

要 望 書

令和8年10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 23 項目 45 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 8 年 1 0 月 2 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 山 田 裕 久

令和8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	5
4. 経営改善普及事業の持続性・実効性を高めるための環境整備について	5
5. 地域経済に貢献する企業や価値ある事業を残す事業承継・引継ぎの推進について	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	7
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	8
⑤ 外国人バス運転手の受け入れ支援について	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について	9
(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	10
① 学校におけるICT人材の育成について	10
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	11
(1) サイバーセキュリティ対策への支援強化について	11
(2) BCP（事業継続計画）策定に対する支援について	12
9. 健康経営の推進及び地域医療・福祉体制の充実について	12
II. 地方創生について	13
1. 地方創生と人口減少への対応について	13
2. 賑わいと交流のまちづくりに対する支援について	14
3. 佐賀県における量子医療推進拠点整備について（新規）	14
4. ジャック・マイヨール生誕100周年記念事業の実施について（新規）	15
III. エネルギー問題及び環境対策の推進について	15
1. 玄海原発の安全運転と避難対策の充実について	15
2. 産業としての再生可能エネルギーの振興について	16
IV. 観光振興と地域資源の活用について	16
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	16
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	17

3. 地域資源の活用について.....	18
(1) 有田観光振興と肥前陶磁器業界の事業継続支援について	18
(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.....	18
(3) SAGAアリーナ等公共施設の利活用推進について（新規）	19
V. 官公需の円滑な発注及び施工体制の確保について（新規）	19
VI. 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.....	21
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	21
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.....	22
3. 国土強靱化・県土づくり施策の一層の推進と地域経済の持続的発展について	22
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	23
(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.....	23
(2) 有明海沿岸道路の整備促進について	23
(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	24
(4) 国道34号（鳥栖～神埼間）の早期事業化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	24
(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.....	25
(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	25
(7) JR唐津線の存続と電化促進・高速化について	26
(8) 唐津港及び伊万里港の整備について	27
①「唐津港中長期ビジョン」に基づく新しい唐津港港湾計画の策定について.....	27
② 伊万里港の整備について	27
(9) 国道498号鹿島武雄間の早期事業化について	28
(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	29
(11) 交通系ICカード利用駅の拡大について	29

令和8年度要望

わが国の経済は、1990年代以降、バブル崩壊後の不良債権問題を契機に、長期にわたりデフレと低成長が続き、賃金も低水準で伸び悩みが続いてきましたが、物価や金利は上昇へと転じ、賃上げの機運も着実に高まるなど、経済活性化に向けた条件が整いつつあります。

他方、コストプッシュインフレや労務費の増加等により企業収益が圧迫され、物価上昇に賃金上昇が追いつかず、実質賃金の回復は依然として最大の課題となっています。

日本銀行佐賀事務所は、2026年夏の佐賀県内の金融経済概況を発表し、全体の景気は、「一部に弱めの動きがみられるが、全体としては横ばい圏内にある」と7期ぶりに判断を変更し、引き下げたところです。公共投資、設備投資で減少している状況などを踏まえたものです。

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、これまでも増して県の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。

特に、中東情勢の影響による塗料・潤滑油等の供給不安や価格高騰、ならびに運送業や宿泊業を直撃する燃料価格の高騰は深刻な状況です。さらに、近年の建築資材の高騰により老朽化した建築物等の改修や新設が困難・遅延しているほか、ソフトウェアのサブスクリプション費用など見えない経費負担も増加しています。

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。

また、医療や福祉関連業種は、他業種と同様に物価高騰や人手不足の影響を受けているにもかかわらず、公的医療保険の適用等の理由で事業者向け補助金の対象外となるケースが多いため、各種補助対象事業者に含めることを要望します。あわせて、前述の見えない経費負担に対する配慮をお願いします。

2. 持続的賃上げに対する支援強化について

近年、佐賀県の最低賃金はここ数年で大幅な引き上げが続いており、地域の中小企業・小規模事業者においては人件費の負担が急増し、経営を圧迫する大きな要因となっています。

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。

原材料価格や人件費が上昇する中、価格転嫁を行っても他社との競合などにより利益体質の改善に至らず、十分な価格転嫁が進んでいない中小企業が多く存在しています。エネルギーコストや人件費の上昇分を適切に価格転嫁できるよう、専門家による伴走支援や取引適正化の啓発など、継続的かつ強力な支援と一般消費者を含めて「価格転嫁を是とする」社会意識の醸成をお願いします。

現在、県や国の各種助成金・補助制度が存在しても要件が厳しく、実際には利用できないケースが多発しています。特に「比較期間の売上を下回っていること」などの売上減少要件については、売上が回復・維持できていても物価高で粗利が圧迫されている実態と矛盾するため、撤廃または緩和などの柔軟な要件設定が必要です。さらに、各種補助金における「大幅な賃上げ要件」は小規模事業者にとってハードルが高く、賃金台帳の提出など手続きが煩雑なことも活用の妨げとなっているため、実態に即した使いやすい制度への改善と、補助金の採択率向上

を要望します。

あわせて、従業員の安全や職場環境改善のための設備投資（事務所・倉庫の老朽化対策など）や、深刻化する猛暑・熱中症対策（空調設備、断熱対策、スポットクーラーや空調服など少額の設備投資）について、人件費を上げながら借入れをして投資する余裕がない実態に鑑み、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・補助スキームの継続と拡充を要望します。

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しています。

コロナ禍以降、事業者を取り巻く環境は大きく変化しておりますが、中でも中小企業・小規模事業者はこうした環境変化に対応できない所が多く、資金繰りへの柔軟な対応や、経営基盤強化に向けた金融支援等の後押しが不可欠です。

