

# 令和元年度要望

わが国経済は、個人消費は依然として力強さに欠けるものの、民間企業の設備投資は底堅く、内需は比較的堅調であります。一方で、米中貿易摩擦や英国のEU離脱などのリスク要因の広がりによる世界経済の緩やかな減速を受け、輸出が減少するなど、先行きは不透明であります。

県内においても、個人消費の鈍い動き、人材不足の深刻化、人件費の上昇、後継者問題など、さらには深刻な日韓問題の影響も受けるなど多くの課題を抱えており、依然として厳しい経営環境が続いております。

こうした中、佐賀県では中小企業等の経営基盤の向上を図るべく、昨年3月には「佐賀県中小企業・小規模企業振興条例」を制定していただき、また本年7月には今後の県政運営の指針となる「佐賀県総合計画2019」を策定され、商工業の振興にご努力いただいているところであります。

しかしながら現在、県内の中小企業・小規模企業等は様々な課題の解決に向けて、より一層の支援を必要としており、下記要望事項の実現にむけて格別のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

## I. 中小企業・小規模企業等の経営力強化について

### 1. 中小企業・小規模企業等に対する金融支援の一層の拡充について

地域経済の活性化を図るためには、地域経済を支える中小企業・小規模企業等の経営基盤の強化が重要となり、長時間労働の短縮など働き方改革による生産性の向上、事業承継後の新事業・新分野への展開に対する資金需要など、様々な経営課題に対応した資金の支援が急務と考えます。

つきましては、より使い勝手の良い融資制度とし、中小企業・小規模企業等の資金繰りの円滑化のため、これまでもご努力いただいておりますが、なお一層の金融支援の充実・拡充を要望します。

### 2. 小規模事業者対策（経営改善普及事業）の更なる拡充強化について

近年、商工会議所は国の政策に伴い、従来型の支援にとどまらない、より高度で濃密な小規模事業者振興、例えば、事業者自身で認識していない経営課題の発掘から、事業計画策定・実行支援による課題解決までの「伴走型の濃密な支援」、事業承継では「プッシュ型支援」

などを展開しています。そのために巡回の増加や案件の複雑化によるマンパワー不足が慢性化しています。さらには、組織率の向上や地域経済活性化などの広範かつ重要な役割が求められていますが、こうしたマンパワー不足により経営支援の現場が疲弊し、その結果、地域の小規模事業者に必要な支援が届かなくなることが危惧されております。

また今般、小規模事業者支援法が改正されたことにより、新たに「法定経営指導員」の設置が義務付けられるなど、これまで以上に経営指導員の役割は質量とも増大するものと思われます。

つきましては、地方交付税の商工行政費が増額されたことに鑑み、従来からの経営改善普及事業予算に対する十分かつ安定的な予算確保に加え、経営指導員等の補助対象職員の安定的な確保・増員並びに補助単価の拡充などの充実を要望します。

### 3. 中小企業・小規模企業等の新規創業及び事業承継に関する支援策の充実について

今や、中小企業・小規模企業等における少子高齢化や、人口減少による人手不足、後継者不足による廃業・清算による事業所の減少は、地域を疲弊させる大きな要因となっております。また、経営者の高齢化率は6割を超え、その対応準備の遅れは特に重要な課題です。

こうした課題解決のためには、創業者の経営をスムーズに安定軌道に乗せ、地域に定着させるべく各ステージに応じたきめ細かな支援、事業承継の準備の促進、創業・第二創業促進補助金の継続、拡充が必要と思われます。

つきましては、創業・第二創業を促進する補助金については公募から締め切りまでの期間の延長や複数回の公募、採択率の向上などを国に対して働きかけをお願いします。

一方県におきましては、事業承継の速やかな解決のため、コーディネーター等の育成や革新的な創業や事業承継を行う事業者に対しての助成制度の創設を要望します。

### 4. 中小企業・小規模企業等の人材不足への対応強化について

#### (1) 労働力確保対策について

##### ①ふるさと就職支援について

少子化による人口減少に加え、若者の都会への流出が地域の衰退につながり、地域経済にとって大きな不安材料となっています。

佐賀県では、15歳から24歳までの若者が就職や進学などを機に県外へ転出し、大幅な転出超過が続いています。

若者が佐賀に定着するために、佐賀県におかれては、工業団地の整備や企業誘致などによる雇用の創出や、県内企業の人材確保や採用活動を支援するための様々な事業に取り組んでいただいているところです。

若者が佐賀に定着するには、これらの取り組みに加え、県内にはどのような企業があり、また、どのような仕事があるのかといった県内の企業等に関する知識や情報を生徒・保護者によく知ってもらうことも、県内企業の選択につながる重要な取り組みであると思います。

勿論、商工会議所としても、若者に選んでもらう企業を目指し、賃金改善など勤務労働条件の見直し、生産性向上など職場環境整備に向けての支援を企業に対し行う所存であります。

若者が佐賀に定着するために、学校教育の段階から郷土愛を育て、将来、地元を担う人材を育成することが重要であります。

佐賀県におかれましては、「佐賀県総合計画 2019」に基づき、知事部局と教育庁が一体となり多様な取り組みを展開していただきますようお願いするものであります

一例として、地元企業での就業体験が出来るような高校生のアルバイト制限の緩和など、学校と企業をつなぐ場の更なる充実、地元雇用につながる企業のPRに対する助成金やインターンシップ受け入れ企業への助成金の創設を要望します。

## ②外国人特定技能制度対象業種拡大及び環境整備の支援について

外国人労働者受け入れ拡大を目的とした新在留資格「特定技能」を盛り込んだ改正出入国管理法が本年4月1日に施行されました。しかし、この特定技能の許可を得た人はごく少数となっております。これには2国間協定や技能試験の遅れなど様々な課題があります。まずは国に対して速やかな準備を進めていただくよう要請をお願いします。

また、現在この特定技能の対象業種は建設業、宿泊業、農業、介護業等14業種に限定されていますが、他業種においても人手不足と労働人材の高齢化が問題となっております。

特に、県東部の交通の要衝である鳥栖地区では倉庫業・運送業・物流業への影響が大きく表れてきており、また唐津地区を中心に食品加工業も顕著であります。さらにこうした問題は県内全地域共通の問題でもあります。

今後の国内の労働力減少問題と労働力のグローバル化を見越し、外国人特定技能制度の対象業種に倉庫業・運送業・物流業・食品加工業を対象業種に加えていただくよう、国に対して働きかけをお願いします。

