしょうか。

○片渕政策企画監Ⅱ大会運営そのものは大会の事務局のほうで行っているところでございます。大会運営に必要な人員につきましては事務局を中心に検討されております。過去はレース会場、例えば、阿蘇でありますとか、そういう山間部のほうでボランティアを募集した事例はございますけれども、現時点において、今回の佐賀、福岡ステージでボランティアに関する具体的な方針は事務局のほうから示されておられません。ただ、今後募集を行うこととなりました場合には、大会事務局と調整の上、募集方法や役割など整理をしていきたいと考えております。

以上です。

○江口委員Ⅱありがとうございます。あと今、安全対策、交通規制の質問をさせていただきますが、長距離、佐賀県の部分での行程が約六十キロぐらいでしたっけ、ちょっと聞いたと思うんですけども、路面の点検とか、あるいは舗装とか、そういったものの安全というのは、選手にとっても安全確保が必要だと思います。補修の体制とかも必要だと思うし、沿線での場所によってはバリエードとか、そういったものも張られると思うんですけども、そういった安全対策には、初めての大会でありますし、現場、コースをしっかりと把握した上で適切な対応を取っていただきたいと思っておりますが、その辺の安全対策、また、路面の対策について、改めて補足で答弁をいただければと思います。○片渕政策企画監Ⅱコースの路面状況につきましては、大会事務局が競技ディ

レクターと共に現地でコース確認を行う際に我々も一緒に点検をしております、状況を確認したところでございます。

そして、点検におきまして、競技の運営上、安全面で気になる箇所が確認された場合には、その内容を道路管理者である県であるとか市と協議をしまして、必要な対応について協議を行っているところでございます。現在のところ、大会開催に向けて大規模な補修などが必要となる箇所はないと事務局のほうから聞いておりまして、引き続き関係機関と連携をしながら、安全な大会運営に向けた確認を進めてまいりたいと思います。

以上です。

○江口委員Ⅱその安全面での対策をしっかりとお願いしておきたいと思っております。この項最後の問いですが、大会開催の意義についてであります。

今回の大会の捉え方についてですけれども、県は今回のこの「ツール・ド・九州2026」大会を、ルート・グランブールをはじめとする唐津エリアの地域資源を国内外に発信する機会として位置づけてきたと思います。県はこの大会をどのような機会として捉えているのか、改めて伺います。

○片渕政策企画監Ⅱ県としては、「ツール・ド・九州」への初めての参画に当たりまして、福岡県と共にコースを調整し、結果、現在の佐賀・福岡ステージはすばらしいコースができたと思っております。

今回、世界水準の国際ロードレースである「ツール・ド・九州」をこのコースで開催することで、唐津エリアの持つ本物の価値でありますとか、そういったものに光を当てまして、その価値を国内外に広く知っていただく絶好の機会であると考えております。

以上です。

○江口委員Ⅱありがとうございます。ちなみにですけど、今回は四回目で佐賀は初めて参画することになったんですけれども、これは何というのかな、一回

目があり、二回目があり、三回目があり、どの辺ぐらいからこれはちよつと佐賀も参加したいとか、そういったものはあったんでしょか。あるいは一回目から既に佐賀、うちものか、それとも一回目があつて、二回目があつて、これはうちも、佐賀も入りたいとか、そんな経緯がもしございましたら答弁できますか。

○片渕政策企画監Ⅱ「ツール・ド・九州」につきましては、2023大会から開催されております。もともと九経連の中のプロジェクトとして始まりまして、ラグビーのワールドカップが開催されました福岡、熊本、大分、この三県からスタートしております。佐賀県だけでなく、ほかの県についても、この開催状況を見ながら判断してきたところでございますけれども、佐賀県の開催のきっかけとしましては、そういう九州地域戦略会議の中で服部知事と山口知事で話して、方向性としてこれはいいんじゃないかということで話がまとまり、今回2026大会から参加したという経緯になります。

以上でございます。

○江口委員Ⅱなるほど、ありがとうございます。ぜひ今回の一回目の参画を盛況に導いていただき、これからにつなげていっていただきたいと思ひます。

では、この項の最後ですが、期待する成果についてであります。

県内初開催となる本大会を一過性のイベントで終わらせることなく、今後につなげていくことも重要であると思ひます。大会を通じてどのような成果を期待しているのか。また、その成果を今後の地域振興にどのようにつなげていくのか、この点についてのお考えを伺ひます。

○片渕政策企画監Ⅱ本大会を通じまして、唐津エリアの価値が国内外に広く伝わるとともに、地域の皆様が改めてその価値を再認識する契機になればと考えております。また、本大会を一過性のイベントとして終わらせるのではなく、県が取り組む唐津プロジェクトの一環として、大会を契機に地域への誇りや愛

着が生まれ、唐津の持つ価値をさらに磨いていく動きにつなげていきたいと考えております。そして、その積み重ねを唐津の価値を国内外へ広く発信する取組につなげ、多くの方々に唐津を知っていただき、関心を持ち、実際に訪れてみたいと思ひていただけるよう、唐津市や地域の皆様と共にしっかりと取り組んでいければと考えております。

以上です。

○江口委員Ⅱありがとうございます。この数日、私も自転車ロードレースの映像を幾つかユーチューブで見たりとかして、この大会もチーム戦みたいな形で最大六人のチームが一人のエースをいかに速くゴールさせるかという連携であつたり、いろんな戦略戦術があるというふうなことも知りました。また、途中で有力な選手が落車すると、そういったふうなこともやはりリアルな大会なのであるというふうに映像で見まして、この大会がぜひ無事に、そして盛り上がって開催され、そして、佐賀県民が自転車ロードレースという新たなものに接して、また理解を深めていただいて、また、自転車の競技、そういったものにもぜひつながっていくような、また、本物のレースを目の前で見で、すごいなという感動を県民が感じられるような素晴らしい大会になることを心から祈念して、これからもこの事業を見守っていききたいと思ひますので、取組方よろしく願ひいたします。

それでは、通告している二問目に移らせていただきたいと思います。

有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の整備について伺ひます。

有明海沿岸道路と佐賀唐津道路は、県内を南北・東西方向へつなぎ、県内移動を支え、また、九州佐賀国際空港、唐津港、三池港などの交通拠点、そして、好生館などの医療拠点へのアクセス性を高める重要な道路ネットワークであると考えてます。

有明海沿岸道路においては、令和四年十一月に大野島インターチェンジから

諸富インターチェンジまでが開通したことで、柳川・大牟田地域と九州佐賀国際空港・佐賀地域とのつながりが強化され、往来が大きく変化したように感じています。早津江川、筑後川を一瞬で渡って、福岡、佐賀がぐっとつながったと実感しております。

また、昨年十一月には有明海沿岸道路と佐賀唐津道路が接続するエリア「Tゾーン」において、ジャンクションの着工イベントが実施されました。先日の知事提案事項説明においては、今年八月に福富鹿島道路で着工することも示されたところであります。さらに、諸富インターチェンジから仮称川副インターチェンジまでの区間については、令和八年度の開通が予定されております。

一方で、県内には事業主体が異なる区間、また、供用済みや事業中など事業段階が異なる区間が混在しており、県民にとっては全体像や事業段階が分かりにくい面もあると考えます。

そこで、次の点について伺ってまいりたいと思います。

まず一点目、全体像、事業段階についてであります。

有明海沿岸道路については、佐賀県内で複数の事業区間に分かれておりますが、区間ごとの延長、事業主体、事業段階はどのようになっているのか、まずこの点から御答弁をお願いします。

○天本道路課長〓お答えいたします。

有明海沿岸道路は、熊本県熊本市から佐賀県鹿島市へ至る高規格道路で、現在三十九・二キロメートルが開通しております。佐賀県内では約二十九キロメートルございますが、この区間、三つの区間で事業を進めております。このうち大川佐賀道路は国が、佐賀福富道路と福富鹿島道路は県が事業主体となっております。

それぞれの区間について申し上げますと、大川佐賀道路は、福岡県の大野島インターチェンジから佐賀唐津道路と有明海沿岸道路が接続する仮称佐賀ジャ

ンクションまでの延長約九キロメートルの区間になります。このうち、大野島インターチェンジから諸富インターチェンジまでの約一・七キロメートルが供用済みとなっております。

また、佐賀福富道路は、仮称佐賀ジャンクションから福富インターチェンジまでの延長約十・五キロメートルの区間でございます。このうち、嘉瀬南インターチェンジから福富インターチェンジまでの約十キロメートルの区間が供用済みとなっております。現在、仮称佐賀ジャンクションまでの残る〇・五キロメートルの整備を進めているところでございます。

福富鹿島道路は、福富インターチェンジから国道二百七号に接続するまでの延長約十キロメートルの区間であります。このうち、鹿島側の約四キロメートルを福富鹿島道路Ⅰ期として調査設計、用地買収などを進めているところでございます。

以上でございます。

○江口委員〓確認のため伺いましたが、ありがとうございます。

では次に、佐賀唐津道路について伺いたいと思います。

佐賀唐津道路についても佐賀県内で複数の事業区間に分かれておりますけれども、区間ごとの延長、事業主体、事業段階はどのようになっているのでしょうか。

○天本道路課長〓お答えいたします。

佐賀唐津道路は、佐賀市から唐津市へ至る高規格道路でございます。このうち、唐津市相知町から多久までの区間十五・五キロメートルが既に開通しております。現在、多久から佐賀までの間で事業が進められております。多久佐賀道路Ⅰ期は国が、佐賀道路は県が事業主体となっております。