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、資金繰り安定化のため、また、生産性向上や新事業展開、事業転換等に取り組む事業者を更に後押しするため、金融支援の充実・拡充を要望します。

4. 経営改善普及事業の持続性・実効性を高めるための環境整備について

中小企業・小規模事業者を取り巻く経営環境は、デジタル化の進展、物価高への対応、人手不足、事業承継、災害リスクの増大等、ますます高度化、多様化、複雑化しています。

こうした中、商工会議所が担う伴走型支援には、従来以上に専門性と継続性が求められているところです。

しかし、現行の予算措置や人員体制では、増加する支援ニーズに十分対応することが困難となっているケースもあり、支援の質と量の両面での制約が生じています。

そのため、今後も商工会議所が地域経済を支える基盤としての役割を発揮するためには、財政基盤の強化、人員体制の充実及び支援人材の能力向上を一体的に推進する必要があります。

そこで、次の点について要望します。

- ア) 小規模事業者の経営計画策定、販路開拓、災害対策やBCP策定支援等の取組みを安定的・継続的に実施できるよう、商工会議所に対する財政的支援の拡充
- イ) 伴走型支援の質と量を確保するため、商工会議所の人員体制の充実
- ウ) 商工会議所の経営指導員等のスキルアップ、リスクリング、資格取得支援等に係る予算や支援施策の拡充

5. 地域経済に貢献する企業や価値ある事業を残す事業承継・引継ぎの推進について

成長型経済へ移行する好機を迎えるわが国の経済において、地域に価値ある事業を残し、経営資源の散逸を防ぐとともに、事業承継を契機として、次世代経営者による経営革新や成長投資を促す観点から、全国的に事業承継の機運を高めていくことがこれまで以上に重要です。

近年、中堅・中小企業の事業承継は、親族内承継の他、従業員・第三者承継、M&Aなどの選択肢がある中で、早期の後継者育成・探索と円滑な経営権の承継に係る税財政支援を両輪で進めていく必要があります。そこで、国への働きかけ等次の点について要望します。

ア) 事業承継税制の特例措置の恒久化と地域内のマッチング支援体制の強化

地域経済の持続可能性を高めるため、更なる事業発展、成長に取り組む中小企業の円滑な事業継続を可能にする「事業承継税制の特例措置の恒久化」が不可欠です。

また、事業承継を契機に、より強く、より魅力ある企業へと生まれ変わることができるよう、事業者ニーズを早期に把握する相談体制やマッチング支援の強化に加え、事業承継・引継ぎ支援センターや金融機関等との連携による、計画的かつ早期の事業承継・引継ぎ支援をお願いします。

イ) 非上場株式評価の見直しについて

現在、国税庁が、非上場株式の評価方式の見直しを検討していると聞いています。国税庁の狙いは、相続税回避を防ぐための見直しと聞いていますが、一部の課税逃れ対策のために、多くの中小企業が増税となれば、中小企業の事業承継は崩壊しかねません。中小企業の事業承継を不安定にさせる拙速な見直しとならないよう、県においても国税庁の動きを注視していただき、中小企業の事業承継に配慮した評価方法となるよう国への働きかけをお願いします。

ウ) 中小企業M&Aの円滑な成立に向けた支援

中小企業・小規模事業者が安心して取り組める中小企業M&Aの環境整備に向けて、資格制度の創設や支援機関登録制度の見直しによる、悪質な買い手の排除や仲介業者の過度な営業姿勢の改善、各種手数料の明瞭化等とあわせて、行政の監視の下に自主規制ルールを策定するなど、トラブル防止に向けた支援をお願いします。

一方、厳しい経営環境や経営者の高齢化等に伴い廃業を選択する場合でも、技術や雇用などの経営資源を他社へ引き継ぐため、事業承継・引継ぎ支援センター等による支援体制の強化をお願いします。

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、進学や就学のタイミングとなる18歳と22歳の若者が県外への転出超過となっています。

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。

あわせて、人手不足に加えて賃上げ競争や人材流動化が進む中、地域の中小企業が人材を確保し、さらに若者が定着できるための支援（例えば、インターンシップ等を通じて学生と地元企業との接点を作る仕組みづくりなど）をお願いします。また、人手不足対策として不可欠なDXや省力化を進めるため、専門知識を持つIT企業の紹介や行政による導入支援の強化も要望します。

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に就職している期間は、奨学金の返済の一部を減免する等の優遇措置を設けるなど、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
- エ) 県立大学の整備と並行して、工業高校等における実践的な人材育成への取組みや支援を強化するとともに、将来的には、ものづくり系の学部・学科を増設するなどの多学部化も検討すること

③ ものづくりを担う高等専門学校を設置について

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主体となって、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。高専空白県の1つだった滋賀県に新設されることにより、空白県は佐賀県を含む4県（埼玉県、神奈川県、山梨県、佐賀県）だけになってしまいました。今後可能性の検討の中で、滋賀県の例を参考にいただき、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出が進み、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
- エ) 県外からの就労者・移住者に対する働きやすさの支援として、帯同家族のための学校受け入れ体制の整備、副業の紹介、地元住民とのコミュニケーションを図るための支援
- オ) シニア向け研修（IT・接客・安全衛生）の実施、企業の受入環境整備への補助制度創設など、シニア人材の活用促進に向けた取り組み支援

⑤ 外国人バス運転手の受け入れ支援について

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、佐賀県は外国人トラックドライバーが活躍できる県を目指し、送り出し国

