

要 望 書

令和7年9月

佐賀県商工会議所連合会

佐賀県知事 山 口 祥 義 様
佐賀県議会議長 宮 原 真 一 様

秋晴の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。

日頃より、県内商工業の振興に対しご尽力頂き厚くお礼申し上げます。

また、佐賀県商工会議所連合会の事業活動に対しましても格別のご高配を賜わり重ねて厚くお礼申し上げます。

今般、当連合会の通常総会を開催し、中小・小規模企業が抱える問題・地域の課題の解決を目指し、各視点より 20 項目 42 事業の要望事項を取りまとめ決議致したところです。

つきましては、各要望事項についてご賢察の上、実現に向けてご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

敬具

令和 7 年 9 月 3 0 日

佐賀市白山二丁目 1 番 1 2 号

佐賀県商工会議所連合会

会 長 陣 内 芳 博

令和7年度 佐賀県商工会議所連合会 要望事項(目次)

I. 中小企業・小規模企業等の経営力強化について	4
1. 原油・原材料価格高騰に対する支援強化について	4
2. 持続的賃上げに対する支援強化について	4
3. 中小企業・小規模企業等に対する金融支援強化について	4
4. 商工会議所の経営支援体制強化のための予算の確保と拡充について	5
5. 円滑な事業承継・事業引継ぎに向けた支援強化について	6
6. 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	6
(1) 労働力確保対策について	6
① ふるさと就職支援の推進について	6
② 佐賀県立大学（仮称）開学について	6
③ ものづくりを担う高等専門学校の設置について	7
④ 多様な人材が活躍できる環境の整備について	7
⑤ 外国人バス運転手の受け入れ支援について（新規）	8
⑥ 外国人材育成のための日本語学校開設・運営事業者に対する支援（新規）	8
(2) デジタル化・DX実装など生産性向上の支援の拡充について	9
(3) 人材育成について	9
① 学校におけるICT人材の育成について	9
② 技術者育成支援の継続について	10
7. 企業誘致策の推進について	10
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	10
(1) サイバーセキュリティ対策への支援強化について	10
(2) BCP（事業継続計画）策定に対する支援について	11
9. 中小企業・小規模企業等の「健康経営」推進に対する支援について	11
II. 地方創生について	12
1. 地方創生と人口減少への対応について	12
2. 賑わいと交流のまちづくりに対する支援について（新規）	12
III. エネルギー問題及び環境対策の推進について	13
1. 玄海原発の安全運転と避難対策の充実について	13
2. 産業としての再生可能エネルギーの振興について	13
IV. 観光振興と地域資源の活用について	14
1. インバウンド需要の取り込み等観光振興への支援について	14
2. 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	14
3. 地域資源の活用について	15
(1) 肥前陶磁器業界の事業継続及び事業承継支援について	15

(2) 「企業版ふるさと納税活用型C S O地域課題解決支援事業」の拡充について.....	15
(3) 佐賀県主導による MICE 統括推進体制の構築について（新規）.....	16
V. 安全安心の確保及び競争力の強化に資する社会資本整備について.....	17
1. 西九州新幹線開業に伴う取組みと今後の西九州新幹線の在り方に関する議論の促進について	17
2. 長崎本線の上下分離後の利便性の確保と駅周辺整備による賑わい創出について.....	17
3. 災害に強い県土づくりについて.....	18
4. 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.....	18
(1) 県道中原鳥栖線（鳥南橋～県道江口長門石江島線間）の新産業集積エリア接続道路の早期整備について.....	18
(2) 有明海沿岸道路の整備促進について.....	19
(3) 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.....	19
(4) 国道34号（鳥栖～神埼間）の整備促進及び県道佐賀川久保鳥栖線の整備と山浦PAスマートインターチェンジ（仮称）の設置について.....	20
(5) 国道3号（商工団地北入口交差点～高田町間）拡幅工事と国道34号の分岐点の立体交差化による整備について.....	21
(6) 久留米基山筑紫野線（二本黒木工区）の早期整備について.....	21
(7) JR唐津線の存続と電化促進・高速化について.....	22
(8) 唐津港及び伊万里港の整備について.....	22
①唐津港港湾整備計画の促進及び「唐津港中長期ビジョン」に基づく新計画の策定について.....	22
②伊万里港の整備について.....	23
(9) 国道498号鹿島武雄間の早期事業化について.....	24
(10) 県道伊万里有田線（セラミックロード）の早期整備について.....	25
(11) 交通系ICカード利用駅の拡大について.....	25

令和 7 年度 要 望

わが国の経済は、一部で足踏みがみられるものの、総じて緩やかに回復しています。

なかでもサービス業は、宿泊・飲食業を中心に、円安がインバウンド需要の一因ともなり、外国人観光客の増加も相まって、日本人・外国人を合わせた延べ宿泊者数はコロナ禍前を上回る水準で推移しており、外食客数もコロナ禍前に迫る水準にあります。

その反面、最低賃金の上昇や大手を中心とした急激な賃金上昇が、中小・小規模事業者にも影響を及ぼし、人材確保に向けた賃金アップを余儀なくされています。

県内の事業所においても、業績の改善はみられるものの全ての業種に行き渡っているとは言えない状況です。

円安や海外情勢の不安定さが続き、燃油・原材料高騰が継続しています。また、賃金上昇が続いていますが、これらのコストを吸収する価格転嫁も難しいものがあります。

他にも、事業承継問題、働き方改革、DX 対応、災害対策など多くの課題へも引き続き向き合っていかなければなりません。

事業者がこうした様々な経営課題に対応し、持続的な成長を遂げるためには、賃上げの原資確保に向けた取引の適正化を推進していくとともに、事業所においてもデジタル化や事業の再構築など自己変革の取組が不可欠であると自覚しているところです。

佐賀県のような支援策に対しましては深く感謝しているところですが、県内の中小企業・小規模企業等が抱えるそれぞれの重要課題解決のためには、より一層の支援が必要であり、以下の要望事項の実現に向け、引き続き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. 原油・原材料価格高騰に対する支援強化について

エネルギー・原材料価格の高騰、円安などが続いており、中小企業・小規模企業等のコスト負担が幅広い業種で増加しています。

国は「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」等により対策を講じられていますが、これ以上価格高騰が長期化すれば、中小企業・小規模企業等ひいては国民生活への影響は一層大きなものになりかねません。