併せて、外国人労働者を雇用する場合、企業にとっては住居確保などの環境整備に多くの経費を必要とすることから、こうした整備に関する支援を要望します。

また、こうした外国人労働者が地域と共生していくためには、コミュニケーションの場、い

わゆる顔の見える関係づくりが必要であり、その主たる業務は市町とは思いますが、県もその先導的役割を果たしていただくよう要望します。

## (2) 中小企業・小規模企業等の AI・IoT・クラウド等 ICT の活用による生産性向上について

昨今の労働力不足の解決には ICT の効果的な利活用が不可欠です。特に AI・IoT・クラウド等、従来とは異なる新たな技術の活用が進み大きく注目されています。

中小企業・小規模企業等においても、経営の効率化、人材不足の解消、あるいは経営力強化のためには、これらを活かすことが重要であります。しかしながら、中小企業・小規模企業等は、知識、技術、人材、資金など様々な面での支援が必要な状況であることも事実です。

こうした中、県では昨年10月に佐賀県産業スマート化センターを開所されました。この施設は、中小企業・小規模企業等が積極的に ICT の利活用を行うためのワンストップでの支援が受けられるものと期待しており、開所以来多くの企業等が訪問されていると聞き及んでいます。

しかしながら、まだまだ県内の中小企業・小規模企業等にとりましては身近な存在とまではないような状況です。ぜひとも、県内中小企業・小規模企業等にとって「身の丈」にあった ICT 導入推進のため更なる事業展開をお願いします。

また、国の補助金におきましては更なる補助制度等の充実及び要件の緩和を図っていただきますよう働きかけをお願いします。さらに、県単独のシステム導入補助金制度の検討も要望します。

## (3) 職場環境改善の支援について

### ①女性の活躍促進の一環としての保育士確保等に対する支援について

少子高齢化の進行に伴う将来的な労働力不足を解消するため、女性の活躍促進が不可欠と考えます。佐賀県でも女性の活躍を県政の重要事項に掲げられていることは承知しております。

企業としても、勤務条件の緩和や勤務シフトの工夫などで女性就労環境の改善を講じていますが、まだ十分とは言えない状況です。このような中で、行政として、保育所の不足解消や保育士の処遇改善支援等を行うことは、女性の活躍を促すための必要条件であると考えます。

佐賀県は他県に比べて待機児童が少ないといわれていますが、幼児教育・保育無償化が10月から実施されるため、待機児童が増える可能性があります。

つきましては、さらなる保育士の確保について、補助員の就労助成など、環境改善に引き続

きご尽力いただくよう要望します。

また、女性の力を活用するためには、保育所だけの問題ではなく、学童保育の問題もあります。放課後児童クラブの職員配置基準の緩和を盛り込んだ改正児童福祉法が来春施行されますが、働く親が安心して預けられるよう、県としてもその対策に先導的な役割を果たしていただくようお願いします。

## ②県内企業の健康経営に向けた支援について（新規） 【鳥栖】

健全な経営を継続的に続けるためには、企業に携わる経営者とともに従業員の健康は欠かせないものです。

佐賀県においても健康増進に関する計画が策定されました。様々な取り組みがなされましたが、平成29年度に出された「第2次佐賀県健康プラン」の中間報告の中で約30%が数値目標に対し悪化しているとのデータが出ております。

このことは、疾病を抱えたまま働き続けている従業員がいる事を表し、企業の生産性にも影響し、健全な経営ができなくなるのではと危惧されます。疾病は医療費の増大につながり、各健康保険組合における健康保険料にも影響します。本県における協会けんぽの保険料率は全国で最も高く、県民一人一人に対する負担も大きなものとなっています。

また職場環境の整備や改善することで、治療と仕事の両立が拡充し、ひいては魅力ある職場として従業員の採用にも貢献することで、安定した企業経営が行われることとなります。結果として協会けんぽの保険料率の低減や、医療費負担の減少に繋がります。

つきましては企業の健康経営に向けた取り組みを促進させるため、各種健康診断等や各種助成金を活用し企業内の職場環境の整備・改善に取り組んだ企業に対し下記の項目で特段の配慮と制度の創設を要望します。

- ① 佐賀県が行う公共事業や物品購入等の入札において、経営審査の項目として加点対象とする。
- ② 県制度資金や小規模経営改善資金の利子補給。

## （4）人材育成について

### ①IT人材育成について

国が先日、小中高校などの情報通信技術（ICT）の活用について、2025年度までの工程表を示されました。それによると、2025年度までに「一人1台」を目指すとされています。

佐賀県ではこうした国の動きより先に取り組まれていることは大いに評価いたします。今後ともこうした動きをさらに加速させていただくようお願いします。また、取組の検証や評価を引き続き行っていただくようお願いします。

また、こうした教育を通して佐賀県でもIT分野に必要とされる人材の育成の推進、現在は商業高校の情報系学科では行われているようですが、工業高校でも育成の推進を図っていただくよう要望します。また、そのためには、「情報科」を教える専任教員増加も重ねて要望します。

## ②技術者育成支援の強化について

伝統的技術や技能継承が重要視されている中で、熟練技術者の高齢化が進むとともに、若年者のものづくりへの関心が離れ、優れた技術・技能の継承が難しくなることで、伝統的技術やノウハウ等職人のものづくりの技が失われつつあることは、技術立県佐賀にとっては大きな問題です。

佐賀県商工会議所連合会は平成23年度から、こうした課題に対応するため、溶接、塗装、旋盤などの各分野において技能者養成訓練講習会を実施してまいりましたが、多くの費用負担が必要であり財政的に大変厳しいものがあります。

一方県では、これまで「ものづくり人財創造基金」を活用した諸施策を推進され、今般新たに「SAGAものづくり強靱化プロジェクト」を推進されようとしております。

つきましては、本会が実施するこの講習会を、過去に一度だけ県の委託事業として実施されたことがあります。今回はそのプロジェクトの一環に組み入れ、助成制度の創設、または共催事業に位置付けられるよう要望します。

## 5. 地方創生と人口減少への対応について

国は地方創生を目的とした「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、2020～2024年度に取り組む基本方針を公表されました。

このなかでは、引き続き東京一極集中の是正を最重要課題と位置づけ、新たに「関係人口」の拡大や「高校でのふるさと教育」等を打ち出されています。

佐賀県でも、こうした国の動きと併せ、平成27年9月に策定された「佐賀県まち・ひと・しごと創生総合戦略」も来年度見直しされると思われます。

新総合戦略策定にあたっては、新総合計画2019と連動させながらも、地方創生や人口減少対応に特化した施策、例えば佐賀県版規制緩和委員会の設置、次世代型産業づくり、移住支援をはじめとする関係人口拡大などを盛り込んだ戦略を策定いただくよう要望します。

