

会議録(速報版)は、暫定的なものであるため、正式な会議録とは一部異なり、今後訂正される場合があります。

正式な会議録は、調製後「会議録の検索と閲覧」に登載されます。

○前田敬介君 皆さん、こんにちは。荒尾市選出・前田敬介でございます。おはようございますですね。

今回、質問の機会を与えていただき、先輩議員の皆様、同僚議員の皆様には感謝いたします。いつもここで前にいろいろ話させていただきますが、なぜかいつも最後巻きで早口の言葉になってしまいますので、早速質問に入らせていただきます。

執行部の皆様方におかれましても、分かりやすく簡潔に、そして前向きな答弁をいただき、そして、5項目めに関しましては、分かりやすく簡潔に、そして前向きな答弁に加え、誰よりも熱い答弁を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

早速、質問に移りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

まず1つ目に、系統用蓄電池の導入促進による本県エネルギー政策の加速と安心への備えについて質問いたします。

今回の質問は、系統用蓄電池という、今は身近ではありませんが、今後県内でも増加する可能性が高い施設について取り上げます。

この系統用蓄電池は、私が住む荒尾市で、民家のすぐ近くに設置される計画が進んでおり、地域住民の方々から、火災や音など不安の声が上がっているところから質問したいと考えました。

まず、家庭用の蓄電池は、昼間の太陽光発電の余剰電気をため、その家庭で夜間や停電時に使用します。一方で、系統用蓄電池は、電力に余裕があるときに送電線を通じて電気を購入し、電力が必要とされるときに送電線に電力を供給する送電網全体の蓄電池です。

国の資源エネルギー庁が示した資料によると、2022年度から電力系統への系統用蓄電池の接続申込みが増え始め、申込み件数が2年で15倍以上に増加しているとのことであり、北海道、東北、中国、九州を中心に、全国で導入に向けた動きが加速しているとのことです。

本県は、全国有数の日照条件に恵まれ、再生可能エネルギーの導入で国内トップクラスの実績を築いてまいりました。しかし、現在、発電量が需要を上回る際に発電を一時停止させる出力制御が頻発しており、せっかくのクリーンなエネルギーを捨てざるを得ないという、極めてもったいない事態が起きております。この課題を克服し、本県のエネルギーポテンシャルを最大限に引き出す可能性が、この系統用蓄電池にはあります。

私は、この系統用蓄電池を導入するメリットは非常に大きく、本県をはじめ、九州全体の未来に多大な恩恵をもたらすと考えています。

第1に、電力需給の最適化です。

昼間の余剰電力を蓄え、需要が高まる夕方以降に放電することで、今まで出力制御で捨てられていた昼間の再エネを活用できることとなり、再エネの利用率を向上させます。

第2に、産業競争力の強化です。

TSMCをはじめとする半導体関連企業は、事業活動で使用する電力を100%再エネで調達することを目指すRE100に取り組みられるため、最大限にクリーンな再エネ電力を供給できる体制は、本県が世界から選ばれ続けるための強力な武器となります。

そして、第3に、地域レジリエンスの向上です。

災害による停電時でも、系統用蓄電池から地域住民に電力を供給することができ、防災力の向上につながる可能性もあると考えます。

このようなメリットから、私は、系統用蓄電池の推進には賛成するものでありますが、同時に、無秩序な開発によって地域に不安を広げてはならないと考えております。

系統用蓄電池からは、冷却ファンや変圧器の稼働音による騒音が発生します。特に、夜間や住宅地に隣接する場所であれば、地域の住環境に影響を及ぼす可能性があります。さらに、大容量のリチウムイオン電池を使用するため、火災事故に対する安全管理や将来的な電池の廃棄、リサイクルへの備えは不可欠です。

適切な対応やルールがなければ、過去に一部の太陽光発電施設で見られたような地域住民との摩擦が生じ、さらに、系統用蓄電池だけでなく、再生可能エネルギーそのものへの不信感を招きかねません。

こうした課題に対し、一部の自治体では、事業者が守るべき道しるべを示そうとする取組も始まっています。

静岡県浜松市は、昨年12月に、適正な蓄電池設備の設置等に関する要綱及び蓄電池設備に関するガイドラインを施行し、事業計画の初期段階から地域住民への説明会とそれに基づく市町村との事前協議を求めています。これにより、事業者が地域社会の理解を得て共生が図られるよう、制度として担保しています。

系統用蓄電池についても、必要ではありますが、設置場所の周辺に住む方々が毎日を安心して過ごすため、法による一律の基準をベースにしつつも、それぞれの地域における地形や住環境に合わせた、より細やかな心配りを事業者に呼びかけていくべきではないでしょうか。

今、県では、太陽光発電施設の設置に対し、地域との共生が必要との姿勢で取り組んでおられ、阿蘇地域の太陽光抑制エリア図を示し、また、太陽光パネルについて、FIT後放置ゼロに向けて検討されるなど、地域環境だけでなく、将来の熊本の環境を守る取組を行っておられます。

地域と共生した形で系統用蓄電池が整備され、数十年後、その役割を終えた後も、撤去やリサイクルができ、次の世代に負の遺産を残さない仕組みを今のうちから整えておくべきことは、責任世代である我々の使命であり、事業の立ち上げから幕引きまで行政が責任を持って見守る姿勢こそが、住民の信頼を勝ち取る唯一の道であると確信しています。