多久佐賀道路Ⅰ期は、東多久バイパスに接続する仮称多久東インターチェンジから仮称三日月インターチェンジまでの延長五・三キロメートルの区間であ

ります。現在、調査設計や用地買収などが進められているところでございます。佐賀道路は、仮称鍋島インターチェンジから仮称佐賀ジャンクションまでの延長約五キロメートル（頁で訂正）の区間でございます。このうち、用地買収が完了しております仮称佐賀ジャンクションから仮称嘉瀬北インターチェンジ間の整備を進めているところでございます。

残る区間となります多久佐賀道路のⅡ期と唐津―相知間ににつきましては、現時点で事業化されていない区間となっております。

以上でございます。

○江口委員Ⅱありがとうございます。この多久佐賀道路、三日月と鍋島の間ですね。

私も県議会に入らせていただいて、十五年前からこの期成会の総会に呼んでいただいてから事業主体が決まっていなかったというのを当時から伺っていて、ずっと意味がよく分からなかったんですが、やっと最近分かってきて、最後この事業主体がなるほど、ぜひ国のほうで受けていただければなというふうに思っております。

また、唐津―相知間に関して、相知長部田インターチェンジまで開通したのを覚えております。あのときは、たしか岩屋インターチェンジの先に延伸工事をするときに、驚か鷹か何か猛禽類の巣が見つかって、すごく時間がかかったり、あと岩盤が物すごく堅くて、リッパードザーという物すごく大きな機械を持ってきて、掘削して道を切り開いていったのを、視察で現場を見せていただき、やっと長部田までつながったというのを覚えておりますが、ぜひこれから、そこから先、唐津―相知間をぜひ期待したいところであります。

戻りまして、ジャンクションについて伺いたいと思います。

仮称佐賀ジャンクションについてでありますけれども、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路の二つの道路が接続する位置にあり、私個人としてはちよつと事業

主体がどうなっているのか、素朴にはてなでございました。分からなかったんですけども、ジャンクションの整備はどのように進めているのか、この点について改めて御答弁いただけますか。

○天本道路課長Ⅱまず、ジャンクションについてですが、先ほど委員もおっしゃられていますとおり、ジャンクションというのは、二つの高規格道路を立体交差で結んで、信号なく走行している車両が各方面へスムーズに通行できるように接続する施設のことをジャンクションというものでございます。

仮称佐賀ジャンクションは、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路とを接続し、大川方面、鹿島方面、唐津方面への分岐点となるようになります。その整備については、国が整備をします大川佐賀道路と県が整備をします佐賀福富道路、また、北から来ます佐賀道路が交わるようになりますことから、国と県で協議をしまして事業区分などを定めております。一体的な施工が必要な箇所につきましては、必要に応じて協定を結ぶなど調整を図りながら連携して、円滑な事業進捗に取り組んでいるところでございます。

以上でございます。

○江口委員Ⅱなるほどですね。これは絵で見ても非常に複雑に、TというよりもTが逆さまになった形で、非常に複雑に道路が重なっているんで、どういうふうに行くのかずっとなぞっていても、なかなか不理解がしにくい複雑な構造だなど思っているんですけども、なので逆にこれはどの持ち分になっているのか、非常にはてなでございましたが、そういうことであれば、ぜひ協力してスムーズに施工されることを祈るばかりでございます。

それでは、大川佐賀道路のほうについて話を進めていきたいと思いますけれども、大野島インターチェンジから諸富インターチェンジ開通後の状況について伺います。

令和四年十一月に大野島インターチェンジから諸富インターチェンジまで開

通いたしました。本当にこれで筑後川と早津江川をまたぐことができて、大変地元としては喜ばしい限りでございました。その開通効果についてどのように捉えていらっしゃるのか、この点についての御答弁をお願いします。

○天本道路課長〓お答えいたします。

まず、開通後の交通量についてでございます。

諸富インターチェンジ開通後の調査では、大野島インターチェンジから諸富インターチェンジまでの間の一日当たりの交通量が約一万一千台と多くの方に御利用いただいているところでございます。

開通の効果としては、諸富インターチェンジまで開通したことで並行する現道から有明海沿岸道路へ交通の転換が図られておりまして、国道二百八号では約一割、主要地方道の大牟田川副線では約六割の交通量が減少して、周辺地域の交通混雑の緩和に寄与していると考えております。また、これまでの有明海沿岸道路の延伸によりまして、九州佐賀国際空港と大牟田市の間の所要時間が有明海沿岸道路の事業化の前の約半分に短縮するなどの効果も確認されているところでございます。

今後、大川佐賀道路がさらに延伸することによりまして、地域間や九州佐賀国際空港などの交流拠点との連携の強化ですとか、人や物の交流の促進がさらに図れるものと期待しているところでございます。

以上でございます。

○江口委員〓ありがとうございます。

それでは、諸富インターチェンジ周辺での渋滞や交通事故状況について伺います。

大変利便性が上がったおかげで、大変大量の車がこの諸富インターチェンジを御利用いただいております。土日とかになったら、降りる車が橋の辺までずっと数珠つなぎになり、また、これを降りた車が北上してから光法交差点

のところでもまたつながったりと、これは道路が延びたおかげの効果であり、痛しかゆしの状況であると思います。

この末端となっている諸富インターチェンジに交通が集中し、インターチェンジ周辺で渋滞や交通事故が発生しているようにも思えますが、その状況はどのようになっているのか、どのように把握されて受け止めていらっしゃるのか、その点についてお願いいたします。

○天本道路課長〓まず、渋滞、交通事故の状況などについてお答えします前に、答弁の修正をさせていただきたいと思えます。

先ほど私が佐賀唐津道路についての佐賀道路のところをお答えしたときに、仮称の鍋島インターチェンジからジャンクションまでの延長を約五キロとお答えしておりましたけれども、四・二キロの間違いでございました。すみません、修正させていただきます。ちよつと戻りまして申し訳ありません。

では、諸富インターチェンジ周辺での渋滞や交通事故の状況についてですが、諸富インターチェンジが大牟田から佐賀方面に向けての端末となりましたことと交通が集中して、諸富インターチェンジの周辺、近くに柳の内交差点がございまして、現在、朝夕の時間帯における渋滞の発生ですとか、年に五件程度の交通事故が発生しているということを確認しております。このため、諸富インターチェンジが接続する国道四百四十四号ではインターチェンジへの進入専用のレーンが設けたりですとか、信号機を設置したりですとか、柳の内交差点では交通状況に合わせた信号機の現示——青信号の時間です——の調整などの渋滞対策や交通安全対策を行っております。

しかしながら、渋滞の解消までには至っていないということで、仮称川副インターチェンジへの延伸による交通環境の変化などを注視しまして、必要に応じて対策を検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○江口委員Ⅱありがとうございます。やはり少しずつ延伸していく中で、端末となったインターチェンジには交通がもちろん集中するわけであります。この諸富インターチェンジが開通する前は、大野島のインターチェンジで降りて、大詫間を通り、早津江橋を渡って、早津江のほうから北に上がっていくということ、早津江のあの交差点を地元の方から言われて、横断歩道がすり切れて消えてしまうぐらい物すごく交通が多かった、また、セブンイレブンとかは物すごくお客さんが多くて、交通がやはり町なか——町なかというか、そんな大きな町ではありませんが、早津江地区の道なかを大きな車がたくさん通っていたのが、本当に諸富インターチェンジの開通によって流れも全然変わったと。そういった意味では、町なかの交通がすごく減ったので、安心感ができたというふうな声も聞いたりとかいたしておりました。

また、柳の内交差点も植栽が結構高かったので、見通しが悪いということ、土木事務所に相談しましたら、早速少し低く剪定をしていただいたりとかで見通しも改善したりして、やはり交通量が増えておりますので、引き続き事故防止や渋滞解消への取組対応について感謝申し上げたいと思います。

では、その先の諸富インターチェンジから仮称川副インターチェンジ区間について質問を進めてまいりたいと思いますけれども、まず一点目、工事進捗の状況について伺います。

諸富インターチェンジから仮称川副インターチェンジまでの区間については、令和八年度中の開通予定と公表されております。現在の工事進捗の状況はどうなっているのでしょうか、この点についてお願いいたします。

○天本道路課長Ⅱ諸富インターチェンジの令和四年十一月の開通後、委員御案内のとおり、仮称川副インターチェンジまで今年度中に開通するということが公表されております。現在は、盛土などの道路改良工事はおおむね完了しております、残る工事として舗装ですとかガードレールなどの安全施設の設置な

どが今後施工されるというふうに聞いております。また、仮称空港東インターチェンジへの事業展開に備えまして、仮称川副インターチェンジの橋梁の上部工の架設も進められております。

以上でございます。

○江口委員Ⅱ今朝も、うちからほんの数メートルなので、そこを見て通ってから県議会に参りましたが、仮称川副インターチェンジはフルなので、高架というか、橋梁がもう架かっておりまして、あとは進入する道路とかはまだ舗装はできていないけど、ユンボがいっぱいあって着々と、今か今かと待ちわびております。

そこで、次のイの問いなんですけれども、仮称川副インターチェンジの開通時期についてであります。

開通予定が令和八年度中ですとされているので、そういった中で、地元住民や物流事業者にとっては具体的な時期が大きな関心事となっております。私も地元の敬老会やまち協で、令和八年度中ですからということは、来年三月までの予定ですとは言っているんですけれども、期待が膨らむ中、言えるかどうか分かりませんが、開通時期の見通しはどのようになっているのでしょうか。