## 6. 企業誘致の展開と地元企業との取引拡大について

佐賀県においては自動車関連産業、コスメティック関連産業に加えICT関連企業などに対し活発な企業誘致活動が行われ、確実にその成果が現れていると承知しております。

現在、工業団地は不足の状態にあり新たな用地確保が必要です。現在も県内では工業団地の開発が進められておりますが、まだ十分ではありません。将来の円滑な企業誘致を実現するために、更なる工業用地の確保と整備の促進を要望します。

併せて、誘致企業と地元企業のつながりを強め、活発な営業活動が出来る環境づくりを促進するため、以下の点を要望します。

- ・将来の円滑な企業誘致を実現するための更なる工業用地の確保と整備の促進
- ・誘致企業に対する地元企業の情報発信の強化
- ・誘致企業が製品づくり等に求める技術情報の把握と地元企業への提供
- ・商談会・展示会等ビジネスマッチングの開催増加

## 7. 「地産地工」による佐賀ブランドの開発と原材料の安定需給関係の確立について

農林水産業が、農林水産物の生産だけでなくその原材料を加工製造・販売する業務を展開、地域資源を生かしたサービスや一次産品の高付加価値化を促し、農林水産物のブランド化や地域特産品の開発など消費者へ直接販売するなど販路拡大や農林水産物の利用促進など農商工連携や6次産業化が推進されております。

佐賀県産の農林水産物を使った食品加工品（調味料を含む）の「佐賀ブランド」を作ることには、農産物の安定需要の確保、付加価値の高いブランド産品による「外貨」の獲得という視点からも大いに推進すべきこととあります。

ところで、産地を「佐賀県産」に限定すればするほど、気象条件や需給関係の変化等で、原材料の品薄や価格変動が激しくなり「地産地工」の事業の継続が難しくなる課題が顕在化しております。

本年7月20日付け佐賀新聞は、佐賀牛に関し、「県内の肥育農家 大幅減」として肥育農家がこの6年間で4分の3まで減って佐賀牛の安定供給が課題となっていることを報じています。いうまでもなく佐賀牛は単にそれを焼いて食べるだけでなくレトルトのカレーなど「地産地工」の代表的な原料の一つです。

農産物の生産者にとっても加工業者にとっても双方が利益を享受できる安定した需給関係を構築する政策について要望します。

※地産地工：地元で産出される原材料を使って、地元の企業が加工して製品を作り出すこと

## 8. 中小企業・小規模企業等の危機管理強化に対する支援について

### (1) サイバー犯罪対策の強化について

近年、インターネットを悪用した外部からの攻撃によるサイバー犯罪は、県内においては横ばい状態が続いておりますが、全国的には増加傾向にあり、事業所の規模を問わずサイバー犯罪対策の強化が求められております。しかしながら、事業所はその実態と対応事例を知る機会も少ない上、知識も十分でなく人的にも資金的にも厳しい状況であります。

平成29年2月に県・県警・地域産業支援センター並びに商工3団体で締結した協定に基づき様々なセミナー等を実施していますが、県内企業への普及・啓発のより一層の協力が必要不可欠であります。

このような状況を改善し情報を守る体制を整えるため、実態と対応事例の発信充実、専門相談窓口の強化、セキュリティシステム導入に対する諸費用の負担軽減のため補助金等の新設を要望します。

### (2) BCP（事業継続計画）策定に対する支援について

近年は大規模な自然災害が頻発し、その被害は甚大なものとなっております。BCP策定は事業所の規模に関わらず、事業所が持つべき危機管理対策として有効なものであり、平成28年の協定締結後、佐賀県商工会議所連合会としてもセミナー開催など積極的に啓蒙活動に努めている所ですが、信用調査会社の調査では、佐賀県内の策定率が4.5%、「佐賀県中小・小規模企業白書」でも約7割が策定の必要性を感じていないなど、浸透度が低く策定企業数は少ない状況にあります。

こうした中、「中小企業強靱化法」が施行され、国が中小企業のBCP作成を後押しすることとなり、税制面をはじめとする優遇措置も導入されました。

つきましては、企業の意識向上のため、継続的な広報を継続していただくとともに、県としてもBCP策定企業に対するインセンティブを付与していただくよう要望します。

## 9. 消費税率引き上げ・消費税軽減税率制度導入への対応に向けた取り組み強化について

本年10月に予定されている消費税率の引き上げにあたって、対消費者取引や小規模企業等ほど価格転嫁が困難な実態があるため、引き続き事業者への指導・助言、県民に対する広報など更なる体制整備に取り組んでいただくとともに、消費税軽減税率制度の仕組みや準備・対策等を県全体へ広く周知広報いただきますよう要望します。



また、消費税転嫁対策特別措置法に基づき、国と連携して、転嫁拒否の取り締まりの推進など、実効性の高い価格転嫁対策を継続していただくよう要望します。

## II. 賑わいのある街づくりへの支援について

### 1. 空き店舗等の有効活用による賑わいのある街づくりへの支援について

中心市街地の商店街は、事業主の高齢化による廃業や、大型複合店の郊外への進出による店舗移転等によって、空き店舗や空き地が毎年増加し、商店街機能そのものが失われつつあります。

いうまでもなく、長年に亘って形成された中心市街地は、整備が蓄積された社会資本の上に存しています。今後、移動困難な高齢者が増加する中においてこのような地域は都市経営上もますます重要な役割を果たしていくべきだと考えられます。

つきましては、県におかれては、市町と連携のうえ、商店街の空き店舗への新規出店等について多様で総合的なご支援を要望します。

### 2. 「中心市街地活性化基本計画」の着実な推進に対する支援について

唐津市においては、「中心市街地活性化基本計画」に盛り込まれたパティオ事業について、昨年3月に国庫補助金の採択が決まり、今秋には完成する予定です。

この事業は、第1期計画において国、県、市の支援を受けて完成した大手口再開発事業と相まって事業効果は大きなものが期待できます。また、事業者と国との協議の中でDMC的機能を果たすような計画となっており、中心市街地の活性化のみならず、観光産業の発展にも寄与するものと期待しています。

施設名も公募により「KARAE/唐重」と決まりました。この施設にはインバウンドを主にターゲットとする宿泊機能を備え、観光情報提供を行うなどDMO的機能により広域的経済効果をもたらすものと期待されています。いま、地方創生が叫ばれているにも関わらず足踏みしているのは身近に成功事例を実感できないことが一因と言えます。

佐賀県内における中心市街地活性化と観光産業振興の成功事例を作り出すためにも佐賀県の多面的なご支援をお願いいたします。

### Ⅲ. 玄海原発の安全運転と産業としての再生可能エネルギーの振興について

#### 1. 玄海原発の安全運転と避難対策の充実について

玄海原発は昨年度、8年ぶりに再稼働いたしました。長い運転休止後の安全管理について、立地県として事業者への指導をお願いするものです。

また、頻発する自然災害の中で、万一の事故の際の避難対策の充実をお願いいたします。特に、UPZ(緊急時防護措置準備区域)における避難経路の、沿線建物や橋梁の耐震強化を含む、リダンダンシーの確保をお願いします。