佐賀県におかれましては、これまでも時宜を得た対策を実施していただき大変感謝しておりますが、今後も新規性や独自性を持って事業継続を図る意欲の高い中小企業・小規模企業等を応援するために、引き続き環境変化に応じた機動的かつ効果的な施策を企業の実情に沿って実施されるよう要望します。

2. 持続的賃上げに対する支援強化について

経済財政運営と改革の基本方針2025（令和7年6月13日閣議決定）では、賃上げを起点とした成長型経済の実現が掲げられており、2029年度までの5年間で、日本経済全体で年1%程度の実質賃金上昇、すなわち、物価上昇を1%程度上回る賃金上昇をノルム（社会通念）として定着させることを目指すとされています。

しかしながら、小規模事業者の労働分配率（付加価値額に占める人件費の割合、低いほど賃上げ余力が大きい）は8割と高く、中規模企業や大企業と比較して、小規模企業の更なる賃上げ余力は厳しい状況です。

適切な価格転嫁と生産性向上支援など、最低賃金引き上げにより影響を受ける中小企業・小規模企業の賃上げを後押しするための取組として、生産性向上につながる投資のみならず日常的成本増に対する助成金についても検討されるよう国へ働きかけていただくとともに、多くの中小企業・小規模企業が県の各種助成金を活用しやすくなるよう、対象事業所の拡大、特に小規模事業者が活用しやすくなるような支援の拡充を要望します。

3. 中小企業・小規模企業等に対する金融支援強化について

エネルギー・原材料価格高騰で、中小企業・小規模企業等は厳しい経営環境に直面しています。特に、コロナ特別融資の返済が本格化する中で、売上が十分に回復していない事業者が多く存在しています。

また、近年の大規模自然災害で被災した事業者は、災害復旧貸付とコロナ特別融資等で重複債務を抱え、更なる財務負担が増えています。

こうした状況に対応し、中小企業・小規模企業の経営を支えるためには、資金繰りの柔軟な対応や、経営基盤の強化が不可欠です。

佐賀県におかれましては、これまでも、機動的で柔軟な制度の運用に努めていただいておりますが、今後とも、資金繰り安定化に向けた金融支援の充実・拡充を要望します。

4. 商工会議所の経営支援体制強化のための予算の確保と拡充について

商工会議所は、商工会議所法の目的である「商工業の総合的な改善発達」と「社会一般の福祉の増進」に向け、地域総合経済団体として、「個社支援」とともに、住民生活の向上など「地域活性化」を使命として活動しており、さらに災害発生時には、「生活・事業再建支援拠点」などの機能も発揮し、小規模事業者の事業継続や経営力向上を伴走支援しています。

近年では、従来の税務・金融支援に加え、コロナ禍への対応、賃上げや価格転嫁、デジタル化、事業承継や働き方改革など新たな経営課題や地域活性化に繋がる支援を行うなど、その範囲は広がり、役割はますます重要になっています。

しかしながら、支援機関である商工会議所は慢性的な経営指導員等のマンパワー不足の状態であり、経営支援体制の拡充が急務となっています。特に、小都市商工会議所においては、人手や財源などが限られており、急増する経営支援業務に対応しながら相談機能を維持することが非常に厳しい状況です。地域経済の発展には、中小企業・小規模企業等の事業継続、発展、雇用維持が不可欠であり、それを支援するためには、補助対象職員の安定的な確保が重要です。したがって、人件費・事業費を含む予算の確保・拡充を図り、商工会議所がその機能を最大限に発揮できるよう、次の点について要望します。

ア) 小規模事業者数に拠る基準の廃止

イ) 経営指導員等の安定的な確保

- ・ 事務局長設置費の要件緩和（商工会と同様の運用）
- ・ 補助対象職員の採用（採用資格の運用の見直し）
- ・ 補助員と記帳指導職員の職務の統合

ウ) 経営指導員等の補助率アップ

- ・ 公務員の給与改定等を踏まえた、経営指導員等の給与水準の見直し

エ) 経営支援力向上への支援

- ・ 広域的な経営指導員等の配置（予算措置）

5. 円滑な事業承継・事業引継ぎに向けた支援強化について

地域経済を支える中小企業・小規模事業者の廃業は、技術・ノウハウ・雇用だけではなく、付加価値創造や社会保障の重要な担い手の消失に繋がる等大きな損失です。こうした地域を支え、地域経済を牽引する中小企業・小規模事業者の円滑な事業承継・事業継続を可能にするための取組を推進するため、国への働きかけ等次の点について要望します。

- ア) 円滑な事業承継・事業引継ぎ支援のための事業承継補助金の継続
- イ) 事業承継・引継ぎ支援センター機能の拡充・高度化
- ウ) 事業承継税制（2027年12月までの特例措置）の特例措置活用要件の緩和とさらなる期限延長・恒久化
- エ) M&Aを後押しする「経営支援集約化税制」の周知・活用促進
- オ) 事業承継支援員の設置継続

6. 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 ふるさと就職支援の推進について

佐賀県では、少子高齢化の進展に伴う生産年齢人口の減少に加え、男女ともに15歳～24歳の若者が就職や進学等を機に県外へ転出し、大幅な転出超過が続いています。

県では、ふるさと就職支援を促進し、県内企業の人材確保を支援するため、産学官で構成する「佐賀県産業人材確保プロジェクト」により、県内就職を促進するための様々な取り組みを実施されています。

地域経済の担い手を確保していくためには、若者が意欲的に働ける場を増やしていくとともに、将来は佐賀で働きたいと思う若者を増やしていくことが必要です。

就職の受け皿となる地元企業は、労働条件の改善や働き方改革への取組を進め、働きやすく、働き甲斐のある職場をつくり、若者が佐賀に定着するために多様な取組を積極的に行う必要があることから、地元企業のこれらの取組に対するさらなる支援を要望します。

② 佐賀県立大学（仮称）開学について

佐賀県立大学（仮称）は、令和11年の開学を目指し準備が進められているところです。県立大学の拠点となる場所は、佐賀総合庁舎敷地内（佐賀市八丁畷町）とするが、県立大学での学びは県内の現場でのフィールドワークにも重点を置くことが想定されており、県内の