であるタイ、トラック協会・自動車学校・国際交流協会が官民一体となって、2026年2月にタイから3名のドライバーが県内企業に入社し、実務に向けた取組が始まっています。

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について

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。(令和7年7月23日開催の全国知事会等)

昨年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。唐津市では来年4月開講を目指して準備が進められています。

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」する事業者を誘致することが重要になってきています。

つきましては、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を要望します。

(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。

また、生産性向上や経営合理化を推し進める上では、高度な技術指導やノウハウを持つ専門人材の活用が極めて有効ですが、地域の中小企業が単独でそうした人材を招聘することはコスト面や採用ルートの観点から非常に困難であるという課題を抱えています。

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。

あわせて、大企業OBなど、経営や技術に関する高度なスキル・知見を持つ人材を行政側でしっかりと確保・プールし、1人のスペシャリストを週に数回等、複数の中小企業でシェアできるような「高度専門人材のシェアリング支援」の仕組みを構築し、地場企業の実情に即した新たなマッチング支援を強化していただくよう強く要望します。

(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

佐賀県は平成23年度から全国でも早い段階で「ICT活用教育推進事業」を全県で進めてきた経緯があり、現在は事業の見直しと将来像の検討を行う委員会を設置して、次のステージのICT教育を設計しておられます。GIGAスクール構想による一人一台端末を前提に、「佐賀ならではのICT活用教育」をどうするかがテーマとなっており、教師のICT指導力向上についても研修等継続的に取り組んでおられます。

しかしながら、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

伝統工芸の多くが、単価競争や廉価品との競合で「技術レベルに見合った対価」を得にくく、技を身につけても生活が不安定になりやすいという構造があります。これは、全国的な伝統産業の共通課題として指摘されています。

佐賀県全体でも中小企業の後継者不在は大きなテーマで、後継者が見つからず廃業を選ぶケースがあり、技術やノウハウごと失われる懸念があります。

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

佐賀県における企業誘致件数は、リーマンショック後も比較的堅調に推移し、雇用創出にも一定の効果があつたと評価致しております。一方、若者の県外流出や少子化などの構造的課題は続いており、企業誘致とあわせて地元人材の育成・定着策が大変重要です。

現在、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。

特に近年は、ランサムウェア被害企業の約6割を中小企業が占めているとされるほか、生成AIを悪用したサイバー攻撃など、中小・小規模事業者を取り巻くセキュリティ脅威は一段と深刻化しています。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甚大な影響を及ぼしかねないため、全体を見据えた対策の強化が急務となっています。

改正個人情報保護法の施行により、個人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。

自社のセキュリティレベルがどの程度にあるかを客観的に把握できていない企業も多く、身の丈に合った地道な対策を講じるための足がかりが必要です。

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、行政による情報提供の強化とともに、次の具体的な施策の創設・拡充を要望します。

ア) 「健康診断」的なセキュリティ診断への補助制度の創設・拡充

中小企業やそれを支える支援機関が、自社のセキュリティレベルを客観的に診断（セキュリティアセスメント）できるよう、少額からでも利用できる健康診断的なアセスメント費用への補助制度を創設・拡充すること

イ) 積極的な取り組みを促すインセンティブ（優遇措置）の付与

事業者が能動的にセキュリティ強化へ取り組む潮流を作るため、セキュリティ診断を既に実施している企業に対して、県の様々な補助金審査の際に「加点措置」を講じるほか、県の制度融資における「金利や保証料率の割引」といった、多面的なメリット・インセンティブを付与する仕組みを構築すること

ウ) 地場IT企業による対策支援と人材育成・事後支援の強化

診断後の具体的な対策段階においては、大都市の大企業向けの高額なソリューションではなく、地方の中小企業の実情に見合った適切な対策を地場のIT企業が提供できるよう、地域におけるセキュリティ人材の育成を支援すること

あわせて、対策に必要な設備投資への支援や、万が一の被害発生時における事業継続を支援する補助金・制度融資等のバックアップ体制を充実させること

(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（2025年5月）では、企業のBCP策定率は20.4%と調査開始（2016年）以来初めて2割を超え、備えとして人的資源や企業資源の保護を重視している企業が増えてきました。

しかし、「大企業」の策定率が38.7%に対し、「中小企業」は17.1%にとどまり、規模間格差が広がっています。

BCPを策定していない理由としては、「スキル不足」「人材や時間の確保が困難」が多く、中小企業では「必要性を感じない」「費用が確保できない」といった課題も浮き彫りになっています。

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、事業者特に中小企業者の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. 健康経営の推進及び地域医療・福祉体制の充実について

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。

また、県民の健康寿命延伸や生活の質の向上を図るためには、疾病予防や健康づくりの推進、地域における医療・福祉の連携強化が不可欠です。

さらに、人生の最終段階における医療やケアについて本人の意思を尊重するアドバンス・ケア・プランニング（ACP）の普及や、健診受診率の向上、口腔保健の推進など、健康を支える基盤づくりも重要な課題となっています。

地域経済の持続的発展のためには、県民が安心して暮らせる医療・福祉体制の維持とともに、企業における健康経営の推進を通じて、働く人々の健康保持・増進を図ることが重要であることから、次の点について要望します。

ア) 健康経営の推進について

- ・健康経営に取り組む中小企業・小規模企業等に対する支援制度及びインセンティブを拡充すること
- ・企業における従業員の健康づくり、メンタルヘルス対策及び疾病予防に関する取組を支援すること