さらに、UPZ外における避難者の受け入れ体制の充実をお願いいたします。

また、「特定重大事故等対処施設」の早期の完成について佐賀県としてもご尽力をお願いします。

#### 2. 産業としての再生可能エネルギーの振興について

アメリカが一昨年6月に COP21 パリ協定からの離脱を表明したときのメディアの論調は単に米国の国際的孤立だけでなく再生可能エネルギーの技術開発の遅れに対する懸念でした。このように世界各国は再生可能エネルギーを産業政策としてとらえ、その研究開発・技術革新にしのぎを削っています。

佐賀県は石炭産業が盛んな時代を含め、石油火力、原子力発電、揚水発電を実用化、さらには再生可能エネルギーについても太陽光・風力発電などが設置されるなど全国的にも多彩なエネルギーの先端県でした。ただ、地域産業としてエネルギー産業が根付いているかという点においては十分とは言い難い状況にあると言わざるを得ないのではないのでしょうか。もちろん、「佐賀県海洋エネルギー産業クラスター研究会」の取り組みなどおおいに評価するものです。

なお一層の再生可能エネルギーを地域産業として根付かせる取り組みを要望します。

2機合わせて100万 KWH の発電能力がありました玄海原発1号機、2号機の廃炉が決定しましたが、それは送電線にそれだけの送電能力の余裕が生まれたことを意味します。そのままでは再生可能エネルギーで発電される電力を直接接続することは無理と聞いていますが、社会経済的にはせっかくのインフラが無駄になります。佐賀県におかれましては、九州電力等に対し、再生可能エネルギーから発電される電力を貴重な送電インフラに接続できるための検討を促されるようお願いいたします。

## IV. 観光振興と地域資源の活用について

### 1. 九州佐賀国際空港の国内外路線の拡大と機能強化について

九州佐賀国際空港は昨年度利用者数が約82万人と6年連続で過去最高を記録するなど、順調に推移しておりますが、これは東京便の増便による着実な推移と併せてLCCによる海外便の増加にあると考えられます。

東京便については、今夏期間限定ではありますが、6便化（深夜便増設）されました。九州北部地域における福岡空港との機能分担においては格好の時間帯であると考えます。

つきましては、この期間限定の便が通年化されるよう関係機関への働きかけをお願いします。

また、LCCの海外便についても、これまで上海・ソウル更には台湾にも定期便の就航がなされておりますが、今後さらに海外からの利用者を増やす必要があります。

訪日客の中で東南アジアの存在感が大きくなりつつあると言われており、こうした国との就航を行うためには、滑走路2,500m化が必須であり、早期実現に向けて一層の推進を要望します。

さらに、空港の機能強化のためにはアクセスの利便性向上が必要と考えます。今年2月には、熊本空港へのJR豊肥線の延伸について、熊本県とJR九州が合意されました。

九州佐賀国際空港においても、長期的な展望として、更なるアクセス向上のため、JR九州や西鉄などの鉄道網との連携をご検討いただくようお願いします。

### 2. 地域資源の活用について

#### (1) 有明海の自然環境の保全と地域資源としての利活用の支援について

日本に残る干潟の約4割を占めている有明海沿岸は、多くの渡り鳥が訪れる国内でも有数の貴重な自然環境を維持しています。

その有明海の中で「東よか干潟」と「肥前鹿島干潟」が平成27年5月29日にラムサール条約湿地に登録されました。

有明海では、熊本県の荒尾干潟が先行して登録されており、環有明海のラムサール条約登録湿地が三カ所になったことで、県民はもとより環有明海の住民の有明海に対する思いと盛り上がりは想像を超えた状況となっております。

このような状況は、ラムサール条約の目的である「干潟環境の保全・再生」、「ワイズユース（賢明な利用）」、「交流・学習」を進める要因となり、ひいては環有明海地域の活性化や連携にもつながることから、地域づくりの大きな資源となることが期待されております。

野鳥の生息地として世界的に価値のある環有明海のラムサール条約湿地登録を将来的に保

全・利活用していけるように、有明海沿岸の環境保全や産業振興、地域振興に対する県の財政支援と国への財政支援の働きかけを要望します。

## (2) 肥前陶磁器文化の振興支援について

有田焼をはじめとする肥前陶磁器文化は、伝統と卓越した技術や人材を有する佐賀県の代表的かつ貴重な地域資源であり、これを活かすことが求められます。

肥前窯業圏が「日本磁器のふるさと 肥前」として日本遺産に認定された以降、「肥前窯業圏」活性化推進協議会では、情報発信、文化事業等多くの事業に取り組んでいただいております。国内をはじめ海外の方々への認知拡大に繋がったと認識しております。

今、肥前窯業圏を訪れる外国人は、近年アジア地域からのお客が増加し、有田町では、外国人観光客の割合は、台湾、韓国といったアジアからのお客様が80%を超えており、この地域からの更なる集客も期待できます。

また、2020年には東京オリンピック、パラリンピック大会が開催され、多くの外国人が日本に来られます。その方々に肥前地区が誇る窯業を主とした歴史的・文化的魅力を発信し、その素晴らしさの再認識や広域的な人の流れを創出し、地域資源を活かした観光産業の確立・振興を図るためには、それぞれの地域が努めていくことが重要ではありますが、両県および関係市町、関係団体との連携を強化して行く必要があります。

つきましては、肥前窯業圏の魅力を日本遺産PRイベント、情報発信、文化創造事業など継続した事業の推進により、肥前窯業圏ブランドの確立と、誘客に向けた更なる推進を要望します。

## 3. 「儲かる観光産業」を目指したDMOの設立への支援について

観光産業は極めて裾野が広く、近年のインバウンドの急増などにより一段とその成長に拍車がかかっております。また、人口減少が進む中においても継続的に発展する可能性を持った産業でもあります。

DMOとは観光庁が提唱し、観光を切り口に、目的地(Destination)の経済や暮らしを豊かにするため、業種や官民の枠を超えた運営(Management)を行い、独自の価値を見出して戦略的に観光客を呼び込む(Marketing)組織(Organization)です。

九州では「くまもとDMC」が設立され、観光庁へ登録されるなど各地で設立・登録の準備が進められていますが、県内各地区ではDMO設立を目指す動きが出てきているものの、まだ設立に至っていないのが現状です。