多くの市町に学生の活動拠点となるベースキャンプを設け、県立大学の開設による教育や地域活動における効果が、県内各地域に広く行き渡るよう取り組んでいきたいとされています。経済界としては、県立大学の設置は、地場産業を担う人材の輩出や大学進学時の県外流失防止にも繋がるものとして大いに期待しているところであり、次の点について要望します。

- ア) 県立大学が計画どおり令和11年開学に向けて着実に準備を進めること
- イ) 県立大学開学の効果が広く県内全域の活性化に寄与するものとなるような仕組みづくりを検討すること
- ウ) 県立大学卒業生が県内企業へ就職し、定着するための仕組みづくりを検討すること

③ ものづくりを担う高等専門学校の設置について

佐賀県の重要産業であるものづくり産業が、競争力を備え、将来に亘って持続的な発展を遂げるためには、高度な専門知識を有する人材の育成並びに県内定着が不可欠です。

そこで、県内における学びの選択肢を拡大し、卒業後の県内就職につなげるとともに若者の県内定着を促進し、優秀な人材を確保するために、令和11年4月開校予定の県立大学とともに、ものづくりに特化した高等専門学校を設置していただき、地域経済の発展と活性化に寄与するものとしていただくよう要望します。

滋賀県においては、公立学校法人滋賀県立大学が設置運営者となって、令和10年開校予定で滋賀県立高等専門学校の整備を進められています。これを参考にいただき、佐賀県立高等専門学校の開校を目指していただくよう要望します。

④ 多様な人材が活躍できる環境の整備について

県内では、生産年齢人口の減少や都市部への人口流失が進み、様々な企業において人手不足が深刻化しており、今後は人材不足のさらなる加速が懸念されています。

こうした状況において、女性、外国人材、シニア、障がい者など多様な人材が活躍できる環境整備が急務であり、これらの人材活用に取り組む中小企業への支援強化等次の点について要望します。

- ア) 仕事と子育て、介護の両立支援など働きやすい職場環境の整備や「働き方改革」に積極的に取り組む中小企業・小規模企業等へのインセンティブの付与
- イ) 外国人材を受け入れる企業に対する出張相談等支援策の強化、県内で就職を希望する優秀な留学生の確保と留学生が定着できる環境づくり

ウ) 外国人従業員に対する日本語教育や地域コミュニティでの共生に関する研修など、生活面を含む定着支援

⑤ 外国人バス運転手の受け入れ支援について（新規）

バス業界においては、運転手の高齢化が進み、また運転手不足により路線の廃止など全国各地で影響が出ており、人手不足は2024年4月以降、働き方改革の一環による拘束時間の縮減などによって、更に深刻化しています。

2019年4月、国は、人材不足に悩む分野において、外国人材を対象に新たな在留資格である「特定技能」を設けられました。少子高齢化により深刻化する労働力不足を解消するため、一定の技能と専門性をもった外国人材を即戦力として雇用する制度です。

2024年には、在留資格「特定技能」で外国人材を受け入れられる分野がこれまでの12分野から、「自動車運送業」を含む4分野が新たに追加されました。（「自動車運送業」分野で受入れ可能な業種はトラック運送業、タクシー運送業、バス運送業の3業種です。）

しかしながら、特定技能に「自動車運送業」が追加されたものの、全国的には受入れが進んでいないのが現状です。

このような中、佐賀県は今年6月補正予算で、外国人ドライバーが活躍できる佐賀県を目指し、チーム佐賀で受け入れモデル構築の為、送り出し国であるタイ、トラック協会・自動車学校・国際交流協会との官民一体で外国人材ドライバー受け入れにチャレンジされているところです。

県内バス業界においてもバス運転手不足は深刻な問題であり、県内路線バスの運営維持が困難な状況になりつつあります。地域の公共交通を守るという観点からも、外国人バス運転手の受け入れ支援にも積極的に取り組んでいただくよう要望します。

⑥ 外国人材育成のための日本語学校開設・運営事業者に対する支援（新規）

地方における労働力不足は極めて深刻になっています。労働力不足の対策の一環として外国人材の必要性が強調されています（7月23日開催の全国知事会等）。

本年4月には嬉野市に日本語学校が開設されました。学生は母国の大学を卒業し日本での就職を目指す人たちです。日本語学校開設の動きは唐津市等にも出てきています。

従来の企業立地の補助金は一定の職種の中で「雇用機会を供給」するものに対するものでした。人口減少・人手不足の時代は、「労働力を供給」する事業者をどう誘致するかが重要にな

ってきています。そこで、次の点について要望します。

- ア) 日本語学校の開設・運営等「労働力を供給」する事業者に対する支援
- イ) 外国人の地域との共生に対する総合的支援（生活、就職等）

（２） デジタル化・DX実装など生産性向上の支援の拡充について

中小企業・小規模企業等が深刻な人手不足を乗り越え、生産性を高めて持続的な成長を実現するには、デジタル化・DX実装による業務効率化や省力化が不可欠であり、限られた人員でも最大限の成果を出せる環境づくりが急務となっています。

佐賀県では、全国に先駆けて平成30年10月に「佐賀県産業スマート化センター」を開設し、県内中小企業等のDX推進に向けた個別相談及びIT企業等とのマッチング支援等により一定の成果を上げてこられました。また、これまで県が行っていたDXの裾野拡大及び優良事例創出のための事業についても、昨年8月からは、公益財団法人佐賀県産業振興機構に業務を移管（新組織名：さが産業ミライ創造ベース（通称「RYO-FU BASE」））し、これまでの取組をさらに強化して取り組んでおられますことに対し、深く感謝申し上げます。

県内の中小企業・小規模企業等においては、デジタル化・DX実装による業務効率化や省力化に対するニーズが一段と高まっているところであり、引き続き佐賀県産業スマート化センターのさらなる機能の拡充強化を要望します。

（３） 人材育成について

① 学校におけるICT人材の育成について

佐賀県は全国に先駆け県立学校の1人1台端末導入を実施し、非常時のみならず、様々な場面でオンライン教育が進められており、また、県内全ての市町立学校でも1人1台端末の整備をはじめとするICT環境が整っているとのことであり、県のこのような取り組みを高く評価しているところです。