イ) 健診受診率向上及び疾病予防の推進について

- ・特定健診、がん検診及び二次健診の受診率向上に向け、働き盛り世代や被扶養者を含め

た効果的な受診勧奨及び広報啓発を強化すること

- ・企業や関係機関と連携し、生活習慣病予防や重症化予防に向けた取組を推進すること

ウ) 口腔保健対策の推進について

- ・健康寿命の延伸及び疾病予防の観点から、既存健診への歯科健診導入や口腔機能管理の充実を図ること
- ・乳幼児から高齢者までライフステージに応じた口腔保健施策の充実を図ること

エ) アドバンス・ケア・プランニング（ＡＣＰ）の普及推進について

- ・本人の意思を尊重した医療・介護の実現及び持続可能な医療提供体制の構築に向け、行政、経済界、医療・介護界が連携したＡＣＰの普及啓発を推進すること
- ・県民がＡＣＰについて理解を深めるための情報発信や学習機会の充実を図ること

オ) 医療・福祉ネットワークの強化について

- ・医療、介護、障がい福祉、子育て支援等の関係機関による多職種連携の場を継続的に設けること
- ・小規模な医療・福祉事業者においても、相談、交流、情報共有及び先進事例の横展開が図られる地域ネットワークの構築を推進すること

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

令和８年７月２１日閣議決定された「地域未来戦略」（計画期間は２０３０年度まで）では、「地方創生に関する総合戦略」（令和７年１２月２３日閣議決定）を変更されました。

【目標及び基本的方向】では、

- ４７都道府県のどこに住んでいても、安全に生活することができ、必要な医療・福祉や質の高い教育を受けることができ、働く場所がある社会を実現する。そのためには、強い地域経済の構築が不可欠。
 - 地方に大規模な投資を呼び込み、各地に産業クラスターを戦略的に形成していくとともに、地域資源を最大限に活用し、地場産業を含む地域の産業、地域経済の持続的な成長を図っていく。
 - これを通じて、新たな人材や企業の集約が進み、新たに働く場所が創られ、良質な雇用が創出され、所得の増加が消費マインドの改善をもたらし、それが更なる投資や経済発展につながる。また、豊かな生活環境や、若者や女性にも選ばれる地方を実現することにより、強い地域経済を下支えしていく。
- これにより、日々の暮らしと未来への不安を希望へと変え、「日本列島を、強く豊かに」していくとされています。

【政策目標及び施策】では、

○強い地域経済の構築（計１７０施策）

- ・「日本成長戦略」との連携の下、大規模な投資を呼びこみ、各地に産業クラスターを戦略的に形成。
- ・地方の大きな伸び代である多様で魅力ある地域資源を最大限に活用し、地場産業を含む地

域の産業、地域経済の持続的な成長を図る。

○豊かな生活環境の実現（計121施策）

- ・持続可能な生活インフラの実現
- ・地域の暮らしの満足感向上

○選ばれる地方の実現（計63施策）

- ・魅力が感じられる地方の実現

横断的施策（計23施策）を含めて合計377施策（施策数は再掲含む）。進捗や成果を客観的かつ的確に把握できるKPIを設定し、PDCAサイクルを徹底するとされています。

佐賀県では、地域の住民自ら、地域資源を磨き上げる自発の地域づくりを進めておられます。

引き続き、今回取りまとめられた国の「地域未来戦略」の動きも注視しながら、佐賀県独自の取組により若者の県内定着や佐賀へのさらなる人の流れが生み出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

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を年度内に策定する予定です。

一方、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。

第3次計画には中心市街地の空き店舗のリノベーションによる再活用が盛り込まれます。

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。

3. 佐賀県における量子医療推進拠点整備について（新規）

我が国は、超少子高齢化の進展や医療需要の増大など、大きな社会変化に直面しており、がんをはじめとする疾病への対応強化と、先端技術を活用した新たな産業の創出が求められています。現在、生涯のうち二人に一人ががんに罹患すると言われる中、小児がんや希少がん、難治性がんについては、依然として有効な治療法の開発が十分とは言えない状況です。

佐賀県東部・鳥栖地域には、九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツト）、産業技術総合研究所九州センター、九州シンクロtron光研究センターなど、量子科学・先端医療分野の研究機関が集積しており、全国でも稀有な研究環境を有しています。また、鳥栖地域は九州新幹線、九州自動車道、長崎自動車道の結節点に位置し、研究者・企業・患者のアクセスに優れた立地条件を備えています。

こうした地域の強みを背景に、一般財団法人量子医療推進機構では、量子科学技術を活用した次世代医療の実現と、研究開発、人材育成、産学官連携を一体的に推進する「量子医療推進拠点」の構想を提唱されています。この構想は、国が推進する量子技術イノベーションや健康・医療分野の政策とも方向性を同じくするものであり、佐賀県の地域特性を最大限に生かすことができる取組です。

つきましては、佐賀県におかれましては、同機構の構想を踏まえ、国、関係機関、大学、研究機関及び産業界との連携のもと、佐賀県における「量子医療推進拠点」の形成に向けた調査・検討及び推進体制の構築に取り組まれるよう要望します。

本構想は、県民の命と健康を守るとともに、新たな医療技術や関連産業の創出、企業誘致、人材育成、雇用創出など地域経済の発展にも大きく寄与するものです。さらに、国が進める量子技術・先端医療政策の実証拠点として佐賀県の存在感を高め、我が国、さらにはアジアを代表する量子医療・量子産業拠点への発展につながることを期待しています。

4. ジャック・マイヨール生誕100周年記念事業の実施について（新規）

ジャック・マイヨールは、1976年11月23日、人類史上初めて素潜りで100メートルを超える記録を打ち立てました。映画『グラン・ブルー』は、マイヨールの人生をモデルに製作されました。彼は10歳の時に、唐津市の屋形石の七ツ釜ではじめてイルカと出会ったことが生活の原点となり、その後も彼はたびたび唐津を訪れています。