○天本道路課長Ⅱ現在、令和八年度中というふうに公表されております開通時期でございますが、具体的な時期については示されておりません。今後の工事の進捗状況を踏まえまして、公表できる環境が整った段階で示されるものと考えております。

以上でございます。

○江口委員Ⅱやっと橋も架かってきて、盛土もできて、うちの実家から南のほうは田んぼがずっとあったのに、壁の上に、目の前に有沿道ができて、ちよつと残念だなと思いつつ、でも、これが開通したらすごく便利になるという期待とわくわく感というものが入り交じっております。ただ、周辺の歩道とか交

差点とか、そういったものがやっぱり今工事中だから、もうしばらくはかかるなどというのは確かに肌感覚で分かるんですね。本当に今、この周辺部の工事がいろいろとされているので、その周辺道路の影響——ごめんなさい。その前に、仮称川副インターチェンジの周辺道路の影響について伺います。

仮称川副インターチェンジが新たな終点となった場合は、空港方面や川副地域へ向かう交通の流れが変化し、接続する県道や市道への交通集中も想定されます。開通後の市道川副中央幹線などの周辺道路への影響はどのように考えているのでしょうか。

○天本道路課長 仮称川副インターチェンジへ有明海沿岸道路が延伸することによりまして、これまで諸富インターチェンジに集中していた車両のルートを選択肢が増えて交通の分散が図られることで、現在渋滞が生じている箇所の道路環境は改善されるものと期待しております。一方で、仮称川副インターチェンジが接続する市道川副中央幹線では交通量が増加することが見込まれますので、その整備を現在佐賀市で進められているところでございます。

以上でございます。

○江口委員 Ⅱありがとうございます。次の問いですね。今、答弁にもあった市道川副中央幹線の整備状況について伺います。

市道川副中央幹線においては、今、道路の拡幅、交差点の改良、歩道の整備などが進められております。現在の状況はどのようになっているのでしょうか。

○天本道路課長 市道川副中央幹線の国道二百八号から仮称川副インターチェンジ、県道佐賀外環状線へとつながる約三・一キロメートルの区間が、インターチェンジへのアクセス道路として、現在、佐賀市が整備されている区間というふうになっています。

整備の内容は、現道幅員が八メートルから十一メートルである道路を幅員十五メートルに拡幅しまして、両側歩道の設置ですとか、S字カーブとなってい

る区間の線形改良などが行われているところでございます。現在、仮称川副インターチェンジの開通に合わせた供用が図られるよう国と調整をされながら、道路改良や構造物工事などが進められているところでございます。

以上でございます。

○江口委員 Ⅱありがとうございます。まさに、今度開通するためのインターチェンジ、川副インターチェンジ（仮称）の前後で、市道川副中央幹線道路が改良されています、今回、うちの回覧版に入っていたのをちよつとカラーコピーしてきたんですけれども、ちょうどミゾタの前にセブンイレブンがありますよね。あそこの交差点から北に向けて二百メートルぐらい、これから三カ月通行止めにして大規模な工事をするということで、何か橋が埋まっていたらしいので、それを掘り起こして撤去したりとかいいうので大がかりな迂回路になって、ですから、これで十月、じゃ、結局その間に米納津の交差点を改良して、あと、できていない歩道を造って取付道路をしたら、やっぱり秋から冬になるなど。来年の二月定例会で、ここで質問するときは、やっと開通しましてありがとうございますと言えるのかなというふうに期待しながら、安全な工事を願っています。

ちなみに、ここが開通したら、次は空港東インターですけど、この空港東インターは、私の家から本当に二百メートルぐらい、この目と鼻の先なので、本当に実家の前で、今度はこちらの前ということで、これから五年間、本当に毎日心待ちに工事を見守る形になると思うんですけれども、しっかりこの点については予算が獲得されることを心から願っております。

それでは、こういうふうに川副中央幹線の整備等も市のほうで頑張っていたいの中で、最後、Tゾーンのほうに移っていきたいと思いますけれども、Tゾーン及び仮称佐賀ジャンクションの整備についてなんですけれども、先ほども触れましたが、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路が接続するTゾーンは、九

州佐賀国際空港、佐賀県医療センター好生館、佐賀市中心部、そして、県北西部を結ぶ県内道路網の要となる重要なエリアでございます。令和七年十一月には、仮称佐賀ジャンクションの愛称を「ジャンクションT」として着工イベントが実施されました。

工事進捗や用地取得の状況について伺います。

ジャンクションにおける現在の工事の進捗や用地取得の状況はどのようになっているのかお願いします。

○天本道路課長 県では、有明海沿岸道路と佐賀唐津道路が接続するエリアであります。Tゾーンの整備を重点的に進めているところでございます。仮称佐賀ジャンクション付近につきましては、用地買収は完了しております。昨年十一月に、委員も御案内ありましたとおり、着工イベントを開催して工事に本格着手したところでございます。現在、ジャンクション部のランプ橋や函渠などの構造物工事ですとか、盛土、地盤改良などを国とも連携しながら進めているところでございます。先ほど申し上げましたように、共用部分ですとか盛土部分で一部、国とも協定を結びながら、現在工事を進めているところでございます。

以上でございます。

○江口委員 ありがとうございます。では、また気が早いんですけども、ジャンクションの開通時期について、見通しはどのようになっているのか御答弁いただければと思います。

○天本道路課長 佐賀ジャンクションにつきましては、先ほども申し上げましたとおり、昨年度、工事に本格着手したところでありまして、今後、ランプ橋などの大型構造物の工事を進めていくところとしております。

開通時期につきましては、現時点で具体的な時期をお示しする段階ではございませんが、引き続き関係機関と連携し、早期整備に努めまして、できるだけ

早く効果が発現できるように取り組んでまいります。

以上でございます。

○江口委員 ありがとうございます。じゃ、最後に今後の取組について伺います。

Tゾーン整備について、今後どのように取り組んでいかれるのでしょうか。

○天本道路課長 先ほどからも申し上げておりますとおり、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路が接続するエリアTゾーンにつきましては、国とも連携しながら、着実に整備を進めているところでございます。

有明海沿岸道路と佐賀唐津道路は、佐賀県の未来を創り、未来を守る重要な道路であると考えております。先ほど申し上げましたとおり、Tゾーンでは、仮称佐賀ジャンクションの工事が本格化してまいります。大川佐賀道路では、仮称川副インターチェンジが今年度開通予定、そして、福富鹿島道路ではこの八月に着工するなど、目に見える形で事業が進んできております。

引き続き、人、物の交流を促進し、地域のさらなる活力を生み出し、佐賀県の未来を創る有明海沿岸道路、佐賀唐津道路の全体が早くつながりますようにしっかりと取り組んでまいります。

以上でございます。

○江口委員 ありがとうございます。最後に心強い、力強い御答弁をいただきました。本日に今、四、五年置きに一つずつ延びることによって、終点のみならず、縦への交通の分散もあり、また本日に福岡、大牟田方面への利便性が向上していくと思いますので、順調な整備を心から祈念申し上げ、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○定松委員 前段の江口委員が時間を結構早めに終わっていただきましたので、私も協力させていただきたいと思います。

それではまず、第一点目の質問から行きます。

私は町議会議員をしておりましたときから、やっぱり地元の声というのを役所に届ける、それも一つのライフワークとしてきたわけでございます。要するに、県民生活に最も身近な公共インフラ、この地域住民の安心・安全な暮らし、社会経済活動を支えるための重要な社会基盤であります。そのために、出先機関の土木事務所や農林事務所がございまずけれども、日頃から施設の不具合に関する報告や安全面への不安の声、さらには修繕や改善に関する様々な要望が寄せられているものと考えております。

私自身も地域住民からの、先ほど申しました要望書等伺う機会も多いし、また、土木事務所に寄せられる要望の中には直ちに対応できるものもありますが、その一方で、その規模の大きさなどにより、対応時間を要するものもあると認識しております。しかし、優先順位はその出先機関でつけられておるものと認識しておりますけれども、これは要望を行った地元としては、その後の対応状況に高い関心を持っておられます。途中経過を説明するなど、丁寧で確実な対応を行うことが大事だと考えております。十年前に出した要望書が、何とお蔵入りになっていたということもあるかも分かりません。

私は、このお蔵入りといいましょうか、これは所長が変わるたびに、それから、係長とかそういった人たちが、特に工務課の係の人が、その係に来たときは、やっぱりその要望書をもう一回見直して、こういうものが何年に出ているというのを頭の中に置いてほしいなと思うんですね。そのことがやっぱりその地域を知ることにもつながります。わざわざ現場に行かなくても、要望書に載っていることがたくさんあるやもしれません。

そういったことから見ると、地元要望の内容を把握してあるのかちよつと伺いさせていただきますが、土木事務所へ寄せられる地元要望にはどのようなものがあるのか、まずお聞かせください。

○草津県土企画課長Ⅱ土木事務所には、県が管理いたします道路や河川に関し

まして、規模の大小を問わず、様々な要望が寄せられております。

道路につきましては、いわゆるポットホールと呼ばれるす穴ぼこやわだちなどの路面の損傷の復旧に関するものであったり、道路脇などから繁茂する雑草の伐採など維持管理に関するもの、そのほか、道路の拡幅や歩道の設置など整備に関する要望などがございます。

また、河川につきましては、堤防や護岸の損傷・崩壊箇所の復旧に関するもの、河川内の堆積土砂の撤去や伐採などの維持管理に関するもの、そのほか、河川の拡幅や堤防のかさ上げといった整備に関する要望が寄せられております。以上でございます。