一方で、市町立学校の教員の1人1台端末を活用した指導力の向上が課題となっています。

AI、ICT技術等は急激に進展しており、小中高を通した学びのDX化を推進していくためには、教育現場における全ての職員が情報化の急激な進展にも的確に対応できるよう、個々人のレベル向上は必須条件であると考えます。

教育現場における指導教員の育成・確保等に対する県（教育委員会）の更なる支援の充実と強化を要望します。

② 技術者育成支援の継続について

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、職人の伝統的技術やノウハウ等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。

佐賀県におかれましては、技術立県佐賀として、今後も企業における優れた技術者育成が一段と推進されるような施策をご検討いただき、引き続き実施されるよう要望します。

7. 企業誘致策の推進について

国際環境等の変化を踏まえて、国内の大手企業においては、海外供給網の国内回帰や地方への拠点移転を検討する動きが広がっています。

しかしながら、県内においては、企業の受け皿となるべき産業団地が不足している状態が続き、県営産業団地の整備等に取り組んでおられますが、まだまだ十分ではありません。

今日の人手不足が深刻化する中、有用な人材が誘致企業に流れてしまうことを懸念する声もありますが、企業誘致は、地元雇用の創出など地域経済の活性化には欠かせないものであり、将来の円滑な企業誘致を実現するためにも、市町と連携した更なる産業用地の確保と多様化する企業のニーズに対応した産業団地の整備及び企業立地補助金の拡充等、企業誘致策の推進を要望します。

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) サイバーセキュリティ対策への支援強化について

デジタル化の加速に伴い、情報漏洩やサイバー攻撃の脅威等のリスクが増大しています。近年、企業を標的としたサイバー攻撃は急増しており、またその手法も巧妙化・高度化していますが、中小企業・小規模事業者においては情報セキュリティ対策がなかなか進んでいないのが実情です。中小企業・小規模企業へのサイバー攻撃の影響は、大企業へも被害が波及するなどサプライチェーン全体に影響を及ぼしかねないところです。

改正個人情報保護法の施行により、個人情報情報を漏えいした企業にもその対応強化が求められることになりましたが、中小企業・小規模企業等の多くは、人的・資金的にも対応することが非常に厳しい状況です。

佐賀県におかれましては、これまでもサイバーセキュリティに関するセミナーの開催による普及・啓発等を進められておりますが、中小企業・小規模企業等のサイバーセキュリティ対策

が着実に進展できるよう、引き続き、支援の拡充・強化を要望します。

(2) BCP（事業継続計画）策定に対する支援について

近年、ゲリラ豪雨、台風などの風水害や土砂災害などの自然災害ほか新型コロナウイルスの感染拡大など感染症リスクも目に見える形で社会生活、企業活動に大きな影響を与えています。さらに、不穏な海外情勢やサイバー攻撃などの経営リスクが高まり、企業には危機管理が強く求められています。

信用調査会社の調査（令和6年5月）では、BCP策定率は19.8%、策定意向ありは50.0%と4年ぶりに5割に達しました。想定リスクは自然災害が71.7%でトップ、サイバー攻撃などを含む情報セキュリティ上のリスクが44.4%で続き、感染症39.9%、インフラの寸断39.6%、設備の故障39.1%が上位に並んでいます。また、BCPについて「策定意向あり」とする企業の7割近くが「従業員の安否確認手段の整備」を検討しているとなっています。

BCPの策定は、事業の継続にとどまらず、企業価値の維持・向上の観点からも日頃から緊急事態に対する準備を進めることが肝要であり、企業、行政（国・県）が連携して対策を講じていく必要があります。

今後、事業者のBCP策定への関心が更に高まるよう県においても取組の強化を図られるよう要望します。

9. 中小企業・小規模企業等の「健康経営」推進に対する支援について

中小企業・小規模企業においては、従業員の高齢化や深刻な人手不足等を背景として、従業員の健康管理や健康増進の取り組みを「投資」と捉え、経営的な視点で考えて戦略的に取り組む「健康経営」の推進が重要になっています。

生活習慣病や医療費など健康課題が多い佐賀県で、「佐賀さいこう表彰（健康経営部門）」や「SAGATOCO」、「健康出前講座」の実施等様々な取り組みを県が行われておりますことは重々承知しており、当会においても会員等への周知等に努めているところです。

企業の「健康経営」の為には、予防並びに早期の診断が何よりも重要だと考えているところであり、中小企業・小規模企業者の「健康経営」に対する取組みを更に推進する為、癌の早期診断や予防等の事業に積極的に取り組む事業所に対する新たな補助制度の創設を要望します。

Ⅱ．地方創生について

1．地方創生と人口減少への対応について

国においては、昨年10月に地方創生を推進するための新たな本部「新しい地方経済・生活環境創生本部」を設置し、12月24日には地方創生2.0の「基本的な考え方」が決定されました。

基本構想の5本柱（①安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生②東京一極集中のリスクに対応した人や企業の地方分散③付加価値創出型の新しい地方経済の創生④デジタル・新技術の徹底活用⑤「産官学金労言」の連携など、国民的な機運の向上）に沿った政策体系を検討し、令和7年夏に、今後10年間集中的に取り組む基本構想を取りまとめるとされています。

基本構想の策定に向けた国民的な議論の喚起として、

○地方の現場をできるだけ訪問・視察し、意見交換を幅広く重ね、地方の意見を直接くみ取り、今後の施策に活かす

○有識者会議でテーマごとに地方の現場で地方創生に取り組む関係者のヒアリングや現地視察を行い意見を直接くみ取る
とされています。

佐賀県では、自ら考え、自分で責任をもって、自分でやっていく“自発”の考えで取組を進められ、令和5年10月1日時点での推計人口は、28年ぶりに明確な社会増へ転じる等、一定の成果を上げられています。

引き続き、国の地方創生施策の動きを注視しながら、佐賀県独自の取組を実施されるよう要望します。

2．賑わいと交流のまちづくりに対する支援について（新規）

唐津市においては、都市計画マスタープランの改定、立地適正化計画の策定を踏まえて第3次中心市街地活性化基本計画の策定の準備に取り組まれています。一方、民間においてもまちづくり会社のいきいき唐津（株）が九大、佐大等と「中心市街地エリアマネジメント研究会」を設けて総合的な検討がされています。

特に、中心市街地の空き店舗のリノベーションによる再活用では貴重な提案がなされています。成功事例を創り出すという意味でこうしたリノベーションに対するモデル事業としての支援の継続と拡充を要望します。