彼は1927年4月1日生まれであり、来年2027年はジャック・マイヨールの生誕100周年に当たります。

佐賀県においては、KMAPの一環として従来からのヨットハーバーに加え、「ルート・グランブルー」や「グランブルー2026」、「パラセーリング」を進め、「海の街・唐津」の振興に尽力していただいています。一方、唐津の西の浜ではSUPが5、6年前から盛んになり今では海の風物詩としてすっかり定着しています。

ジャック・マイヨール生誕100周年に当たり、縁の深い唐津や佐賀においてジャック・マイヨール生誕100周年記念事業を年間を通じて開催したいと考えており、佐賀県の物心両面でのご支援を要望します。

現時点で考えているのは、次のような事業です。

- ア)「ジャック・マイヨール生誕100周年記念 SUP大会 in KARATSU」
- イ)「ジャック・マイヨール生誕100周年記念映画祭&トークセッション」
- ウ)「ジャック・マイヨール ハウス（仮称）」の整備

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昨年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、令和6年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。

その後、県のご尽力により航路の課題はほぼ解決されたところですが、県外の水産関係者との課題が指摘されたままと伺っています。

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、国の意見を踏まえて関係者との丁寧な説明・調整を行っていただき、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、現場の実態に即した次の強力な支援と環境整備を要望します。

ア) 「目的」を明確にした観光コンテンツの策定と発信強化

海外の旅行会社からも指摘されている通り、単なる宿泊施設の提供にとどまらず、「佐賀に何をしに行くのか」という明確な目的（文化をはじめとした体験型コンテンツや独自のテーマ）を策定し、その情報発信を強力に推進すること

イ) 地域資源の磨き上げと「持続可能なビジネス」としての事業支援

日本一の産出額を誇る「佐賀海苔」や伝統工芸、歴史的資源を活かした独自の体験プ

プログラム開発を支援すること。その際、単発のイベントで終わらせるのではなく、人件費やコストを適切に回収し、ビジネスとして自走・継続できる「持続可能な仕組みづくり」への支援を行うこと

ウ) 宿泊客の周遊を促す二次交通の整備と夜間の賑わい創出

県内に宿泊した観光客がスムーズに佐賀市街地などへ繰り出し、買い物や飲食を楽しむよう、交通アクセスの利便性を大幅に向上させること。あわせて、地域経済への波及効果を高めるため、夜間の賑わい創出に向けた具体的な施策を展開すること

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

令和7年度、訪日外国人旅行者数は過去最高水準に達し、円安も相まって観光需要は堅調に推移しましたが、中国との関係性の変化等の影響により、一部路線では減便や運休の動きが見られました。

九州佐賀国際空港においては、国内線・国際線を合わせた利用者数は約64万人と前年より増加しました。国内線は羽田便を中心に安定した利用が継続し、前年比+2.4%の約48万2千人、国際線は、上海便が令和7年12月下旬から運休となった影響もありながらも、ソウル便及び台北便の利用が引き続き好調に推移したことから前年比+22.4%の約15万8千人となっています。

「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。

県は、2018年度から、空港の国際化戦略として、現在の2,000mから2,500mへの滑走路延長を国土交通省に要望されてきましたが、調整は難航。県が独自に実施している環境影響評価（アセスメント）は2027年春頃に完了する見通しですが、事業化には国の変更許可が必要であり、その際のハードルの一つが需要予測でした。

7月17日、国土交通省の水嶋智事務次官と佐賀県の山口祥義知事が開いた合同会見で、九州新幹線長崎ルートの武雄温泉以東のアセス実施に伴う合意事項の一つとして、「佐賀空港の滑走路延長、平行誘導路整備の議論があることを受け、北部九州地域の空港の在り方に関する県等の調査について2027年度から調査を実施する。」ことが合意書に明記されたことは、極めて意義深いものと受け止めております。

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を図ること
- イ) Web会議の普及等によるビジネス需要の減少を踏まえ、観光客誘致の強化などによる佐賀ー東京（羽田）路線の維持・活性化対策を推進すること
- ウ) 滑走路延伸による航空物流機能の向上を見据え、貨物便の誘致・活用促進による輸出入機能の強化に取り組むとともに、県産農畜産物や加工食品など高付加価値商品の海外展開を支援すること
- エ) 空港周辺の航空機や防衛関連施設・機材を社会科見学や観光コンテンツとして積極的

に活用し、交流人口の拡大と地域活性化につなげること

オ) 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化の実現に取り組むこと

3. 地域資源の活用について

(1) 有田観光振興と肥前陶磁器業界の事業継続支援について

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。

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、生産性向上・陶土価格補助金などの支援に、感謝申し上げます。また、令和7年度より、文化庁が実施する補助事業「本物の日本文化を体験する観光拠点整備事業（ACEプログラム）」を活用し、世界に誇る本物の陶磁器文化を核に、新たな文化が生まれる世界レベルの文化観光エリアを目指すため、「世界の文化創造拠点 ARITAプロジェクト」として佐賀の陶磁器文化を題材とした文化体験プログラムの造成事業に取り組んでいただいておりますこと感謝申し上げますとともに事業の推進をお願い致します。

さて、最近の肥前陶磁器業界の現状は、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であ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う恐れがあります。

また、近年の原材料の高騰、諸経費の増加、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を進めるには、ハード・ソフトの導入が必要と考えますので設備刷新、生産性向上補助金などの継続的な支援と地元企業の積極的な取組に対する支援を要望します。