○定松委員Ⅱ私が想像していた要望書、そういうものがあるということは、私ども出す側としても十分認識しているところでございますけれども、その要望書をですね、法的にいうと要望書と引いたら、これは会社にも要望書がある、それから地方公共団体にも要望書がありますけれども、法的根拠は本当はないんですね。法的根拠はないんだけど、訴え、昔で言う目安箱みたいなところなんでしょうけれども、助けてくださいという地元の声なんです。その要望書をどのように取り扱っているのかお聞かせください。

○草津県土企画課長Ⅱ土木事務所への地元要望につきましては、今、委員がおっしゃった書面により提出されるもののほかにも、来所されたり、現場での対面によるものであったり、それから、電話で口頭によって聞き取ったものであったりという様々な方法によって寄せられているものでございます。

寄せられました要望につきましては、書面で提出されたものとはもとより、対面や口頭により受け付けたものにつきましても、その内容を記録した上で、関係職員間で共有しているところがございます。あわせて、現地での立ち会いであったり、現地調査等によりまして、要望の内容や現場の状況を確認いたしまして、その結果を踏まえて、所内で対応方針を検討しております。

要望への対応方針の検討に当たりましては、必要性、緊急性、地域の状況等を踏まえまして、総合的に判断しております。

なお、安全確保や第三者への被害防止などの観点から、緊急性が高いと判断いたしました案件につきましては、速やかな対応に努めているところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱそれでは、土木事務所に寄せられたその要望書を工務課でもんでおそらく副所長ぐらゐまでは入るでしょう。その間にいろんな対応があると思うんですね。これはやっぱり町だよねというのとか、それから、地元で、例えば、多面的機能支払交付金でやってくれないだろうかとか、いろんな対処法があると思うんですが、地元へのそういった回答といましようかね、すぐできるものもありましょうし、いろんなパターンが考えられると思うんですが、その回答をどのように行っていますか。

○草津県土企画課長Ⅱ土木事務所では地元要望につきまして、先ほど申しましたとおり、現地確認やそれを基に検討を行って対応方針を決めましたら、原則として、こういう対応ですということでお答えするようにしております。具体的には、現地での立ち会いの下に行う場合もございますし、電話であったり、文書であったり、その要望の内容でありますとか、相手方の状況に応じて対応しているところでございます。

また、先ほどありました現地を確認したら、土木事務所が管理していないものという場合もございますので、そういったときにはよく状況を確認いたしまして、相手方につないだりということでございます。私の経験上も、現地確認に行ったら、実は農道であったというようなこともございますので、そういったときには所管する農林事務所であったりとか、市町にお伝えしているというところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ実に親切な対応だと思います。町民の方とか町議会議員の方々、区長さん方、これは農林なのか土木なのか分からないのが本当なんですね。

私も最近知ったんですが、河川は土木だ、海岸は農林だとかいろいろあるでしょう。排水機場もそういうふうに分かれていますね。もともとはそこは農林だったものが、例えば、県道と交差していると、ここまではもう県で見ましようというふうな、土木のほうでしていただくこともあるんですね。そういったすみ分けというのにも確かにされております。

その回答はよく分かりました。未解決なのか、解決なのか。事件とは違うんですが、カード化しておられるというのにも聞いていますし、それから、ペーパーで残っている部分と、それをまた目次だけでもいいので、それはデジタル化しているのかね、そこら辺どうなんでしょうか。

○草津県土企画課長Ⅱ要望を受けました記録につきましては、大体基本的に紙でファイルにとじたりして、担当ごとに格納しておるということが多いかと思えます。あとそういった、いわゆる一覧表をつけるとか、そういった管理の仕方につきましては、現在、各土木事務所のほうで、おのおの工夫してやっているというのが実情だということで確認は取れております。

今、工夫をしていると申し上げましたので、こういったことを聞き取りながら、よりよく管理できるように今後努めてまいりたいと思っております。

○定松委員Ⅱ例えば、ファイリングができていて、それから、パソコンに項目だけでも入っていれば、市町への通達とか、いろんな連絡が取れるんじゃないかなというふうに思いますので、なお推進をしていただきたいと思います。

対応に長時間を要する場合、要望等が多年度を要する場合に、その案件というのは、その間に人事異動とかあったときについつい忘れられがちなんです。これは私の町であったんですが、農林事業で補助事業にのっかっていたんだだけ

れども、それが通達が遅れたために、とうとう補助事業が受けられなかった、農業機械ですね。そういったこともありました。そういったことがないように、人事異動の際にも、担当の職員が替わる場合もあるかと思えます。そのような案件を後任に引き継ぐための手段としてどのように行っているのか、その要望書に関してですよ、ちよつとお聞かせください。

○草津県土企画課長Ⅱ先ほども申し上げましたけれども、要望内容や対応状況につきましては、関係職員間で共有した上で、所内において記録に残して、その経緯や対応状況について確認ができる状態にはなっております。特に先ほどおっしゃられた対応に時間を要するものにつきましては、人事異動等により担当職員が変更になった場合には、その経緯や対応状況、今後の方針等を後任職員へ引き継ぐように努めているところでございます。

しかしながら、やはり対応に時間がかかる場合には、結果的に要望者へ説明が不足する場合というのが、そういう場合もございます。このようなことがないように、要望者などのコミュニケーションを図りまして、途中経過も含めて適宜状況説明を行うなど、丁寧な対応に努めていきたいと考えております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱその要望書が写真つきとか、努力して写真も何枚も撮って、それをパソコン上で校正をしながら、そして、文面もつけて、地元の区長さんや水利組合長さんとか、公民館長さんとかいろんな、道路であればそういった方々の印鑑まで押して持ってこられるときもあるんですよ。そういった場合に、写真なんか写つとつても、それをまたどこかに送るときには、ファクスで送るときに真っ黒になったりするわけですよ。それで、例えばの話なんですけど、私たちは要望する場合、町の役場の建設課の係長さんあたりにちよつと見に来てくださいと、その間に写真も撮っていただきます。その写真を撮ったものがメール上で残ったり、それから、役場のパソコンの中に、自分の事業のパスコ

ンの中にデータとして保管できる場合は、やっぱりそういったデータが通信可能なんですね。あらゆるところに行けると思うんですよ。そういったデジタル時代を駆使して、そういった要望書の引き継ぎ等についてもできればいいなと思っておりますので、そういったものも推進できるのかどうか考えていただきたいと思えます。

それでは、最後になりますが、地元要望の受け止めについてです。

先ほど少し申し上げましたが、要望書には何の拘束がないといいたまいますかね、本当は要望書が来たものを絶対せんばらんとという義務はないんです。法的には。けれども、その要望というのはやっぱり県民の声、そして、願い、そして、事故の回避、安全対策、命に関わるものがあるかと思えます。そういったものを県はどのように受け止めておられるのかお聞かせください。

○草津県土企画課長Ⅱ地元から寄せられます要望につきましては、地域住民の生の声として受け止めております。このため、要望いただく場合は、県民と県の職員が直接対話をして、地域の実情や課題を共有する大切な場と捉えております。また、これらの地元要望は、道路や河川などの公共インフラの維持管理であつたり、今後の整備を検討する上での基礎的かつ貴重な情報だと認識しております。

今後とも、地元からの要望につきましては、よく耳を傾け、真摯に受け止めていきたいと思っております。

以上でございます。

○古賀和浩委員長Ⅱ暫時休憩します。十五時十分をめぐに委員会を再開します。

午後二時四十九分 休憩

午後三時八分 開議

○古賀和浩委員長Ⅱそれでは、委員会を再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○定松委員Ⅱ それでは、第二問目の質問に早速入ります。

知事提案説明事項におきまして、有明海沿岸道路の福富鹿島道路が本年八月に着工することが示されて、八月に白石の総合センターで着工式が屋内で執り行われますということを天本課長からも案内を受けました。非常に関係者の皆さんも期待されている、大変大きな一歩と考えております。

福富鹿島道路は将来の佐賀県の産業振興、また地域振興を支える重要な交通の要として、また災害時の避難や救援物資の輸送などを担う道路として欠かすことのできない極めて重要な路線となりましょう。

今回着工の時期が示されたことから、これがどのように進められるか、地域住民の期待と関心は高くなっております。

そこで、次の点について伺いをいたします。

福富鹿島道路の概要について、それとまた着工までの経緯はどうなっているのか伺いたいします。

○天本道路課長Ⅱ お答えいたします。

福富鹿島道路は有明海沿岸道路を構成する区間の一つでございます。白石町福富から白石町深浦までを結ぶ延長約十キロメートルの高規格道路として、県が事業主体となり、整備を進めております。

着工までの経緯につきましては、地域高規格道路の位置づけとして、平成六年度に計画路線、平成九年度に調査区間、平成十六年度に整備区間に指定されました。平成十七年度から鹿島側の約四キロメートルを福富鹿島道路Ⅰ期として事業化しております。

平成十八年度には環境影響評価の法手続に着手しました。環境影響評価は、福富鹿島道路全体の約十キロメートルの区間で行いまして、平成二十六年までに環境影響評価書を公告縦覧して、環境影響評価の手続が完了しております。そ

の後は、地質調査を実施しながら、軟弱地盤対策の検討を行ってきており、JRや廻里江川をまたぐなど、整備に時間を要する鹿島町の約四キロメートル区間において調査設計や用地測量を進めてきたところです。