Ⅲ. エネルギー問題及び環境対策の推進について

1. 玄海原発の安全運転と避難対策の充実について

玄海原発においては本年5月、3号機の定期検査中に原子炉容器のふたの手入れを行っていた協力会社の作業員1人が微量の放射性物質を体内に取り込み内部被ばくする事故が発生しました。幸い作業員の方は身体に異常はないと診断されたということですが、少し間違えば大きな事故につながりかねません。

全国各地では大雨等異常気象による自然災害も頻発しているところであり、あつてはならない人的ミスによる事故防止対策はもとより予期せぬ自然災害対策等、原発立地県として、玄海原発の安全運転に向け、次の点について要望します。

- ア) 安全運転に向けた適切な指導監督の実施
- イ) UPZ(緊急時防護措置準備区域)における避難経路のリダンダンシーの確保及び沿線建物や橋梁の耐震強化の計画的推進

2. 産業としての再生可能エネルギーの振興について ～洋上風力発電の一層の推進を～

唐津市沖の候補海域については、令和6年7月に国へ有望な区域への整理及び法定協議会の設置を要請したが、9月27日に、いくつかの関係省庁からの指摘により、国から整理されない(留保)旨の公表があったところです。

風力発電は産業面でも地場企業が部品製造、建設、オペレーション、メンテナンスに参入する機会が多くできます。

県におかれては、国の意見を踏まえた対応を行っていただき、有望な区域に整理されるよう、引き続き、取り組んでいただくとともに、O&Mの拠点を総合的な視点から適切な場所に整備いただくなど、すそ野の広いエネルギー産業として地元企業の参画のための幅広いご支援を要望します。

IV. 観光振興と地域資源の活用について

1. インバウンド需要の取り込み等観光振興への支援について

国内外の観光客数が急速に回復する中、インバウンド需要は有名観光地への偏在が見られ、県内へのインバウンド需要の取り込みはまだまだといった現況です。

また、国内の観光需要はゴールデンウィークや年末年始等の一部時期に集中しています。

観光産業において、特定時期や地域に観光客が集中することは混雑・交通渋滞等による旅行者の満足度低下に繋がるとともに、観光産業における労働環境の悪化、生産性の低下等の要因になっています。

人材確保や、中長期的な人材育成を行い、生産性向上を目指す観点からも、観光需要の平準化によって地域雇用の安定化を図る必要があります。

佐賀県におかれましては、観光需要の分散化・平準化の実現に向けて、働き方・休み方改革の推進や多様な主体による観光需要の喚起に向けての取組を国に働きかけていただくとともに、インバウンド需要の県内への取り込み促進等県内観光振興のためにさらなるご支援を要望します。

2. 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

航空業界では、国内外の旅行需要が回復し、特に国際線の利用が大幅に増加しています。

九州佐賀国際空港においては、昨年度の全体の利用者数は60万人を超え、羽田便については、過去2番目の利用者数（47万人超）となり、ほぼコロナ前の水準まで回復しました。

また、国際線では、10月にソウル便が、3月末には台北便が増便され、路線拡充に伴う国際旅客の利用者数も順調に増加し、前年より4万人超増の129,624人となっています。

昨年2月に策定された「佐賀空港が目指す将来像2024」において、九州佐賀国際空港は、「九州佐賀国際空港をゲートウェイとして、九州がアジアの活力を取り込み、日本で最も活力のある地域になっている姿」を目指すとしています。

空港の利活用促進は佐賀県経済にとっては大きな柱の一つであり、来るべき経済のV字回復に向け、更なる路線拡大に向けて関係方面への働きかけを強化されるよう要望します。

ア) 羽田便の増便、台北便をはじめとする国際線の利用促進、ひいては東南アジアへの新規路線の就航に向けた滑走路延長と平行誘導路整備の早期実現

イ) 将来的には、九州佐賀国際空港が持つ地理的優位性及び北部九州エリアの産業振興や地域活性化に不可欠なハブ空港化を目指した滑走路3,000m化の実現

3. 地域資源の活用について

(1) 肥前陶磁器業界の事業継続及び事業承継支援について

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す。また、肥前窯業圏は「日本磁器のふるさと肥前」として日本遺産に認定されているところです。

佐賀県におかれましては、陶磁器業界にこれまで国内外の市場開拓、エネルギー等の価格高騰及び賃上げ対策など支援をいただいております。感謝申し上げます。

最近の肥前陶磁器業界の現状を見ますと、必ずしも売上が回復している状況と言えない中、受注に対しての生産量が追いついていないという状況で納期が長期化しております。背景として陶磁器産業は構造的に分業制で成りたっていますが、数年前より生地製造、型製造、陶土製造、錦付けの事業者が減少しており将来消滅の危機となり、技術自体が失われ陶磁器製造の根幹となるところが無くなってしまふ恐れがあります。

更に天草陶石の値上げから本年夏に陶土が 25%の値上げとなり、合わせて近年の諸経費の増加等コストも高騰する中、適正な価格転嫁に取り組んでおります。しかしながら人材・人手不足、賃金上昇、労働環境の整備等複数の厳しい課題に直面しており、事業継続が厳しい現実であること、そして、後継者不足による事業承継が危ぶまれています。生き残りには戦略的な対応が不可欠と考えております。これらの課題に対策を講じ、今後は地元若手の活動促進、技術革新とデザインの融合、産地全体の協働体制強化推進にも努めてまいりますので業界に対して継続的な支援と地元企業の取組に対する支援を要望します。

また、有田焼創業 400 年事業以降も海外販路拡大として輸出に意欲的な陶磁器事業者の支援として、海外展開事業を実施していただいておりますが、今後とも海外に向けた情報発信と市場開拓についての継続的な支援をお願いします。

(2) 「企業版ふるさと納税活用型CSO地域課題解決支援事業」の拡充について

佐賀県におかれましては「企業版ふるさと納税活用型課題解決支援事業」を実施されております。

この事業のおかげで県内の多くのCSOが公益性の高い事業を実施しています。

佐賀県はこの分野では先進的な取り組みをされています。

企業版ふるさと納税は、本社所在地の地方自治体に対する寄附は対象になっていませんが、一定の条件下（例えば、当該自治体の事業を請け負わない業態等）で、本制度の対象となるよ