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要望します。

(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、本社が佐賀県にあった

としても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) SAGAアリーナ等公共施設の利活用推進について（新規）

佐賀市に整備されたSAGA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、スポーツやコンサートが開催されない期間の稼働の空白を埋め、施設の稼働率を平準化することが課題となっているほか、アリーナの利用料金が高額であり、地元企業や団体が商工業活動などで利用しづらいという現場の声も上がっています。

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、SAGA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。

つきましては、SAGAアリーナを核とした佐賀県全体が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と地元事業者への確実な経済波及を図るため、次の点について要望します。

ア) SAGAアリーナ稼働の平準化と経済波及効果を最大化する戦略的MICE誘致の推進

- ・スポーツやコンサートが開催されない期間の空白を埋めるため、会議や研修等のMICEを積極的に誘致すること
- ・特に、購買意欲の高い女性層が集まる全国規模の大会などの誘致は、市内宿泊施設や飲食店への経済波及効果が極めて高いため、重点的な取り組みとして推進すること

イ) SAGAアリーナ等公共施設の利用促進の為、利用料の負担軽減

- ・地元の企業や団体等が利用しやすい利用料金の設定（平日の利用料金の引き下げ、商工業活動等での利用時の割引制度の導入等）により施設の稼働率の底上げを図ること

V. 官公需の円滑な発注及び施工体制の確保について（新規）

地域企業は、公共工事による社会資本の整備・維持管理を担うとともに、物品の供給や各種サービスの提供などを通じて行政サービスを支える重要な役割を果たしています。

また、災害発生時には、建設業による応急復旧活動に加え、製造業・商業・サービス業など幅広い事業者が物資供給や各種支援活動を担うなど、地域の安全・安心を支える存在となっています。

しかしながら、原材料価格やエネルギー価格、労務費の上昇、人材不足の深刻化により、地域企業を取り巻く経営環境は厳しさを増しています。加えて、公共工事や物品調達、業務委託等の官公需の運用面において様々な課題が生じています。

特に中小・小規模事業者においては、急激なコスト上昇への対応や人材確保に苦慮する中、受注機会の確保や適正な価格による契約、円滑な代金支払が経営の安定に直結しています。また、地域経済の活性化や災害対応力の維持・強化を図るためには、地域企業が持続的に事業を継続できる環境整備が不可欠です。

つきましては、地域企業が安定的に事業を継続し、地域社会や行政サービスを支え続けることができるよう、次の事項について要望します。

- (1) 公共工事発注の平準化及び計画的な情報提供について
 - ア) 公共工事の発注時期が年度末等の特定時期に集中しないよう、年間を通じた発注の平準化を徹底すること
 - イ) 入札公告時に設計時点の概略工程表を公表し、発注者の工程的な要請や工事期間中の制約条件を明確化するとともに、受注者が計画的な人員配置や受注計画を立てられる環境を整備すること
- (2) 公共工事の適正な施工及び契約変更への対応について
 - ア) 工事完成部分については速やかに検査を実施し、速やかな支払いに努めること
 - イ) 他工事の遅延等により検査や支払いが遅れる場合には、受注者の資金繰りに十分配慮した対応を行うこと
 - ウ) 発注者の承認後に設計変更や仕様変更が行われた場合には、再製作や追加作業等の実態を踏まえ、必要な費用を適切に設計変更額へ反映すること
 - エ) 工事完成後の据付延期等により製品保管が長期化する場合には、保管費用や管理コスト等について実態に応じた配慮を行うこと
- (3) 建設資材価格高騰への対応及び適正な積算について
 - ア) 建設資材価格の高騰が続く中、実勢価格を適切かつ迅速に把握し、設計単価へ反映すること
 - イ) 単品スライド条項については、「請負代金額の1%を超える場合」とする適用条件を含め、実態に即した柔軟な運用を行うこと
 - ウ) 安全管理や品質確保に必要な人員配置及び諸経費を適切に反映した積算を行うこと
 - エ) 安全対策費や現場管理費等について、現場実態に応じた予算確保を行うこと
 - オ) 最低制限価格の引上げを検討するとともに、最低制限価格を設定していない市町に対し適切な指導を行うこと
- (4) 入札制度及び発注方式の改善について
 - ア) 専門性の異なる工事を一括発注するのではなく、工事内容や専門性に応じた分離発注を推進すること
 - イ) 技術提案評価方式については、現場実態や費用対効果を踏まえた見直しを行い、技術提案を求める必要性が低い案件については適用を見直すこと
 - ウ) 技術提案の評価に当たっては、過度なコスト増加や業務負担を伴う提案を求めない運用とすること
- (5) 施工体制の確保及び担い手不足対策について
 - ア) 若手技術者不足の実態を踏まえ、現場代理人及び主任技術者等の兼務要件や配置基準について柔軟な運用を行うこと
 - イ) 建設業における担い手確保及び人材育成を支援するとともに、若年層や女性の就業促進に向けた取組を強化すること
 - ウ) 新設される県立大学においては、理学・工学・ものづくり関連分野の教育機能の充実を図り、県内産業を支える技術人材の育成及び県内定着を促進すること
- (6) 事務手続きの標準化及び簡素化について
 - ア) 提出書類や手続きの標準化及び簡素化を進め、受発注者双方の事務負担軽減を図ること