今秋には、まちづくり会社のいきいき唐津(株)が事業主体のパティオ事業(KARAE)が完

成し稼働する予定です。ここでは観光の情報拠点機能を有することになっています。こうした機会をとらえてDMO設立のきっかけとすることが重要と考えます。

DMOは地域の連携を強め、県内の観光産業が発展していくためには重要な組織であり、設立に対する一層のご支援を要望します。

#### 4. 訪日外国人観光客の受け入れ促進のための動態調査並びに環境整備について

九州佐賀国際空港のLCC充実などで海外からの観光客が増加傾向にあります。しかしながら、その詳細・実態は不明な点が多くあります。

九州観光推進機構が今年3月に発表された報告書には、前年度までの九州を一ブロックとした調査から、各県毎、さらにエリア毎とかなりミクロ的な分析がなされています。

そこからは、「佐賀県は訪問後、他県に移動し宿泊客が多い」、「国別では、韓国には嬉野・武雄の温泉が人気であるが、他の国はほとんど鳥栖アウトレットモールが一番人気」であることなどが報告されています。

今後はこうした一部の地域のみならず、県内全域に外国人観光客を誘導する必要があり、そのためには快適な環境整備が求められています。しかしながら、環境整備を行うに当たっては、外国人観光客の県内での動態が不可欠ではありますが、未だ不明な点が多く、県内全域の詳細な動態調査が必要と考えます。

つきましては、まずは詳細な動態調査の検討を要望します。

また環境整備につきましては、現在もご尽力いただいておりますが、キャッシュレス決済の推進を進めていただくようお願いするとともに、県西部地域への外国人誘客のため、JR九州のICカード利用範囲を拡大するよう、JR九州への働きかけをお願いします。

## V. 競争力の強化や安心安全の確保に資する社会資本整備について

### 1. 九州佐賀国際空港の自衛隊使用について

自衛隊による九州佐賀国際空港の使用については、昨年8月24日知事は受け入れを表明されました。

申すまでもなく、国民生活や産業活動は、国防の安全・安心の上に成り立っていると認識しているところです。

また、その一方で、東日本大震災や熊本地震など、これまでに例をみない大規模な自然災害の発生があり、被害を最小限にとどめるための災害時の対応が重要かつ喫緊の課題となっています。そうした際の対応において、自衛隊の果たす役割は非常に大きく、国民の期待・信頼も厚いものがあります。

九州佐賀国際空港の自衛隊使用は、安全保障上の観点もさることながら、例えば、災害時の拠点空港としての利用など、その機能は大きく広がるものです。

去る5月24日知事は県有明海漁協を訪問され、直接漁協幹部に受け入れ経緯について説明されました。

県におかれましては、今後とも漁業者に寄り添い、公害防止協定の見直しなど、自衛隊の九州佐賀国際空港使用実現に向けてなお一層のご尽力をお願いします。

### 2. 九州新幹線西九州ルート<sup>1</sup>の在り方に関する議論の促進について（新規） 【武雄】

九州新幹線西九州ルートについては令和4年度の武雄温泉駅でのリレー方式による暫定開業に向けて、現在、沿線の地域において新幹線を活かした魅力あるまちづくりが進められているところですが、県内には、フル規格による整備を望む意見もあります。

しかしながら、新鳥栖駅～武雄温泉駅間の新幹線については、整備区間がすべて佐賀県内であるため、新たに多額の費用が発生することや、在来線の取扱いなど大きな課題があり、短期間で決められるようなものではないことは十分に理解しています。

国において、フリーゲージトレインが導入できなかったことについてきちんと総括を行い、責任を明らかにした上で、今後の在り方について議論が行われるべきと考えますが、県においても、県内の様々な意見を踏まえた上で、将来に向けた西九州ルートの在り方について議論を進めていただくよう要望します。

### 3. 長崎本線の上下分離後の維持確保と利活用に関する連絡会議について

平成28年3月29日に締結された「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意（関係六者の合意）」は、長崎ルートでの2022年度暫定開業の方針と長崎本線の運行形態について大筋で合意されました。この合意において、肥前鹿島～博多間の特急の運行本数が、平成19年12月の三者基本合意より、増便されるなど長崎本線の利便性の維持についてご尽力頂き、沿線県民の多くが感謝しているところです。

また、並行在来線となる肥前山口～諫早間に関しては、来年度初めにも佐賀、長崎両県が共同で鉄道施設を維持管理する一般社団法人を設立すると明らかにされました。しかしながら、具体的な運行形態などが未だ不明確であることや、将来この地域がどうなってしまうのかなど、沿線住民の不安感は増すばかりです。

このようなことから、地域にとって重要な交通インフラである長崎本線の上下分離方式の運営方針が協議されていく中では、沿線の県民の声を反映させ、オープンな協議をすすめていくことが、長崎本線利活用等に関する効果的な取組みの推進につながると考えます。

そのようなことから、県と沿線自治体間等では「長崎本線沿線地域対策等連絡会議」を平成28年8月に設置され協議がなされておりますが、将来の長崎本線の円滑な運行維持と沿線のまちづくりを一体的に進めるため、産業団体等も参加させていただき、官民一体となった連絡会議にさせていただきますことを要望します。

加えて、並行在来線沿線の地域振興に関しましても、なお一層の多面的なご支援をお願いいたします。

### 4. 2023年佐賀県開催の国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会後の長期計画として、県東部の交通の要衝である鳥栖地区に多目的スポーツ施設の建設について

2023年の佐賀国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会開催に向けて佐賀県総合運動場周辺の整備基本計画がまとめられましたが、メイン会場となるアリーナは県総合グラウンド周辺に建設となります。

佐賀市に建設される県の施設アリーナは県中心部に計画されており、交流人口の多い県東部地区には国際試合が開催できるスポーツ施設はありません。

鳥栖市の人口増加率は、九州でも上位であり、2035年までは人口増が続くとみられています。この背景には、交通の要衝としての利便性が高く評価されています。

特に九州新幹線鹿児島ルートの開業以来、高速性・定時制及び安全性が整備され、都市間の距離がなくなっております。

現在、地域活性化の課題として、交流人口の多寡が重要視されております。

福岡市に次いで鳥栖市は交流人口都市として、経済効果が大きいと期待されております。しかしながら、交流する施設が不足しており、佐賀市に建設される県の施設アリーナは県中心部に計画されています。県東部の交通の要衝である鳥栖地区に集まる交流人口の一部は県外の福岡市や久留米市に流出せざるを得ません。

特に、スポーツ面では鳥栖市には、日本プロサッカーリーグ J1 に所属するサガン鳥栖のホームタウンであります。また、女子バレーボール V プレミアリーグに所属する久光製菓スプリングスの本拠地です。近隣地区には、日本ハンドボールリーグに所属するトヨタ紡織九州レッド・トルネードもあります。