今年一月からは用地買収に着手をし、買収できた箇所が今年八月に、委員も御案内のとおり実証盛土工事に着工することといたしました。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ 私も県議になりましたから、江口議員と一緒に、もう十五年たちます。その当時からこの有明海沿岸道路、私が議員になりましたときには、まだあそこの橋が一カ所だけ架かって、一・八キロでしたか、その部分だけが供用開始、その後、久保田から芦刈、そして芦刈の南、そして現在では六角川大橋を越えて、「道の駅しろいし」までというふうになっております。

その間、十五年がたったんだなという思いがいたしますけれども、この間、やっぱり地元の皆さん、土地を提供してくださる皆さんや、それからその土地に走る県道や区道、そういった道を利用する方々、そして、ともすれば交通法規も優先を変えなければならぬとか、いろんなことがございましょう。そういったことへの対応として、地元住民には丁寧な説明が必要になってきます。その地元への説明状況はどうなっておりますか。

○天本道路課長Ⅱ お答えいたします。

福富鹿島道路では、令和四年十一月に牛屋東分地区、牛屋西分地区と戸ケ里地区、竜王地区と深浦地区、新明地区と新開地区において、測量範囲、地質調査の結果や測量のための土地の立ち入り等について説明を行っております。

昨年の八月には、設計ができた一部の区間で、地元関係者に具体的なルート

の説明を行いまして、今年の一月に用地買収に着手したところでございます。直近では、先月十二日に、今度行います実証盛土に関する概要ですとか、施工手順、工事用道路の計画等について地元説明会を行ったところです。このほ

か、白石町有明海沿岸道路建設促進協議会においても、事業進捗等について御説明したところです。

地元の御理解や御協力がありまして、今回、実証盛土ができることとなりました。今後も丁寧な地元対応を行ってまいります。

以上でございます。

○定松委員Ⅱよろしくお願いいたします。

それでは、私もずっと進むにつれて明らかになってきているわけなんですがこの道路の構造についても若干の変化が来ております。これは福富からずっと白石町、そして鹿島のほうへと、そのルートを見ておりますと、橋梁区間が多い。どのような基準で橋梁区間と盛土区間を分けているのか、ちょっとお伺いしましょう。

○天本道路課長Ⅱ橋梁と盛土の区間の区分につきましては、地形条件や地盤条件を踏まえて、橋梁構造と盛土構造とで概算事業費を算出し、経済性の比較検討を行っております。

その結果、福富鹿島道路のⅠ期であります鹿島側においては、道路高四・六メートルを超える区間を橋梁の構造、それ以下の区間を盛土の構造としております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ盛土と橋梁の分岐点が四・六メートルということであります。これを超えて盛土をすれば危険といいたしうか、工法の工事額も高くなるやもしれないということなんでしょうが、できれば、海岸部にお住まいの方々、大きな台風が来た場合に、低気圧によつての高潮被害というのがあります。地震の被害というのは、有明海ではそう考えなくてもいいのかなと思うんですが、高潮については、近年、大型台風化していますでしょう。そのことによつて有明海を越える潮位になった場合、そして風が太平洋側から吹いてくるというこ

とになりますと、満潮の期間ずっと堤防を越えるといったような状況があるやもしれません。これは海岸から新明地区を通つて、そして今、第二線堤防も残っておりますけれども、四百四十四号線が堤防になってしまっているんですね。そういうことを考えれば、橋梁区間にするか、それとも盛土にするかというときは盛土にしてほしいなと思つたんですね。ですから、その質問をさせていただきます。

生活道路等との交差点部の構造についてお伺いをいたします。

この交差点につきましては、橋梁やボックスカルバート工法、その幅員や道路高はどうなっているのかお聞かせください。

○天本道路課長Ⅱお答えいたします。

地域の生活道路や農道との交差点については、生活や営農に支障を及ぼさずに通じ抜けができるよう、橋梁やボックスカルバートの構造としております。幅員については、現況の道路幅員を基本としております。

道路高につきましては、道路の種類や幅員などに応じて設定をしており、一級町道及び二級町道においては、高さ四・七メートル、その他の町道については、高さ四メートル、農道につきましては、現況幅員に応じまして、幅員五・五メートル以上は高さが四・五メートル、幅員が五メートル以下の農道につきましては、高さが三メートルから四メートルとしております。

それぞれの管理者と協議をしながら、地域の利用実態に応じた通行機能の確保を図っております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ説明ありがとうございます。

この道路高につきましては、ボックスカルバートのところには、ここは四・〇メートルですとか、それから、最大で四・五メートル、四・七メートルもありますね、一級町道、二級町道。そういった標示をちゃんとしてくれるよう

にお願いをしておきます。

といいますのは、最近、大型農家につきましては、積載の車に乗せて、またキャビン等がありますと、その農業機械自体が三メートルを超えるんですね。ですから、少なくとも四・五メートルはないと通れないというふうに思います。場合によっては、その道路を通らないで、ほかの道路を通じて干拓地区のほうに行く必要があるかと思しますので、そういった標示、それから地元への説明のときにも、それらを詳しく言っておかなければいけないものだというふうにしてあります。その安全対策を忘れずにやっていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

その答えは、次の軟弱地盤のことについてのときにちょっとだけ聞かせていただければと思います。

軟弱地盤対策について、私どもは、今まで事業を進めるに当たって軟弱地盤の工法検討委員会ですか、それも何回となく開かれたというふうに思っております。その軟弱地盤が厚いと聞いておりますが、地盤の中の軟弱地盤の分布状況、地下構造の分布状況がどうなっているのかお伺いします。

○天本道路課長Ⅱ軟弱地盤の状況についてですが、これまで整備を進めてきました佐賀福岡道路での軟弱粘土層の厚さは、芦刈地区で約十二メートルから十三メートル、福岡地区で約十四メートルから十七メートルとなっておりました。一方で、福岡鹿島道路の軟弱粘土層の厚さは、只江川付近で最大約二十六メートルと、さらに厚くなっていることが地質調査の結果、判明しております。以上でございます。

○定松委員Ⅱこれは軟弱地盤が深いということであります。福岡の六角川を渡ったら一気に二倍ぐらいになる、一気にというんでしょうか、只江川のほうで約二倍ということでありますから、地下工法にも相当の費用を要するということは容易に想像がつくわけであります。

これまでの地区よりも厚い軟弱地盤、この福岡鹿島道路では、その軟弱地盤の対策として工法検討委員会等でも議論がなされたと思いますが、どのような検討がなされておるのかお聞かせください。

○天本道路課長Ⅱ軟弱地盤対策の検討状況についてお答えいたします。

県では、これまで整備を進めました佐賀福岡道路において、軟弱地盤対策における工法を現場で検証しながら、その都度、知見や教訓を得て、必要に応じて工法を変え、有明海沿岸道路の整備を行ってまいりました。

先ほど申し上げましたように、場所によって軟弱粘土層の厚さが変化をしております。先ほど只江川付近で最大約二十六メートルと申し上げましたけれども、これがさらに鹿島川の深浦側に行きますと、逆に軟弱粘土層の厚さは、佐賀福岡道路の福岡インター付近と同程度となっております。こうした形で粘土層の厚さが変化しておりますので、実証盛土等で沈下の観測など、検証結果を踏まえて工法を今まで見直してきております。

例えば、佐賀福岡道路の福岡地区では、盛土高五メートル以上の場合には、軟弱粘土層にコラムという柱状のセメント系の改良ぐいを支持層まで形成して着底させて、その上にスラブという改良材の板状の盤を、一・五メートルの厚さで盤状のものをつくりまして、その上に盛土をするという工法を取っております。

福岡鹿島道路の設計施工に当たりましては、先ほど申し上げましたとおり、軟弱粘土層が最大二十六メートルと厚くなっていることから、有明海沿岸地域特有の厚い軟弱粘土層にどのように対応していくかが最大のポイントとなっております。

このため、有識者と行政関係者から成る佐賀県地域高規格道路軟弱地盤対策工法技術検討委員会と、そのワーキンググループで軟弱地盤対策工法の検討を進めてきたところでありまして、有識者の意見を聞きながら、実証盛土の工法

や場所、観測方法を決定したところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ先ほど丁寧にご説明をいただきました。

私も以前、一般質問等で聞いたかと思いますが、芦刈のところ、もう十年ぐらい前に一回地滑り等で破損した時期がありました。その時期と合わせたように、芦刈のほうのカーブの辺でもアスファルトを何回も張り直した跡があったりして、どうしても供用開始してからも地盤が沈んだりしたのかなというふうに思っております。

今、六角川大橋を越えて福富の道の駅までの区間につきましては、工法が変わったせいか、変化があまり見られないような、破損部分もないし、そして走っていても気持ちよく通ることができる、今までの研究の成果が出てきたんだなというふうに感謝を申し上げておきます。

その上で、この区間の実証盛土の工事内容というのはどのようにされるのか願います。

○天本道路課長Ⅱ実証盛土の工法は、地盤改良としまして、先ほど申し上げましたスラブという板状のものを一・五メートルつけます。そして、コラムという柱状の改良ぐいを十五メートル形成します。これは粘土層が厚いので、支持層まではつけない形と今回しております。その後、盛土を施工するという事としております。

同時に、現場での観測、検証を行いながら、最適な工法を決定していくこととしております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱこの試験盛土につきまして、試験盛土をするんだけど、長い期間観測する必要があるかと思うんですね。最近ではAIを駆使したりとか、そしてコンピュータ上で、そういった圧密沈下の度合い、時間的な経過、地