- イ) 担当者による運用や判断基準の差異を是正し、行政内部における運用基準の統一を図ること
 - ウ) 必要性が低い資料提出や過度な差し戻し対応を見直し、現場実態に即した運用を行うこと
- (7) 中小建設事業者の経営基盤強化について
- ア) 小規模事業者の資金繰りに配慮し、前払金制度について柔軟な運用を行うこと
 - イ) 中小企業向け補助金制度の拡充及び採択率向上を図ること
 - ウ) ソフトウェア利用料やサブスクリプション費用などの増加する経費について、一般管理費等への適切な反映に向け国へ働きかけを行うこと
 - エ) 地域インフラを支える中小建設事業者が持続的に事業を継続できるよう、経営実態を踏まえた公共工事制度の運用を行うこと
- (8) 地域インフラの維持管理及び資源循環の推進について
- ア) 車道舗装のひび割れやわだち掘れに対する計画的な補修を推進し、安全性及び走行性の向上を図ること
 - イ) 歩道の段差解消や必要に応じた拡幅を推進し、高齢者や障がい者を含む全ての歩行者が安全に利用できる歩行空間を確保すること
 - ウ) 建設発生土の有効活用を推進するとともに、泥土処理施設等の受入環境整備を進めること
 - エ) 路上路盤再生工法等の活用を推進し、資源循環及び施工効率の向上を図ること

VI. 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

西九州新幹線は、令和4年9月に武雄温泉駅～長崎駅間のフル規格で開業してから4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に取り組んでおられるところです。

国土交通省の資料には、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。

今、最大の争点となっている「新鳥栖駅～武雄温泉駅間をどうするか」ですが、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といった意見もあります。

今後の西九州新幹線の「在り方」を議論していく上では、九州全体的高速交通網をどう描き、その中で佐賀県がどのような役割を担い、地域の鉄道と両立する持続可能なスキームは何かなど、総合的に考えていくことが重要ではないでしょうか。

県は令和2年6月に国交省と「幅広い協議」に入られ、昨年8月には、2回目となる佐賀

県、長崎県、ＪＲ九州の地元三者トップ意見交換会の開催、１０月からは山口知事と水嶋国土交通事務次官との会談が行われ、非公式を含め計１１回の会談を経て、去る７月１７日、合同会見で合意文書が発表されました。

今回の合意は「あり方」に係る幅広い議論を進める大きな第一歩です。

今後も、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。

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したが、昨年９月末で３年を経過してしまい、本年３月より上下１０本に減便されてしまいました。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。これ以上の利便性低下にならないよう、強くＪＲ九州へ訴えていただくよう要望します。

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、引き続きしっかりと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新駅舎が６月に着工になりました。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、地元としてもスローツーリズムの推進に邁進していきますので、引き続き強力な支援を要望します。

３．国土強靱化・県土づくり施策の一層の推進と地域経済の持続的発展について

近年、県内では度重なる豪雨災害等により、中小企業・小規模事業者の事業継続や雇用維持にも大きな影響が生じてきました。令和元年佐賀豪雨以降、県において事業継続力強化支援計画の認定制度など、中小企業の防災・減災に向けた仕組みの整備が進められていることを高く評価し、感謝しているところです。

一方で、ゼロメートル地帯を含む低平地や土砂災害警戒区域といった高災害警戒区域には、依然として多くの住民と事業者が集積しており、人口減少と高齢化が進む中で、住まい方とあわせて地域経済の持続可能性をどのように確保していくかが喫緊の課題となっております。

つきましては、佐賀県の国土強靱化・県土づくり施策の一層の推進と、地域経済の持続的発展の観点から、下記のとおり要望します。

（１）高災害リスク区域における住まい方見直しと企業立地の方向性について

洪水・内水氾濫・土砂災害等のハザード情報を踏まえた高リスク区域を明確化し、国土

利用計画、都市計画及び各市町の立地適正化計画等において、新たな住宅・事業所立地を抑制する方針を県として示すとともに、既存の住宅・事業所については、中長期的な移転・再配置の方針を分かりやすく提示してほしい。

(2) 住み替え・事業所移転と事業継続力強化への支援について

高リスク区域から安全な区域への住み替えや事業所移転を希望する住民・事業者に対し、国の防災移転関連制度や中小企業対策と連動した支援を積極的に活用するとともに、県独自の上乗せ支援を含め、移転・再建を後押しする仕組みを検討してほしい。

また、直ちに移転が難しい事業者に対しては、事業継続計画（BCP）策定支援や設備の耐水化等を通じた事業継続力強化支援を一層充実させてほしい。

(3) 県・市町・経済団体が連携した計画づくりについて

県内のハザードマップと人口・事業所分布等のデータを重ね合わせ、特に重点的な検討が必要な地区を整理・公表するとともに、県と市町、商工会議所・商工会等の経済団体が連携し、住民・事業者参加型の対話の場を設けて、住まい方の見直しと産業・雇用の維持を両立させる将来像を地域ごとに検討してほしい。

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、アサヒビールの新工場が着工開始され、2029年1月に操業開始予定です。

「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、全区間約１０kmのうち、鹿島側について調査設計と用地買収を進められ、鹿島市側の区間約４kmについて８月から着工となりました。「佐賀の未来をつくる広域道路ネットワークの整備」の観点と共に、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、Ｔゾーンの整備と並行して、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。

７月１７日の国土交通省と佐賀県の九州新幹線長崎ルートに係る二者合意においては、地域振興として、「有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の早期完成に向けて、国と県が連携し、計画的に整備を推進する」とされているところであり、速やかな実施を要望します。

（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、佐世保市などを經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重要な広域的幹線道路として位置づけております。現在、県内においては唐津道路及び唐津伊万里道路と、長崎県側においては伊万里松浦道路「山代久原ＩＣ～平戸ＩＣ（松浦市、令和７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、橋台や函渠などの大型構造物の設置工事が進められており、目に見える形で整備が進捗しております。