県東部地区では、サガン鳥栖はファンとの交流イベント等を開催できる屋内スポーツ施設がなく、久光製菓スプリングスやトヨタ紡織九州レッド・トルネードについては、国際試合が開催できる公式規格を満たした屋内スポーツ施設がないために試合会場として選定できないのが現状です。

県東部地区でのスポーツの交流拠点となるためにも、鳥栖地区にも国際試合が開催できる公式規格を満たした屋内体育施設、多目的に交流できる大規模なスポーツ施設の建設を要望します。

## 5. 「SAGA サンライズパーク」整備に係る佐賀県伝統産業品の活用について (新規) 【有田】

2023年に開催される、国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会に向け、「SAGA サンライズパーク」の整備が進められています。メイン会場のアリーナ建設はじめ陸上競技場等施設の改修を行うことで、大会の成功と、佐賀県の象徴的な施設エリアとなると期待します。

さて、佐賀県には、国指定の伝統的工芸品の伊万里・有田焼、唐津焼、県指定伝統的地場産品として工芸品 10 点があります。そして高い技術を持つ企業、そして職人が数多くいますが、ご存知のとおり県内の伝統的工芸品産地は今厳しい状況にあります。

今回の「SAGA サンライズパーク」施設計画に於いて是非とも各種施設への県の伝統的工芸品・地場産品を活用した施設建設を望むものです。

当然ながら、主にスポーツ施設ですから競技者、観客が満足できる施設作りが一番と理解はしております。現在施設の工事は進行しており、県産品を活用した設計もされているとは思いますが、完成後は、これまでにない規模の大会、エンターテインメントイベント等開催により、これまで以上に多くの方が訪れる施設となるでしょう。建物内外壁材、装飾品、展示品まで国内外に誇れる施設となるためにも多くの伝統的工芸品・伝統的地場産品の活用を



要望します。

## 6. ストック効果が大きい鉄道・道路・港湾の整備促進について

### (1) 筑後川堤防道路（鳥南橋～長門石橋間）と県道中原鳥栖線（鳥南橋～県道江口長門石江島線間）の早期整備について

筑後川の堤防は、河川堤防と堤防道路を一体に整備されており、堤防道路として通勤通学や産業道路等地域に幅広く利用されております。

筑後川堤防道路には九州佐賀国際空港へのアクセス道路として佐賀県東部地区、福岡県南部地区からの集客と物流道路として筑後川流域全体の産業経済の活性化が大いに期待されます。

また、筑後川堤防道路は佐賀県と共同で進めている鳥栖市幸津町（JR 肥前旭駅東側）に計画されている新産業集積エリアと鳥南橋で接続しており、新産業集積エリア完成の暁には九州佐賀国際空港や県中央部と県内各市を結ぶ重要な道路になります。

また、筑後川堤防道路は渋滞する国道34号線の渋滞緩和道路の役目も果たしております。

しかし、この筑後川堤防道路の鳥南橋～長門石橋間は、幅員も狭く、常に転落事故の危険をはらんでいます。

国道34号線の渋滞緩和と九州佐賀国際空港へのアクセス道路確保の為、ひいては筑後川流域全体の活性化の為に筑後川堤防道路（鳥南橋～長門石橋間）の早期整備をご配慮いただきますよう要望します。

また、佐賀県と共同で九州の拠点となるエリアを目指している新産業エリア整備事業（鳥栖市幸津町）の効果的推進を図るため、「新産業集積エリア」への接続道路である県道中原鳥栖線（鳥南橋～県道江口長門石江島線間）の整備計画の早期の策定と事業化の推進の実現について引き続き要望します。

### (2) 有明海沿岸道路の整備促進について

佐賀県は、地域資源を生かした産業の立地や活発な経済活動を促進するうえで、高速交通ネットワークによる時間・距離の短縮と定時性の確保が重要課題であり、県内の交通体系において地域高規格道路として、県南部に「有明海沿岸道路」を、南北方向に「佐賀唐津道路」を配し、走行性の高い広域幹線道路ネットワークの形成を目指しています。

現在、有明海沿岸道路の佐賀県内区間は、嘉瀬南 IC から芦刈南 IC までの区間（6.5 km）を供用しており、一般道の交通量の減少や渋滞ポイントでの渋滞緩和など事業効果が顕著にみられ、地元の期待の大きさを感じているところです。

また、4年後に「国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会」開催が予定されており、広域幹線道路として佐賀大川道路及び佐賀鹿島道路は重要な役割を担っています。

有明海沿岸道路の整備については、福岡、長崎、熊本などの有明海沿岸地域との広域的な交流促進による地域の発展とともに、九州佐賀国際空港の利用促進などによる経済波及効果が期待されることから、佐賀鹿島道路の残り区間について早期の整備着工と鹿島～諫早間の有明海沿岸道路としての明確な位置づけ及び島原道路と一体となった道路ネットワークの整備を要望しますとともに、大川佐賀道路の大野島 IC から嘉瀬南 IC までの区間についても早期の整備を推進して頂くよう国への強力な働きかけを引き続き要望します。

### (3) 佐賀唐津道路の整備促進について

佐賀唐津道路は、佐賀市から小城市・多久市を經由して唐津市を結ぶ地域高規格道路(自動車専用道路)として、平成6年に「佐賀唐津道路」に計画指定を受けて整備されている重要な幹線道路であります。

本道路整備は県北西部から県都佐賀市、また九州佐賀国際空港へのアクセス道路として、また、県北西部の経済、観光、文化などの発展はもとより、高次医療施設への救急医療活動や、大規模災害や重大事故の発生など緊急避難や復旧・復興の道路として、物流機能を備えている欠かせない重要な道路であります。

平成26年3月までに多久市から唐津市相知町に至る多久・巖木バイパスが開通し供用され、地域経済の成長に大いに役立っております。

また、平成29年度に完成した長崎自動車道小城スマートインターチェンジから佐賀唐津道路への取り付け道路の整備も併せて進める必要があります。

佐賀唐津道路起点の佐賀市、小城市、多久市、唐津市の全線が整備供用されれば、経済・文化等都市圏交流が活性化されるとともに、唐津市で西九州自動車道、多久市・小城市から長崎自動車道、佐賀市から有明沿岸道路を結ぶ佐賀県の北部、中央、南部を結ぶ主要道路として期待されておりますので、地域高規格道路として一日も早く佐賀唐津道路の全線早期整備を引き続き要望します。

### (4) 西九州自動車道の全線開通に向けての早期整備について

西九州自動車道は、北部九州3県(福岡・佐賀・長崎)の主要都市を結ぶ高規格道路と位置づけられ、福岡都市圏から延伸して来ており、現在、伊万里東府招 IC (H30年3月末開通)まで完成し、また、長崎県側の伊万里・松浦道路の山代久原 IC～松浦市の松浦 IC 間も完成しております。