うに国への働きかけを要望します。

(3) 佐賀県主導による MICE 統括推進体制の構築について（新規）

近年の観光・産業戦略において、MICE (Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Event) はその高い経済波及効果、交流人口拡大効果から、全国の自治体が重点的に取り組むテーマとなっています。

特に、佐賀市に整備された佐賀アリーナは、その高い集客ポテンシャルにより、県内外からの来訪者を惹きつける拠点として大きな期待が寄せられています。

一方で、佐賀県内各地には、温泉や陶磁器、歴史的文化遺産、特色ある食や体験資源など、佐賀アリーナを核とした広域的 MICE と連携可能な地域資源が多数存在しております。

今後は、こうした県内資源を一体的に活用し、佐賀県全体で MICE 誘致・展開を戦略的に進める体制が求められております。

つきましては、佐賀県全体が MICE 開催地としてのブランド力を高め、県内観光・地域経済の更なる活性化を図るため、次の点について要望します。

ア) 佐賀県における専門部署の創設

- MICE 誘致・支援・統括機能を担う部署を佐賀県に設置
- 統一窓口機能、プロモーション、データベース整備、主催者支援等の実施

イ) MICE 推進に向けた官民連携体制の構築支援

- 佐賀県、県内市町、商工会議所、観光協会、大学、交通事業者、宿泊業者など官民連携体制による推進協議会の創設支援

ウ) 広域連携による県内各地の MICE 資源の発掘、活用支援

V. 安全安心の確保及び競争力の強化に資する社会資本整備について

1. 西九州新幹線開業に伴う取組みと今後の西九州新幹線の在り方に関する議論の促進について

西九州新幹線（武雄温泉駅・長崎駅間）は、令和4年9月開業から2年を経過し、沿線の地域においては新幹線を活かした魅力あるまちづくりが進められています。

国土交通省の資料によれば、新幹線整備の意義として、人流の活発化、地域の活性化、まちづくりの進展、災害に強い交通ネットワークの構築等が記載されています。

佐賀県におかれましては、西九州新幹線開業に伴う交流人口の増加や企業誘致、移住定住の促進など開業の効果を最大限に高め、県内全域に波及させる取組みの推進を要望します。

また、今後の新鳥栖～武雄温泉間の整備方法については、将来の人口減少を危惧し、地域活性化のため交流人口を増加させる手段の一つとして、全線フル規格による整備を望む意見もあります。

九州新幹線長崎ルートの方合検討委員会は、昨年7月24日、30日の二日間にわたり、九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方について関係自治体など9団体から非公開で意見を聴取されております。

県は令和2年6月に国交省と「幅広い協議」に入られましたが、引き続き様々な条件や具体的な数字を基に、佐賀県及び県民の将来を見据えた幅広い議論が進められるよう要望します。

2. 長崎本線の上下分離後の利便性の確保と駅周辺整備による賑わい創出について

西九州新幹線開業に伴い、肥前鹿島～博多間の特急の運行本数が上下14本程度とされ、上下分離前の45本からは大幅な減便となり、利便性が低下してしまいました。

平成28年3月の「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」通称、六者合意の中で、長崎本線肥前山口駅～諫早間の取扱いについて、新幹線開業時点（令和4年9月）から3年間は一定水準（特急列車上下14本程度、普通列車現行水準維持）の列車運行のサービスを維持するとされています。本年9月末で3年を経過してしまいます。利便性の低下がこのまま続けば、鹿島市の活性化にも大きな影響を与えてしまいます。3年経過後は、更なる特急列車の増便と普通列車現行水準維持を強く要望します。

更に、江北駅でのスムーズな乗り継ぎができるように、全ての便での、短時間での乗り継ぎや、対面乗り換えの実施、交通系ICカードを利用できるようにするなど、利便性の確保を強

く要望いたします。また、利活用推進のための取り組みや、長崎本線が上下分離後も沿線地域を支えるような魅力ある鉄道となるよう、引き続きしっかり取り組んでいただくよう要望します。

また、肥前鹿島駅周辺整備の核となる駅舎やロータリーについては県が整備を行い、今年度から着工の運びとなりました。駅周辺の賑わい創出は、喫緊の課題であり、スピード感をもって進めていただきますとともに、引き続き強力な支援を要望します。

3. 災害に強い県土づくりについて

近年、記録的な豪雨や台風など、大規模な自然災害が多発化・激甚化しており、佐賀県内においても、大規模な浸水被害が発生し、地域の経済や雇用、生活を支える中小事業者に大きな影響を与えました。

自然災害の多い九州においては、保険でカバーできない損害を被った企業や商圈に甚大な被害が生じた中小企業の中には、廃業を検討するケースも生じています。

このような自然災害の被害を軽減し、地域経済の維持・成長を促進するためには、災害に強いインフラ整備が不可欠です。

今後も、県民が安心して生活し、また安心して事業を営むことができるよう、関係機関との緊密な連携のうえ、地域の防災・減災に不可欠な社会資本整備を推進し、より一層災害に強い県土づくりを目指していただくよう要望しますとともに、併せて、地域の活力の維持・増進の観点から、災害や緊急時の対応が可能な地場企業への受注機会の拡大と原材料価格の上昇等を踏まえた適正価格での発注を要望します。

4. 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) 県道中原鳥栖線（鳥南橋～県道江口長門石江島線間）の新産業集積エリア接続道路の早期整備について

県と市が共同で整備を進めていた鳥栖市幸津町（JR 肥前旭駅東側）の新産業集積エリアでは、2029年からアサヒビールの新工場が操業開始となる予定です。

「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～下野間）の整備は事業着手されておりますが、下野～県道江口長門石江島線間の整備はいまだ未定となっております。

この間は新幹線や JR 鹿児島本線、市道との交差点等様々な制約があり課題が多いと聞いております。

ルート検討をされる場合は国道3号の高田町北交差点から新産業集積エリアまでの区間に

ついて4車線化も含めて検討していただきたく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。

特に、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 から福富 IC までの区間（10km）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が感じられ、広域幹線道路として重要な役割を担っています。

福富鹿島道路の整備について、福富鹿島間を早くつなぐという観点から、鹿島側について調査設計を進められています。終点側の白石町室島交差点及び踏切の渋滞解消のためにも、一日も早い早期整備を要望します。