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）～山代久原ＩＣ」間については、供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供用開始と西九州自動車道の全線開通に向け、早期整備の推進について、引き続き、国への強力な働きかけを要望します。

（４）国道３４号（鳥栖～神埼間）の早期事業化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、経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。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。

山浦PAスマートインターチェンジ(仮称)については、鳥栖市が設置可能性と接続道路について検討が進められており、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、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。

県道佐賀川久保鳥栖線は、一本杉住宅入り口交差点から佐賀方面の区間も事業化され道路詳細設計及び用地測量も進められており、継続整備促進を要望します。

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号の拡幅工事は令和8年度に4車線化開通見通しです。

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、「佐賀東部クリー

ンエコランド」が稼働し、2029年1月に「アサヒビール鳥栖工場」が操業開始予定です。

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8年4月10日、国土交通省は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」の提言を公表しました。

当提言は、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、廃止の基準は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ましたが、国は廃止や転換を法的に強制する権限や、実行を担保する恒久的な財源を持っていませんでしたので、地域の様々な状況で一律に存廃の結論を出すことが難しいために、こうした背景を踏まえ、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を第2期として再開させ、これまでのローカル鉄道の再構築に係る取組みのフォローアップ等を通じて、望ましいモビリティの実現を図り、更なる取組みにつなげる検討・議論を行うこととしたものです。

今回の提言では、ローカル線は単に交通手段ではなく「社会インフラ」であり、採算論だけで存廃の結論を出すべきではないとの考えが示されています。さらに、鉄道ネットワークの維持を「国の責任」と明確に位置づけています。

ローカル線の存廃をめぐる議論は、長年「赤字＝廃止」という枠組みで語られてきましたが、その前提が大きく見直されています。これまでの「廃止か存続か」という二択から、「どう支え、どう活かすか」へ議論の軸が整理され始めました。

JR唐津線は、佐賀市と唐津市を結ぶ地域住民の大切な移動手段であるばかりでなく、沿線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、令和7年度は、県において定期券代の半額補助キャンペーンやロマ佐賀列車の企画等で支援していただき深く感謝いたします。

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等を通して唐津線の利用促進を呼びかけており、今後も日常的に「乗って支える」活動に取り組んで参ります。

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ので、将来的には長崎本線・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「唐津港中長期ビジョン」に基づく新しい唐津港港湾計画の策定について

重要港湾である唐津港は、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、議論の中身は喫緊の課題を多く含んでいます。

なかでも、唐津バイオマス発電所が昨年営業運転を開始しました。燃料は輸入木質ペレットやパームヤシ殻です。これに伴い、唐津港の様々な課題が顕在化しています。

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。

さらに、個別課題として次のようなものがあげられます。

ア) 火力発電所の跡地の土地利用計画の早期策定

本跡地は中心市街地に近接し22.5haという広大な土地でありその土地利用は唐津市の活性化に大きな影響を与えるものです。

佐賀新聞(2026年7月20日付)によると跡地の一角に早稲田佐賀中高のスポーツ施設が整備されるということです。ぜひ、唐津港東港に整備されている「みなとオアシス」との有機的な連携が出来るように働きかけていただきたいと思います。

残りの土地についてもボイラー施設の撤去が始まっています。早期の土地利用計画の策定をお願いいたします。

イ) 「カーボンニュートラルポート(CNP)」整備に関する「唐津港脱炭素推進計画」の着実な推進

ウ) 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

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より、着実にコンテナ取扱量を伸ばしています。さらに、近接する西九州自動車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、七ツ島地区と往来

するコンテナ車両や、伊万里工業団地に係る物流・人流、加えて同団地内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、2050年カーボンニュートラル実現のため、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。

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から、頻繁に利用されていない状況にあるため、海を身近に感じてもらえるような質の高い賑わい空間を創出することも必要です。

このため、今後の港湾振興対策として、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す。埋立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。

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・安全運用監視カメラ含む）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) 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

カ) 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）

キ) 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、伊万里市から武雄市間については走行性の高い道路整備が進んでいますが、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。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強く要望します。

(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側を残すだけとなりました。

伊万里・有田地区は行政を含め窯業に係る産業・観光等で繋がる地域でもあります。

両市町の中心市街地を結ぶ一般県道伊万里有田線（セラミックロード）の市町境には中核病院が立地しており、命をつなぐ道路、また災害発生時の避難路として重要な社会基盤となります。

また、一般県道伊万里有田線（セラミックロード）は、国道を補完する機能を有しており、二里大橋交差点での朝夕の交通渋滞の緩和や多発する交通事故の低減が期待されているため、県道伊万里有田線（セラミックロード）の早期の全線開通を要望します。

(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、令和6年、佐賀・長崎両県で連携して J R 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、長崎線の肥前白石～肥前大浦間や唐津線では、利用できない状況が続いています。これらの地域においては、地域住民のみならず、外国人旅行者や佐賀県外からの訪問者などから、交通系 I Cカード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 J R 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。

7月17日の国土交通省と佐賀県の二者合意においては、地域振興として、「長崎本線（上下分離区間）の利便性向上に向けて、遅滞なく、I Cカードの導入に係る支援策の提示を行い、イニシャルコストを佐賀県が、運用のコストを J R 九州が負担する形での I Cカードの導入に係る J R 九州の同意を得る。」とされているところであり、速やかな実施を要望します。

あわせて、県内の交通系 I Cカード利用エリアの拡大に向けて、県が初期投資分を負担していただき、維持管理費を負担することとなる J R 九州に対しては、協力していただくよう強力な働きかけを要望します。