しかし、その間にある伊万里東府招 IC（伊万里道路）から伊万里山代久原 IC（伊万里・松浦道路）間はまた整備時期も示されておりません。

唐津伊万里間の主要道路は国道 202 号だけとなっており、災害時の通行止めは福岡方面からの物流に大きな影響を及ぼします。（国道 202 号は、平成 18 年大雨災害で、長期間に亘って通行止めされた）特に、伊万里東府招 IC から伊万里中 IC 間は重要な区間であり、一刻も早く供用開始出来ますよう、早期整備を要望します。

### **（5）国道 34 号（鳥栖～神埼間）の整備促進及び県道鳥栖・川久保線の整備と長崎自動車道山浦 PA を活用したスマートインターチェンジの設置について**

国道 34 号は、鳥栖を起点として佐賀市、武雄市、嬉野市、諫早市を經由して長崎市に至る路線で、經由する市への物流交通及び通勤等を支える主要幹線道路として重要な位置付けであります。

国道 34 号の起点地佐賀県東部地区（特に鳥栖～神埼間）では、恒常化した渋滞の影響で経済の活性化の妨げになっており、交通道路網の基盤整備は産業・生活車両にとって必要不可欠な課題であり、佐賀県全体における経済波及効果にも影響を及ぼしております。

国道 34 号（鳥栖～神埼間）のバイパス整備について整備計画の早期策定を要望致します。

国道 34 号は市街地への出入地や市町間の沿線など交差点の改良や拡幅整備が進められ随時供用し利用されておりますが、国道 34 号（鳥栖～神埼間）のバイパス整備については、長崎自動車道山浦 PA を活用したスマートインターチェンジの設置を含めての検討を要望致します。整備実現に向けて山浦町の地元住民が鳥栖市に対して要望活動を行っております。スマートインターチェンジ設置により産業・観光・生活面・医療ツーリズムとして利便性、アクセスの向上が見込まれ佐賀県全体の高速交通体系の充実が図られるものと考えております。

また、県道鳥栖・川久保線は、幅員も狭く危険な状況にありますが、慢性的に渋滞している交差点の改良や歩道設置など安全確保のための整備が進められ随時供用され渋滞の緩和にも繋がっております。

県道鳥栖・川久保線は、渋滞が常態化した国道 34 号の代替的役割の他に、鳥栖市、佐賀市、小城市へと結ぶ重要な幹線道路として産業面、生活面で幅広く利用されており、県道鳥栖・川久保線が拡幅されますと広域的経済的効果が高く見込まれますので、早期の拡幅整備を引き続き要望します。

### **（6）国道 3 号拡幅工事と国道 3 4 号の分岐点の立体交差化による整備について**

国道 3 号は、佐賀県東部の玄関口である鳥栖市で、九州縦貫道、九州横断道、国道 3 4 号を

含め佐賀県の東の玄関口である鳥栖市でクロスしている主要幹線道路であり、各主要都市へ通じるアクセスの良さでは九州随一を有しております。平成28年4月の熊本地震では鳥栖はその地の利を活かして救援物資の集積中心地となっており、倉庫業も発達していることから緊急時の配送センターの役割も果たしました。今後、熊本以外の九州一円に対してもこの地理的条件は変わることなく九州の中での物流の中心地であることは間違いありません。

また、国道3号の鳥栖沿線では、企業進出や物流企業の集積地として企業の期待も高まるなど雇用の面でも人口が増加傾向にあります。しかし、主要道路である国道3号線の道路状況は生活車両、産業車両や通過車両等が混在し、日常的な交通渋滞を起こしており経済活動や日常生活に支障をきたしております。

このような中、国道3号の拡幅工事は平成26年度～29年度に予算が計上され、姫方交差点から酒井西町交差点までの用地買収が始まっており、今後は酒井西町から高田町間の拡幅工事の早期着手を実現し、全体の事業から想定しても完成までに相当な期間を有するとは存じませんが、この拡幅工事の早期完了を継続し要望します。

また、九州の大動脈である国道3号と国道34号の分岐点は立体交差になっておらず常時渋滞が発生しており、この渋滞による経済的損失は計り知れないものと思われ、しかも九州一円に影響を及ぼしていると思われま。

九州全体の経済的、時間的損失を防ぐためにも国道3号と国道34号の分岐点の立体交差化による整備を引き続き要望します。

### **(7) 「味坂スマートインターチェンジ（仮称）」の2024年度供用開始の確実な実現について**

味坂スマートインターチェンジ（仮称）が昨年度新規事業化となりました。

このスマートインターチェンジの整備により、物流の効率化、周辺開発、企業誘致の促進などが期待されます。

供用開始は2024年度を目指すとありますが、今後は測量、調査などを行っていく予定と聞いております。佐賀県におかれましては、福岡県をはじめ関係自治体や西日本高速道路との協議を推進して頂き、2024年度供用開始の確実な実現を要望します。

### **(8) 筑肥線の複線化、強風対策強化並びに筑肥線、唐津線への観光列車導入について**

JR筑肥線は、姪浜駅から唐津を經由して伊万里駅までを結ぶ県北西部の重要な鉄道路線があります。唐津市より福岡都市圏への通勤・通学などの路線として、またJR博多駅、福岡国際空港よりの観光客誘致にとっても重要な役割を担っております。

通勤・通学者並びに観光客の利便性を図るために前原駅から西唐津駅間の複線化を要望致します。

また、玄界灘からの強風により、運休や運行時間の遅延が出ている状況です。つきましては関係当局に対し強風対策強化を要望します。

あわせて、県西北部への更なる観光客誘致策としまして、筑肥線並びに唐津線への観光列車の導入につきましても引き続き要望します。

なお、観光列車については、JR九州が試験的に「或る列車」や「あそぼーい！」を唐津線、筑肥線で運行していただき、大変好評を博したところです。

## (9) JR唐津線の電化促進について

JR唐津線は佐賀駅と唐津駅を結ぶ、通勤・通学及び活力ある地域社会の形成にとって必要不可欠な公共交通機関であります。

主要都市間を結ぶ鉄道については、輸送力増強による利便性の向上を図ることにより、交流人口の増加による沿線地域の振興へと繋げる効果が期待されます。

JR唐津線沿線には県立高校も多く立地しており、また、観光ツールとしての利活用の増大も見込まれますので、JR唐津線の電化促進について引き続き要望します。

## (10) 唐津港及び伊万里港の整備について

### ① 唐津港港湾整備計画の促進について

#### ～東港の航路、泊地の整備促進等～

唐津港は、石炭の積出港として明治、大正期は全国でも屈指の貿易港として栄え、現在は魚介類の水揚げの水産拠点、LPG や各種資材の物流拠点、また大型客船などが寄港する観光港として重要な役割を果たしております。