理なども考慮すれば、圧縮できるんじゃないかなというふうな思いもいたしますので、できればスピードを上げていただきたいなと思います。

それと、最後にお伺いしたいんですが、最終的には鹿島のほうの、厳密に言えば白石町の深浦の龍王崎のカーブになりますが、そこに取り付けが来るのだらうというふうに想像しております。その折の接続部分における車両通行の安全性の確保、これは例えば、江北町のバイパスと、それから芦刈へ続く有明海沿岸道路乗り入れ口の連結道路、あそこの場合は、一回カーブをしてきておるんですが、龍王崎のところでは、JRを渡った後、そのまま二〇七号線の百貫橋に向かう直線につながるものだというふうに想像はしております。そこは国道二百七号線から沿岸道路に乗り込むところ、それから、カーブを曲がって二百七号線にそのまま国道を通る車両もおるかと思えますね。そこら辺での安全対策というのは確保しなければならぬと思っています。通行するイメージが想像しづらい。今のところ分かりにくいなと思うし、これは逆行などの危険性を懸念する声もあることから、利用者にとって分かりやすく安全な道路となるよう配慮が必要だと思えます。

今、深浦のところに大型のCADといいますが、想像ではここを通りますよというふうな大きな看板がありますよね。それだけでは何となく分かりづらい。それがしっかりとこのような設計になるだろうというのが分かり次第、皆さんにもお示しをしていただきたいというふうに思いますが、どのように取り組んでいくのかお聞かせください。

○天本道路課長Ⅱまず、安全性の確保についてでございますけれども、近年、高速道路においてドライバーによる逆走や操作ミスに起因する事故が多発しております。通行の安全性を確保するためには、利用者にとって分かりやすい道路となるように配慮することが重要だと考えております。

このため、案内標識の設置や路面標示の工夫などによって進行方向を明確に

することで、誤進入や逆走の防止を図るなど、安全対策には取り組んでいくこととしております。

また、今、委員がおっしゃられたとおり、現地にありますパネルといいますか、完成予想図ではなかなか取り付けの形というのは分かりにくいと思います。ただいままさに設計を行っているところでございまして、その点については、詳細なことが分かり次第、地元のほうにもまた説明を行いたいと思っております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ分かりました。そういったことで進められていたのだと思います。ですが、これは一般質問の中でも、たしか藤本議員がおっしゃられたかと思いますが、福富道路と鹿島道路の連帯を持った完成年度、これは私が想像するに鹿島のほうをまず早くやって、橋梁に何年もかかるからということとでございまして、その後、福富がやっても最終的な供用開始は同一時期になるのではないかなど、そこが狙い目のだろうというふうに思うんですが、そこら辺の見通し、多年度にわたるんですが、その見通しというのは今の段階でお教えできますか。

○天本道路課長Ⅱ供用時期についてですが、現在のところ、先日も申し上げましたとおり、全体を供用するのが望ましいということで、県としては考えております。そのために時間のかかる鹿島側から設計を行っているという状況でございまして、そこは事業進捗の状況を見ながら、福富側のほうについても取り組んでいきたいというふうに考えております。

完成時期については、全体が早くつながるように取り組んでまいりますというところで、はっきりした時期が告示できませんで申し訳ありませんけれども、そういうこととございます。

○定松委員Ⅱ地元の期待もあることから、やっぱり進捗についても、安全かつ

迅速にということをお願いをしております。

それでは、次の項目に入ります。

無電柱化についての質問であります。

無電柱化につきましては、これまで国民スポーツ大会の開催に合わせ整備した国道二百六十三号線、また佐賀駅北側の市道三溝線をはじめ、国道三十四号線のSAGAアリーナ前交差点から国道二百六十四号線を線経由し、国道二百八号線の佐賀大南交差点に至る区間、また唐津市では、唐津くんちの曳山巡行コースになる県道唐津呼子線、また鹿島市では、有徳稲荷神社門前商店街の市道の三路線、これは私が県内いろんなところを見て回るときに気づいたものを書いておるんですが、そういうのを見る機会が増えれば、どうしてもここは無電柱化になっているなど、つい見えてしまうんですね。非常に景観がよくなつたなという感じがしております。

また、道路空間においては、街路樹、これは緑豊かな景観を形成して長い年月をかけて大きく育ったイチヨウ並木が沿道の景観を形づくっている箇所も見受けられる。また、快適な道路空間の形成に寄与しているところでもあります。また一方で、そのイチヨウ並木というのも、イチヨウ並木ができたのは、私が小学校のときは幼木が終わっていたような感じなんです。今から六十年ぐらい前の話。当時の佐賀国体に合わせてとか、そういったものがあつたのかも分かりませんが、年々大きくなつちやって、下の路面が盛り上がってくるような、歩道に支障を来すような成長を見せているところもあるやに思います。

また、台風のときの倒木とか飛来物、枝が折れて電線にかかる、電線を切断するということふうな事故によって停電、通信障害、さらには緊急車両の通行に支障を来す事例も見受けられることから、無電柱化の重要性は一層高まっていると思います。

また、歩行者の安全の確保やバリアフリーの観点から、学校周辺の通学路においても、路肩にある電柱の存在が通行の妨げとなっている箇所もあり、誰もが安心して通行できる道路環境の面から、その必要性は高まっていると思います。

そこで、次の点について伺いをいたします。

まずは無電柱化の目的というのはどのようなものがありますか。

○村井道路安全推進室長 無電柱化の目的については、一つ目としまして、電柱倒壊による道路の寸断防止や停電、通信遮断の防止など防災性の向上を行うものであります。

また、二つ目としまして、地域の魅力向上に資する良好な都市景観を形成するものと考えております。

三つ目としまして、誰もが安全・安心に通行できる快適な空間を確保することを考えております。

これらを目的に取組を行っているところでございます。

以上でございます。

○定松委員 分かりました。この対象道路につきましては、どのような道路を対象にいたしますか。

○村井道路安全推進室長 無電柱化に取り組む対象道路としましては、緊急輸送道路や防災強靱化の観点で優先すべき道路、また重要伝統的建造物群保存地区などの歴史的町並みを保全する地域内の道路、また歩行者の安全確保を求められるバリアフリー法に基づく特定道路や通学路などにおいて取り組んでおるところでございます。

以上です。

○定松委員 これは対象道路を取り上げれば幾つもあるので、どれからするかというふうな、そういった事業費等もありましょうし、新しく市町で取り組

まれる道路整備につきましては一つのメニューとして予算をつけてやられるものだというふうにも思いますけれども、さらなる進捗をお願いしたいと思います。

工事の進め方なんですが、事業化に当たつての電線の管理者との調整、打ち合わせはどうなっていますか。

○村井道路安全推進室長 無電柱化の調整については、電線管理者など、関係機関との合意形成を図る必要があります。このため、国、県、市町の道路管理者や電線管理者、学識者で構成する佐賀県無電柱化協議会において、整備延長や整備手法について調整を行い、計画的かつ円滑に推進していくこととしております。

以上です。

○定松委員 私は、先ほど前段でここここは見たなと思って書いているんですが、これまで県内で無電柱化に取り組んだ主な箇所というのはどのようなところでしょうか。

○村井道路安全推進室長 無電柱化に取り組んだ主な箇所について、各道路管理者別にお答えをさせていただきます。

まず、県が管理する道路につきましては、昭和六十一年度から佐賀駅から県庁までの中央通りにおいて初めて無電柱化を実施したところでございます。以降、県道東与賀佐賀線の佐大南交差点から国道二百六十三号線のSAGAサンライズパークまでの区間など、約二十二キロの区間で整備を行ってきたところでございます。

現在は、佐賀大学北側の通りである県道西与賀佐賀線や唐津くちで曳山巡行コースとなっている県道唐津呼子線、小城市の国道二百三号から小城駅へとつなぐ県道小城牛津線、肥前鹿島駅周辺整備として行う県道肥前鹿島停車場線、有田陶器市の路線であります有田町内山地区の県道大木有田線等の約四キロに

おいて取り組んでいるところでございます。

次に、国が管理する道路につきましては、国道三十四号の鳥栖市の元町地区、佐賀市の兵庫地区、嬉野市の下宿地区、国道二百三号の小城市の下町地区において約十二キロの区間で整備がなされたところでございます。現在は、国道三十四号の鳥栖市の神辺地区、佐賀市の開成地区、武雄市の武雄地区の約五キロで取り組んでいるところでございます。

次に、市が管理する道路につきましては、観光地となっている鹿島市の肥前浜宿の酒造通りや、（頁で訂正）唐津市の曳山通りなどの約九キロの区間で整備がなされているところでございます。現在は、佐賀市の佐賀駅からSAG Aアリーナに向かう市道三溝線の約一キロで取組が行われているところでございます。

以上です。

○定松委員Ⅱメモし損なうようなたくさんあります。後で一覧を頂きたいと思っています。

無電柱化、この整備するに当たった課題というのはありますか。やっぱりこの地下工法ですので、いろんな苦労もあるかと思いますが、課題等について教えてください。

○村井道路安全推進室長Ⅱ整備の課題として大きく三つあると考えております。一つ目は、整備する区間や工法を検討する際に、道路管理者や道路下に埋設されている占用物との協議、調整に時間を要していること。（頁で訂正）二つ目としては、電力の管理や調整を行う地上機器の設置場所や路上工事の時間などについて、沿線住民の理解が必要なこと。三つ目としては、埋設する管路や設備の工事に多額の費用や期間を要することなど、課題があると考えているところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱいろんな課題があるかと思っています。できれば本当にきれいだなどというふうに思うんですが、これはいろいろ問題があるんだろうと、かなりの事業費がかかるというふうにも聞いております。