また、鹿島～諫早間が有明海沿岸道路として構想路線に位置付けられました。よって、この区間の新広域交通計画における広域道路への位置付けとともに、佐賀福富道路（佐賀 JCT～嘉瀬南 IC 間）の早期整備を要望します。

なお、大川佐賀道路の諸富 IC から佐賀 JCT 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要望します。

(3) 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

西九州自動車道は福岡市を起点として、唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市などを経由して武雄市に至る自動車専用道路で、地域経済発展や生活圏の拡大をはじめ、福岡都市圏と観光資源に恵まれた九州北西部を結ぶ広域的幹線道路として重要な位置づけであります。現在、県内においては唐津道路、唐津伊万里道路「唐津 IC～伊万里東府招 IC（平成30年3月開通）」間と、長崎県側においては伊万里松浦道路「山代久原 IC～長崎県松浦 IC（松浦市、平成30年12月開通）」間がすでに開通しています。

伊万里道路「伊万里東府招 IC～伊万里中 IC（仮称）」間では、改良工事をはじめ、橋台や涵渠などの大型構造物の設置工事が進められており、目に見える形で進捗しております。

しかしながら、伊万里市内の、伊万里道路「伊万里東府招 IC～伊万里西 IC（仮称）」及び、伊万里松浦道路「伊万里西 IC（仮称）から山代久原 IC」間については、共用予定時期が示されていない状況です。

つきましては、県内区間の一刻も早い共用開始と西九州自動車道の全線開通が出来ますよう、早期整備を推進していただきたく、国への強力な働きかけを引き続き要望します。

（４）国道３４号（鳥栖～神埼間）の整備促進及び県道佐賀川久保鳥栖線の整備と山浦PAスマートインターチェンジ（仮称）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。

国道３４号（鳥栖～神埼間）のバイパス整備については、「国道３４号（鳥栖～神埼間）整備促進期成会」においても要望がされていますが、山浦PAスマートインターチェンジ（仮称）の設置を要望します。整備実現に向けて山浦町の地域住民が鳥栖市に対して要望活動を行っております。令和６年より調査検証事業が開始されました。

山浦PAスマートインターチェンジ（仮称）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、令和４年秋に開通した西九州新幹線の利用にも増加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、県道佐賀川久保鳥栖線は、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。山浦PAスマートインターチェンジ（仮称）設置にあたっては、十分な幅員を有する接続の整備と地域住民への配慮を要望します。

県道佐賀川久保鳥栖線は、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、県道佐賀川久保鳥栖線が拡幅されますと国道３４号のバイパス効果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。

(5) 国道3号(商工団地北入口交差点～高田町間) 拡幅工事と国道34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34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。

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20年度に事業化され、以降姫方交差点から商工団地北入口交差点までの用地買収が完了しました。

今後は小郡鳥栖南スマートインターチェンジの供用により、国道3号の交通量の増大が見込まれます。よって、商工団地北入口交差点から高田町間の拡幅工事の事業化に向けて、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号の分岐点は国により交差点改良工事はされておりますが、立体交差になっておらず未だ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す。

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。

(6) 久留米基山筑紫野線(二本黒木工区)の早期整備について

久留米基山筑紫野線(県道17号)は、佐賀県東部の玄関口である鳥栖市を南北に縦断する重要な役割を果たしております。同線の西側に位置する鳥栖市旭地区には、2024年に、1市2町から2市3町へごみ処理対象地域が広域化され、「佐賀東部クリーンエコランド」が稼働しました。2029年に博多工場の約1.3倍の年間生産量を見込む「アサヒビール鳥栖工場」の操業を予定しています。

以上により、久留米基山筑紫野線(県道17号)は交通量増加による、交通渋滞が懸念されます。特に、前述の施設、工場から北側約1kmに位置する、轟木二本黒木から赤井出交差点間(二本黒木工区)は、上り車線は2車線ですが、下り車線は1車線であり、現状でも渋滞及び事故が多く発生しており、経済的・時間的損失等の影響があります。同区間は平成26年に事業化されているものの、整備が進んでいない状況です。

渋滞緩和及び事故減少のために、ＪＲ鹿児島本線高架のアンダーパスの拡張により、４車線化へ向けた早期の拡幅整備を要望します。また、整備にあたっては、浸水に備えた排水機能の充実を要望します。

（７）ＪＲ唐津線の存続と電化促進・高速化について

令和４年７月に、国土交通省の有識者検討会が、苦境にあえぐ鉄道の地方路線の再構築に関する提言を行い、国主導で地域協議会を立ち上げ、最長でも３年以内に存廃の結論を出すとの方針が示されました。

ＪＲ線区の協議対象は具体的に１キロ当たりの１日平均乗客数を示す「輸送密度」が千人未満などとされており、ＪＲ唐津線も一部該当します（唐津～西唐津）が、唐津～久保田間には県立高校等の教育機関も多く、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。

また、鉄道の存続と電化促進・高速化はＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）の概念にも合致します。

小城駅では、民間及び高校生等によるボランティア清掃の実施や駅ピアノを活用したイベント等を通して唐津線の利用促進を呼びかけています。

国土交通省の駅別乗降客数データでは、２０２０年の小城駅の乗降者数は１，８８０人で前年の約２倍に増加しています。

今後も官民協力して小城駅の利用促進を図っていきますが、長崎本線・唐津線・筑肥線を結んだ環状形の観光ルートを想定したＪＲ唐津線の電化促進・高速化について国やＪＲ九州等の関係機関へ強く働きかけていただきますよう引き続き要望します。

（８）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及び「唐津港中長期ビジョン」に基づく新計画の策定について

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、またクルーズ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。

唐津港の整備については、「唐津港港湾計画」に基づいて整備が図られております。

令和5年3月に国土交通省九州整備局において「唐津港中長期ビジョン」が策定されました。策定メンバーは県・市はもちろん港湾利用者の民間の関係者が含まれ、活発な意見が出されました。中長期ビジョンではありますが、議論の中身は近々の課題を多く含んでいます。