東港地区においては、貨物船や大型客船等受入のための耐震岸壁工事が平成27年度末で完了し、平成28年4月より供用開始され、県市当局などのポートセールスにより客船の入港が順調に推移しています。今年度は佐賀県におかれまして、「唐津港におけるクルーズ船受入による地域活性化のための基盤整備検討調査」が実施されます。これらを受けて基盤が整備されれば、今後、観光客誘致の大きな柱となる事が大変期待されています。耐震岸壁工事に続き、平成28年度より国の直轄事業による航路、泊地の整備を行って頂いておりますが、引き続き早期完成が図られるよう要望します。

またヤードの整備や快適な環境創出のための緑地整備を行って頂いておりますが、唐津港

の更なる発展のために、引き続き東港並びに妙見埠頭、併せて水産関連施設について下記事項の整備に関し、特段のご配慮を頂きますよう要望します。

- ・妙見埠頭多目的クレーンの設置、ヤード整備促進及び北側接岸バースの増設
- ・東港航路・泊地の早期完成、緑地化の整備促進
- ・水産関係諸施設(新設、改修)の整備促進

## ② 伊万里港の整備について

佐賀県伊万里港につきましては、国・県の強力な支援のもと、大幅に港湾機能が向上しております。昨年のコンテナ輸出入取扱量は、過去最大の 37,346TEU となり、過去3年連続で増加しております。

しかし、一方では、ヤードの蔵置能力は限界にきており、コンテナのストックヤードの確保が喫緊の課題となっております。

また、ガントリークレーンも1基で荷役を行っており、最近では、頻繁に緊急的な補修措置も生じております。

七ツ島地区及び伊万里団地、久原工業団地については、更なる利便性を高めるために、臨港道路七ツ島線及び204号線バイパスの整備に鋭意取り組んで頂いておりますが、まだまだ完成までに時間が掛かりそうです。

久原南埠頭では、北部九州地域で集荷された国産材原木の輸出取扱量が増加しております。その久原南埠頭岸壁前は流入土砂が堆積しており、今後の入船（大型船）に支障を来す状況となっているようです。

つきましては、下記事項の整備について、特段のご配慮を賜りますようお願い致します。

- ①ガントリークレーンの早期増設
- ②七ツ島南埠頭隣接地への空コンテナ置き場としてのバンプールの早期確保及び整備
- ③テナー方式コンテナヤード第5レーン目の早期整備
- ④国道204号バイパス及び臨港道路七ツ島線の早期整備
- ⑤管理棟の整備及び付帯設備（ゲート）の増設について
- ⑥久原南埠頭前の浚渫工事
- ⑦久原南埠頭背後地の残地舗装整備
- ⑧浦ノ崎地区廃棄物処理用地の早期工業用地化推進

## (11) 県道東与賀佐賀線バイパスの早期完成について

県道・東与賀佐賀バイパスは長崎自動車道・佐賀大和インターと有明海沿岸道路東与賀インター(仮称)を結ぶ道路として整備中ではありますが、この道路は空港とのアクセスの改善を生み、物流にとっても大きな効果が期待できる道路であると考えています。

現在、佐賀南警察署から南側のバイパス整備については、2022年度の完成を目指し工事は進捗しておりますが、佐賀南警察署の南側住宅地付近は通学路で児童や学生の利用が多い道路であるにも関わらず、交通量が多く歩道も狭いため危険が伴い、交通事故発生の可能性が高い場所でもあります。

つきましては、佐賀南警察署から南側のバイパス整備について早期完成を要望します。

## **(12) 国道498号の鹿島市から長崎自動車道への高規格道路 (鹿島・武雄道路)の整備について**

国道498号は、県南西部地域の伊万里市・武雄市・鹿島市を結ぶ主要幹線道路であります。しかし、武雄市から鹿島市間については、幹線道路としての改善の兆しがなく、有明海沿岸地域の経済活動等に大きな支障をきたしています。

高速交通ネットワーク網から取り残されている有明海沿岸地域の浮揚、また、クルーズ船寄港のための調査がなされている伊万里港への時間短縮による県南西部地域の連携による観光事業等の推進。そして、玄海原発の事故の場合の避難道路としての役割を担う道路。更には、有明海沿岸道路との連結道路となりうる道路として、鹿島市から長崎自動車道までの高規格道路の整備を要望します。

## **(13) 伊万里・有田間セラミックロード(国道202号のアクセス道路)の 早期整備について**

伊万里・有田間を結ぶセラミックロード計画があり、現在、有田町の未整備部分(伊万里有田共立病院から有田方面)は工事着手されておりますが、伊万里市部分がまだ事業着手されておられません。交通渋滞解消や、二里大橋交差点での多発する事故防止、沿線周辺住民への生活環境への影響解消するために、伊万里市側の早期工事着手を要望します。

## **(14) 九州自動車道・長崎自動車道に付随した大型公共駐車場等の設置に ついて (新規)【鳥栖】**

平成30年2月6日からの豪雪により国道3・34・500号をはじめとする市内幹線道路では、路面凍結やスリップにより物損事故が多発しました。また、同年7月6日からの豪雨により高速道路が通行止めとなり鳥栖ジャンクションを中心に九州道・長崎道の利用車両が市内に溢れました。高速道路から溢れた車両や冠水した国道3・34・500号や主要地方道佐賀川久保鳥栖線・県道17号久留米基山筑紫野線は渋滞し、その影響は鳥栖市を中心に広範囲に広がり、一時的に北部九州の交通機能は完全に麻痺しました。

このため市民生活では、各学校で始業時間を遅らせたり、登下校時に配慮がなされましたが、道路を塞ぐ車両により危険な状態が続きました。さらに主要道路の交差点を中心に車両が市街地にあふれ、買い物・通院・送迎などにも支障をきたし市民生活にも大きな影響を与えています。

また、逃げ場を失った車両が市内に入り動けない状態になり車中に数時間にわたり車中に缶詰状態となり、飲食やトイレ等に支障をきたし体調を壊される方があるとお聞きしています。また、物流は停滞しサプライチェーンが断絶し、多くの工場・ショッピングセンター・コンビニに製品や商品が搬入されず経済活動に衝撃を与えました。

つきましては、帰宅困難者の退避場所確保や主要道路の渋滞緩和の為に鳥栖ジャンクションを中心に国道3・34号や九州道・長崎道に隣接した場所に、大規模公共駐車スペース(2,000台規模)及び便利施設の設置をお願いします。

- ・国道3号上り車線沿い(姫方付近)
- ・国道34号上り車線沿い(田代交番付近)