ちなみにこの一キロ当たりの事業費、どのくらいかかりますか。平均でよかったです。

○村井道路安全推進室長Ⅱ整備の費用については、各路線によって無電柱化の整備方法や整備延長、道路拡幅及び歩道整備のありなし、用地買収のありなし、電力を供給するための沿線建物の数、周辺環境など、条件が様々なところがございますので、一概には単純に比較はできないものと考えるところでございます。いろんな様々でお金の金額がばらばらでございますので。

○定松委員Ⅱ後で教えてください。それはいろんなメニューがあるので、どれを基準にするかというのが取りにくいんだろうというふうに思いますけれども、無電柱化することによって、要は工事費の増費の部分というのが僕は欲しかったですね。そのことについては後で教えていただきたいと思っています。

その課題対応についてはどのようにしておられますか。

○村井道路安全推進室長Ⅱ課題への対応について、道路管理者や占有者などとの調整においては、（頁で訂正）個別調整に加え、それぞれが抱える課題や要望、進捗状況を共有するための共同会議を開催することで調整が進むように努めているところでございます。

もう一つは、道路沿線の地元関係者との調整においては、地元の方がイメージしやすいように、実際に地上機器の模型を現地に置きまして、設置場所の調整を行うなど、工夫を行いながら理解を得られるように努めているところでございます。

また、無電柱化に要する費用や期間短縮については、従来の工法から管路をできるだけ浅い場所に埋設することや、管路を設置せずに民地の裏側へ配線を

行うなど、幅広く検討を行いながら、コスト縮減や作業効率の向上を図り、期間の短縮に努めているところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ分かりました。それでは、今後の取組についてもお聞きしておきたいと思えますけれども、金もかかる、しかし、景観はよくなる、地上物はどこに置か、いろいろ配置も苦勞するんでしようけれども、今後県はどのように——これはいろんな計画路線、先ほどのようにいろいろあるかと思えますけれども、どのような方針で取り組んでいきますか。

○村井道路安全推進室長Ⅱ無電柱化につきましては、道路の防災性の向上、良好な景観の形成や安全で快適な通行空間の確保など、その地域の特性やポテンシャルを生かしたまちづくりや災害に強いまちづくりを実現していくための取組の一つと認識しているところでございます。

無電柱化における様々な効果や課題を踏まえ、今後もこれまでの整備で得た知見や新たに開発された技術を生かしながら、道路管理者との調整に努めながら事業を進めていきたいと考えておるところでございます。（頁で訂正）

引き続き地元の皆様の理解と協力を得ながら無電柱化の推進を図ってまいりたいと思っております。

以上です。

○定松委員Ⅱこれは無電柱化になれば、カラスも止まらないし、いろんないい面が出てくると思います。どうぞしっかりと推進をお願いいたします。

それでは続きまして、排水機場の維持管理についてお伺いをさせていただきます。

県内には多くの排水機場があります。昨今雨が降っておりますけれども、この雨期や台風、その重要な役割を担っております。最近では、やっぱり豪雨災害、激甚化しておりますし、頻発化する中に、適切な維持管理によってこの大

雨時の速やかに最大限の出力で稼働できるようにしておく必要があります。これは経過年数が、昭和の年代からどんどん造られておりますので、もう相当経過したところもあるかと思えます。その故障も多くなるけれども、確実に稼働させる、そして専門業者による質の高い点検、そして、施設の特性に応じた適切な操作が必要と考えております。

私も雨が降って、これは相当な雨が降っているなといったときは、乗用車でなくてダンプで排水機場を回るときがあるんですね。操作員さんとも顔なじみになっております。よく言われるのが、雨季前点検で指摘していたんだけれども、配電盤の調子がやっぱり悪い。これはここの辺がくせなんだよねというふうな、そういうのも捜査員さんたちはよく御存じであります。その排水機場の操作というのは県から市町へ委託されます。そして、市町から地元自治会やその詳しい個人さんにも採択されて操作が行われているというのが現状なんです。いわゆるポンプの排水員さん。複数であったり一人が担っていたり。例えば、三つの排水機場を五人ぐらいで回しばんこでしていたりとか、いろんな方法があるかと思えますけれども、操作員さんたちは長年の運転実績、そして設備の経年変化によって生じたこの機場固有の操作上の特性、これを把握しておられます。この内容等については、点検によって、その点検結果、不具合箇所の対応状況について、操作員が認識することにより円滑な運転操作が期待できるものだと思います。排水機場を適切に維持管理していく上には、雨期前点検、これは確実にやっていた方がいいものと思えますけれども、そういった雨期前点検に、例えば、県内の排水機場の施工メーカーさん、何社かございませけれども、そういったところが雨期前の点検に携わっておられると思うんですが、情報共有を行うことが重要と考えております。例えば、運転日誌で残すとか、いろんな方法がありましょう。そして、緊急時の連絡先などで、もう直接その施工業者さんたちとの連絡が取れるような、そういうホットライ

ンもつくっておく必要があるかと思えます。

排水機場の設置状況についてまず伺いたしますけれども、これは県ではどのぐらい設置され、その老朽化の状況はどのようになっていますか。

○藤田河川砂防課長Ⅱ自然排水が困難な低平地を抱えます本県におきましては、河川管理施設として設置しております排水機場につきましては、家屋等の浸水被害を防止、軽減するための重要な役割を担っております。

現在、県管理河川におきましては五十三施設を設置しております、また、近年では、数多くの施設で老朽化が進んでいるところでございます。設置後三十年経過したものが五十三施設のうち三十七施設となっております。

以上でございます。

○定松委員Ⅱこの五十三カ所というのは、これは県土整備部のところだけですか。農水関連は別ですか。

○藤田河川砂防課長Ⅱ県の河川管理施設のみの数となっております。

以上です。

○定松委員Ⅱそれでは、県の管轄の箇所について、その維持管理の状況というのはどういふふうになっておりますか。

○藤田河川砂防課長Ⅱ排水機場は確実に本来の排水機能を發揮することが大事でございます。このため、河川法施行令の規定によりまして、年一回以上の点検が義務づけられているところでございます。国土交通省によって策定されました河川ポンプ設備点検・整備・更新マニュアルに基づきまして、専門業者により点検を実施しているところでございます。

また、今ある施設を長く利用し、かつ本来の排水機能が發揮できるよう長寿命化計画を策定しているところでございまして、この計画に基づきまして、国の補助事業でございします河川メンテナンス事業や県単独事業を活用しながら修繕や更新を行っているところでございます。

以上です。

○定松委員Ⅱいざというときに一〇〇%の力が出せるように日頃から管理していくことは重要だと思いますけれども、その雨季前点検が最も重要になるかというふうに思います。

雨季前点検の実施状況について伺いますが、例えば、点検するにしても、これは排水をするとき長時間運転するんですね。例えば、連続で十二時間運転しよるよと。三時間運転しよるよというときもありましょうし、十二時間を超えるのであれば、途中、休みをちよつと入れてくださいねとか、そういうことも必要になるかと思うんですね、老朽化の場合は。そういったことから、雨季前点検の重要性、そしてその実施状況というのはどのようになっていますか。

○藤田河川砂防課長Ⅱ排水機場の定期点検では、まず、年一回の法定点検として、設備の機能を維持し、信頼性を確保することを目的に、雨季前に専門業者による設備全体の詳細な機能確認や状態の把握を行っております。この点検では、機器内部の目視確認や起動確認だけではなくて、実際に設備を試運転しまして、確実に稼働できるかについても確認を行っております、大変重要な点検だと考えております。

このほかにも操作員による点検といたしまして、主に出水期である六月から九月にかけては月二回、それ以降は月一回程度、目視による状態確認と併せまして起動確認も行っております。

以上になります。

○定松委員Ⅱこれは雨季前点検にも多額の検査費用がかかると思うんですね。

そのときは点検をしとったんだけれども、実際に八月、九月の大雨のときに長時間運転しとったら、エンジンの温度上昇で止まっていたということも多々あるうかと思えます。そういった場合の操作員との情報共有というのが大切だというふうにさっきから申し上げておりますけれども、実際に雨が降っている、

長時間稼働している時期についても、メーカーさんが来られたりとかというのは頻繁にされているんじゃないでしょうか。

○藤田河川砂防課長Ⅱメーカーにつきましては、その排水機場ごとに緊急連絡先を設置しておりまして、緊急の事態が生じましたらメーカーに直接連絡が行くような体制を取っております。あわせて、土木事務所にも緊急連絡の体制を取るようになっておりまして、そういうことで対応をいたしているところでございます。

○定松委員Ⅱ普通そうだろうなというふうに想像します。実際、やっぱり施工してから現在までのずっと積み上げというのが、そのメーカーにも整備手帳あたりはずっと残っているでしょう。そして、ストックマネジメント事業で、例えば、これをオーバーホールしましたよ、何年度にオーバーホールしましたよというふうな、そういった整備日誌、整備の状況が分かるんだと思います。そういうことでの操作員との情報共有によって、長寿命化も達成されるものというふうに思っております。

今後の維持管理について伺いますが、適切な維持管理を行っていく上で、操作員との情報共有を含めて、どのように行っていくのかお聞かせください。

○藤田河川砂防課長Ⅱ排水機場の管理に当たりましては、長寿命化計画に基づいた定期的な点検と計画的な修繕や更新により、引き続き適切に維持管理を行っていくこととしております。また、操作に当たりましては、設備の実情に詳しい操作員さんや市町の担当職員とも緊密に連携を図ることが大変重要だということと考えております。