現行港湾計画の策定から20年が経過しており、「唐津港中長期ビジョン」やこの間の情勢変化に対応した新港湾計画の早期の策定を要望します。

ア) バイオマス発電所の稼働が年内にも予定されており、バイオマスチップの受け入れに必要な整備の促進

イ) 火力発電所の跡地の土地利用計画の早期策定

(22.5haという広大な土地については、ゾーニング方式を用いた土地利用計画がなされと思います。本跡地については、原子力事業所災害対策拠点の候補地となっておりますが、北西端には構造物は無く、既にラグビー場が整備済みです。その両側の土地利用について「みなとオアシスからつ」の投資効果が一層増大するようなゾーニングによる先行的な土地利用の策定が有効と思慮されます。)

ウ) 「カーボンニュートラルポート(CNP)」整備に関する実効ある「唐津港脱炭素推進計画」の策定

エ) 地政学的国際緊張に対応するための海上保安施設の機能強化と中長期ビジョンを踏まえた新しい港湾計画の策定

②伊万里港の整備について

重要港湾である伊万里港は、背後地の産業活動や住民生活を支える社会資本として極めて重要な役割を果たしており、中国や韓国、東南アジアなど周辺諸国の経済成長を背景に、わが国の国際物流の中心が東アジアや東南アジアに転換する中、東アジアが近距離にあるという地理的優位性を活かして、中国・韓国の主要港との間に国際コンテナ定期航路を有しています。

また、官民一体となった継続的なポートセールス等に加え、近接する西九州自動車道の整備が促進されることで伊万里港へのアクセスが向上し、海陸による輸送網が相まって、更なるコンテナ貨物取扱量の増加が期待できる環境が整いつつあります。

そのような中、2024年問題を背景とした船舶へのモーダルシフトや、七ツ島工業団地で稼働したバイオマス発電所の燃料運搬などにより、伊万里港の取り扱い貨物は更なる増加が見込まれ、加えて立地企業の工場増設に伴うフル稼働時には臨海部における交通環境の悪化が懸念されます。

一方、国内外の企業は脱炭素化に取り組んでいるため、港湾においても脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や新エネルギーの受け入れ環境及び洋上風力発電の導入促進に向けた港湾

施設の整備に取り組むことも重要となります。

このため、今後の港湾振興対策として、港湾物流の増加に対応する港湾施設の計画的な整備はもとより、新エネルギー産業や洋上風力発電産業の誘致を目的とした新たな産業用地の確保が必要であり、埋め立て地を含む臨海部の未利用地の有効な活用が重要となることに加え、企業の誘致及び設備投資を促進するためにも港湾物流の円滑化を図ることが必要不可欠です。

さらに、伊万里港には、福田、七ツ島、久原南、久原北地区に5つの港湾緑地が整備されていますが、市街地から遠隔地にあることや工業団地内にあること、海に触れ合う環境が整備されていないことから、頻繁に利用されていない状況にあります。

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要望します。

ア) 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完成

イ) 入退場ゲートと管理棟の複合的な整備（ゲート増設含む）など、コンテナターミナルの機能強化を図ること

ウ) 国道204号バイパス（瀬戸・黒川工区）の早期整備

エ) 久原南地区臨港道路の4車線化への拡幅整備の早期完成

オ) バイオマス発電所操業に合わせた燃料運搬船受入れ体制の整備

カ) 久原南3号岸壁前面海域の計画的・継続的な浚渫工事の実施

キ) 企業側のニーズに迅速な対応が可能となるよう浦ノ崎地区埋立地の早期の産業用地化に向けた港湾計画における土地利用計画の変更、並びに部分竣工を含む竣工手続きの検討（洋上風力発電など新しい産業の導入に向けた調査・研究含む）

ク) 海に親しむ公園や港湾緑地の整備

（9）国道498号鹿島武雄間の早期事業化について

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、長崎自動車道から離れている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。

長崎本線の上下分離を含め、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、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走行性の高い道路の早期事業化を要望します。

なお、沿線3市の意向のもとルートの検討範囲が1km幅に絞られました。しかし、その後の進展が見られません。県がまとめ役となって進めていただいておりますので、関係する市と連携を密に取っていただき、早期事業化に向けた具体的なルートの提示と調査設計を、ス

ピード感をもって進めていただくことを要望いたします。

(10) 県道伊万里有田線（セラミックロード）の早期整備について

伊万里・有田間を結ぶ県道伊万里有田線（セラミックロード）は、2022 年 3 月に伊万里有田共立病院から有田方面の共用が開始され、有田町二ノ瀬地区の一部と伊万里市部分を残すだけとなりました。

伊万里・有田は行政を含め窯業に係る観光等で繋がる地域でもあります。

また、有田町との市境には中核病院が立地しており、国道 202 号の慢性的な交通渋滞は、命をつなぐ道路、災害発生時の避難路としての機能や、住民生活、地域経済活動への影響が大きな課題となっております。

県道伊万里有田線（セラミックロード）は、国道を補完する機能を有しており、これらの課題解決に向けて大きな期待が寄せられているため、県道伊万里有田線（セラミックロード）の未着工区間の早期着工・早期整備を要望します。

(11) 交通系 I C カード利用駅の拡大について

交通系 I C カード利用駅の拡大については、西九州新幹線（武雄温泉駅・長崎駅間）開業を契機として、昨年、佐賀・長崎両県で連携して JR 九州と協議された結果、佐賀～佐世保・ハウステンボス間については利用エリア拡大の合意に至り、昨年度、運用が開始されました。

佐賀県内は、長崎線の鍋島～江北の 5 駅と佐世保線の大町～有田までの 8 駅の計 13 駅、また秋の「佐賀インターナショナルバルーンフェスタ」時の臨時駅「バルーンさが」も含まれています。

しかし、これら以外の駅においても、地域住民のみならず、外国人旅行者や佐賀県外からの来訪者の増加により、これまで以上に交通系 I C カードに対する需要が高まっており、全国的にも交通事業者の相互利用サービス拡大による利便性の向上が期待されています。

また、令和 4 年 3 月に JR 九州が行った鉄道事業の大幅な見直しに伴い、肥前鹿島駅などは営業時間が短縮され、時間外は交通系 I C カード利用者が鉄道料金の精算ができないなどの不便が生じています。

佐賀県においては、平成 28 年に JR 九州と「I C カードエリアの拡大に関すること」を含め、包括的連携協定を締結されており、このことについて更なる協議を進め、I C カードを佐賀県全域に導入できるよう一層の取組、支援を要望します。