今後、施設の老朽化が進んでいく中で、排水機場の機能を確実に維持していくために、市町ともしっかりと連携をしながら、専門業者による点検時に必要に応じて操作員が立ち会う機会を設けるなど、様々な工夫を行いまして、関係者間での情報共有が円滑になされるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと考え

ております。今後も、定期的な点検と計画的な修繕や更新による効率的で効果的な維持管理を行いながら、住民の暮らしの安全・安心に努めてまいります。

以上になります。

○定松委員Ⅱここ数年は大きな水害等もなかったんですね。令和元年と令和三年に大町・武雄大水害がありましたけれども、その後は何となく雨季を過ぎて、台風災害もさほど被害も出ていないような感じがするんですが、そろそろ来るのではないかというふうな、何かこう嫌な予感もするわけで、これはしっかりとその管理をしていただきたい。そして早急の排水に寄与していただきたいと思います。

それでは続きましては、全国都市緑化フェアに向けた取組、このことにつきましては猪村委員さんも質問がなされたので、少し簡潔になるのかなと思っております。

この四月に山博と緑化フェアの事務局が誕生いたしました。松尾さんを筆頭にしっかりと進めていただきたいと思います。私は、県外から多くの方々に訪れていただきたいという思いから、広報や集客に力を入れてもらいたいというふうな思いであります。

それでは、次の点について伺いいたします。

今年度の取組につきまして、基本計画を踏まえた各種実施計画を策定すると聞いております。具体的にはどのような取組を行っているのか。二重になると思いますので、簡潔によろしいです。教えてください。

○松尾政策企画監Ⅱ現在は、三月末に策定しました「第四十四回全国都市緑化フェア from SAGA 基本計画」を受けまして、メイン会場となります吉野ヶ里歴史公園、森林公園、佐賀城公園の会場計画や展示計画をはじめまして、あとそのほか、協働推進の内容、植物調達の方法、広報計画など、具体的な内容について局内で議論、検討していると、そういう状況でございます。

以上です。

○定松委員Ⅱありがとうございます。それでは、広報戦略についてでありますけれども、令和十年春に緑化フェアが開催される。そのことを期待感を持って県民が感じて、そして、令和十年春にきれいになったこの佐賀の市街地を見ていただきたい。これは私が想像しますに、例えば、佐賀駅でありますとか、佐賀空港でありますとか、県内、県外から訪れる方々の玄関口などはきれいに花で埋め尽くされて、そして吉野ヶ里公園には、今でも年間八十万人来られますので、それが倍増するなどのいろんな変化が欲しいなというふうに思っております。そのため吉野ヶ里の展示物なども公開されるようにもなっておりますし、いろんな効果があるんだろうというふうに思っております。

それでは、県外を含めてどのような広報戦略を考えておられるのかお聞かせください。

○松尾政策企画監Ⅱ県内で全国都市緑化フェア「SAGA GREEN JAM」ですけれども、まだ令和十年三月に開催されるという認知度はまだまだ低いと認識しております。現在、認知度向上を図るための基本となるホームページの制作、それからポスター、のぼり旗などのデザインを行っております。急いで広報ツールを作成しております。このような広報ツールを活用して県民への認知度向上を図るとともに、フェア開催までの準備段階から各種イベント、それからワークショップを展開し、メディアの露出も含めて、「見える化」を進めることで県民の期待感や参加意欲を高めていきたいと考えております。

また、県外の広報につきましては、現在策定を進めている広報実施計画の議論を踏まえて、ターゲットエリアを定め、効果的な情報発信に取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

○定松委員Ⅱこれは議会でいろんな緑化フェアについての議論をすることも広報の一つかなと思いますので、改めての質問になりますけれども、佐賀フェアへの集客については、近年の緑化フェア、今年は例えば、京都丹波、それから神奈川ですね。そういったところはまだでありますので、近年の緑化フェアの先進開催地、それらの入場者数、来場者数、その実績はどのくらいの規模で推移しているのか教えてください。

○松尾政策企画監Ⅱ緑化フェアの来場者数につきまして、開催地や会場構成等により違いはありますが、直近三カ年の来場実績で申しますと、令和五年の仙台フェアでは約百十五万人、令和六年の川崎フェアでは百六十二万人、令和七年の岐阜フェアでは二百万人といった実績となっておりましてございます。

緑化フェアでは都市の規模と会場構成、事業内容、開催期間などによって来場者に違いが出てくると考えております。

以上です。

○定松委員Ⅱそれでは、そのことを受けて、佐賀のフェアでは、来場者目標というのは今の現段階では定められておるのかお聞かせください。

○松尾政策企画監Ⅱ本県の来場者目標についてですけれども、現時点では展示、出展、それから、集客コンテンツをどうしていくかなど、具体的な実施内容を議論、検討している段階でございます。このため、現時点で来場者目標の設定までは行っておりませんけれども、実施計画を策定する中で並行して来場者の目標者数についても議論、検討していきたいと、そのように考えております。

以上です。

○定松委員Ⅱ早急にこの目標人員をつくり上げていく、これは実行委員会が本年つくられるということですので、そこら辺では決まるのかなというふうに思っていますけれども、できるだけたくさんの方々が佐賀を訪れていただきたいというふうには思っております。

また、準備段階で、これは釈迦に説法かも知れませんが、花などは真つすぐ種を植えてから花はさかめですね。これはそういう準備期間というのが、これは確かに必要なんですね。前の年からどうかすれば仕込んだかんばいかぬ部分もあるかと思いますが。球根なんかそうですね。そういったものも踏まえれば、先手先手の計画性を持つてなされないと、代用植物を植えるようなことになります。

例えば、これは話全然変わりますが、佐賀国スポのときにグリーンの状態が悪かったゴルフ場がありましたよね。いまだに何かこう、ブーイングが出ているような感じなんですね。そういった印象を与えないような開催に気をつけていただきたいなと思います。

業界の方々も大変期待をしておられます。これは十年も前から団体の方々は佐賀でぜひ緑化フェアをしてくださいというふうな要望の下に現在計画中というところでございますので、団体の要望を聞きながら、そして確実に計画どおりの実施ができますよう期待を込めて、最後にこの、どのような緑化フェアを貫徹させていくのか、取り組んでいくのか、もう一度、松尾政策企画監、取組のこれはしっかりとした決意をお願いします。

○松尾政策企画監Ⅱ植物調達と造園団体との意見交換をしっかりとやっていくようにということでございます。今年からそういった意見交換ができるような会議体みたいなのも考えていきたいと考えております。

それから、今後の今年度の取組、特に集客ということで質問をいただいております。

緑化フェア、国内最大級の花と緑の祭典と言われております。全国から多くの方々に訪れていただく絶好の機会というふうに考えております。また、令和十年春は「山の博覧会（SAGA JAM2028）」も同時開催をされます。佐賀県の施策の中でも集客力のある大規模プロジェクトになるものと認識をし

ております。集客に関しましては、観光部局とも早め早めに情報共有をしながら旅行事業者、交通事業者などにも周知を図り、観光ルートにも組み込んでいただくなどして全国から集客につなげていきたいと考えております。

また、全国都市緑化フェアは昭和五十八年から開催されておまして、これまでのブランドを生かした情報発信も可能でございます。国土交通省、それから公益財団法人の都市緑化機構とも連携しながら、全国の関係団体、関係機関にも周知を図りまして、多くの方々が令和十年春に佐賀県を訪れるようしっかりと準備をしていきたいと、そのように考えております。

以上です。

○ 発言 訂正

○古賀和浩委員長Ⅱ答弁の修正を行います。

○村井道路安全推進室長Ⅱすみません、答弁の修正のほうをさせていただきますと思います。

無電柱化についてでございますけれども、問三の（四）で酒造通りと発言しましたが、正しくは酒蔵通りでございます。

問三の五、六、七で道路管理者と申しましたが、正しくは電線管理者でございます。

すみませんでした。以上、修正させていただきます。

○古賀和浩委員長Ⅱこれで質疑を終了いたします。
暫時休憩いたします。

午後四時十一分 休憩

午後四時十三分 開議

○古賀和浩委員長Ⅱ委員会を再開します。

これより討論に入りますが、ただいまのところ討論の通告はあっておりません。討論はないものと認めます。よって、討論を終結し直ちに採決に入ります。

○採 決

○古賀和浩委員長Ⅱまず、甲第三十六号議案中本委員会関係分、甲第三十九号議案、乙第四十三号議案及び乙第四十五号議案、以上四件の議案を一括して採決いたします。

原案に賛成の方の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀和浩委員長Ⅱ全員起立と認めます。よって、以上四件の議案は原案のとおり可決されました。

○継 続 審 査

○古賀和浩委員長Ⅱ最後に、四月臨時会から引き続き審査中の

一、地域交流行政について

一、文化・スポーツ交流行政について

一、県土整備行政について

一、山博・緑化フェアについて

一、災害対策について

以上五件につきましては、諸般の検討が必要ですので、閉会中の継続審査といたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○古賀和浩委員長Ⅱ御異議なしと認めます。よって、以上五件についての継続審査を議長に申し出ることにいたします。

以上で本委員会に付託された案件の全てを議了いたしました。

なお、委員会での質疑応答において、数字または字句の誤り、及び不適切な表現などがありました場合は、適宜、委員長の手元で精査の上、訂正などを行うことに御承認を願っておきます。

これをもって、地域交流・県土整備常任委員会を閉会いたします。皆様お疲れさまでございました。ありがとうございました。

午後四時十五分 閉会

速 記 者 田 邊 ゆ き の