導入促進と地域との共生は、どちらが欠けても立ち行かない車の両輪のようなものです。事業者や自治体の取組はもとより、県や国も一緒になって、事業者と県民の皆様の双方が安心できる体制を取ることが、誠実な事業者を熊本に呼び込み、私たちの安全と最新の技術が手を取り合う、新しいエネルギー

社会をつくり出すことにつながるのではないのでしょうか。

そこで質問です。

県として、系統用蓄電池の導入促進と地域の安全、安心についてどのように考えているか、県としてどのような対応を取っていくのか、商工労働部長にお尋ねします。

〔商工労働部長上田哲也君登壇〕

○商工労働部長(上田哲也君) 2050年県内CO2排出実質ゼロを目指すためには、再生可能エネルギーを最大限に活用することが不可欠です。しかし、その多くは、天候、風況等に左右されます。特に、太陽光発電は、日中に集中するため、発電量が需要を超える時間帯には、発電しても電力を供給できない出力制御が、九州では年間100回以上発生しております。

この現在無駄となっている電力を活用することが、再生可能エネルギーを最大限に活用するためには不可欠であり、議員御紹介の系統用蓄電池の導入は、その有効な手段であると考えています。

一方で、設置場所について、既存の施設に職員が出向き、一定程度の騒音が発生することを確認し、周辺の住環境に応じた対応が必要だと感じています。

県では、これまで、太陽光発電について、設置場所や管理の在り方、さらに廃止後の対応など様々な課題に対して、地球環境だけでなく、地域と共生し、将来の熊本の安全、景観や環境を守るための取組を行っています。

系統用蓄電池についても、騒音や火災などの不安の声に対して、太陽光発電と同様に、地域と共生し、地域の住環境や安心を守る取組が必要です。

県では、既に荒尾市と連絡を取り、課題を共有していますが、こうした新たな課題こそ、市町村に寄り添って考え、共に解決策を見出す必要があります。

さらに、この課題は、全国的に生じる可能性がございます。太陽光発電施設については、国が設置時の地元市町村や住民への説明、撤去資金確保に関するガイドラインを定めている一方、系統用蓄電池については、周辺住民への説明などのルールは現在ございません。

荒尾市の事例等を基に、国に対し、新たなガイドラインの設定など、必要な対応を求めてまいります。

〔前田敬介君登壇〕

○前田敬介君 商工労働部長より御答弁いただきました。

系統用蓄電池の必要性と地域との共生の重要性を認識されていることは理解いたしました。しかし、現場で不安を抱える県民の方々にとって、国への要望や市町村との連携という言葉だけでは、まだ遠い先の安心に聞こえてしまうのではないのでしょうか。

太陽光発電施設で起きた問題を繰り返さないためには、後手に回るのではなく、また、45市町村がおのおの対応するのではなく、県が先頭に立って積極的に関与していくべきだと私は考えます。

この問題は、まだ始まったばかりで、分からないことが多いことも理解できます。系統用蓄電池がどのようなものか、現場まで足を運んでくださったのも答弁でありました。そこは感謝させていただいて

おります。

しかし、一たび系統用蓄電池が設置されたら、地域住民の方々は、何十年もそれと付き合っていけないといけません。すぐに撤去もできません。できるだけフットワークを軽く、先手先手で対応していただきたいと思えます。

また、あわせて、この問題だけでなく、ほかにも蓄電設備が火災発生した場合、放水による感電の危険性が伴うなど、ハードルがあつたりします。いろいろな情報をたくさん収集して、先ほどお伝えしましたように、先手先手で対応をよろしく願います。

次に、通級指導体制の充実について質問いたします。

本県が推進するインクルーシブ教育において、その成否を握る鍵は、通常学級での学びを支える通級指導教室の充実です。しかし、県内各市町村、地元荒尾市の現場からは、通級担当教員が対象児童生徒を回り切れていない、支援の手が届かない子が放置されているという悲痛な叫びが上がっております。

県教育委員会は、国が定める児童生徒13人に対し教員1人という定数基準に基づき、県内82校に85人を設置し、巡回相談体制をしいているとのことですが、この13対1という数字は、あくまでマクロな計算上の数値にすぎず、実態は、中学校の担当者が週29こまもの持ち時間を抱えながら、物理的に他校への巡回が不可能な状況が生じています。

配置されているという数字はあっても、実態として支援が届かない空白地帯が存在している事実、支援の手が届かない子供たちが出てしまうことは、県としても本意ではないはずで

す。また、県教委は、特別支援学級が減少すれば、その余力を通級指導に回せるという、いわばスライド方式の解消策を提示されています。

確かに、令和6年度から令和7年度にかけて、県全体で12学級が減少し、その分を加配に回せているという実績は評価させていただきます。しかし、インクルーシブ教育への移行期こそ、特別支援学級と通常学級の両方で手厚い支援が必要となり、現場の負担は一時的に最大化します。移行が進めば、将来的に楽になるという未来の話で、今まさに支援を必要としている子供たちが苦しんでいる現状を正当化することは、断じて許せません。

この移行期という正念場において、市町村任せにするのではなく、県教委としてどう責任を持って人員不足を解消するつもりか、明確な答弁を求めます。

そして、先生方の負担を軽減し、子供たちの笑顔を守るために、私は、ここで1つ、地域の力を柔軟に借りる仕組みを提案させていただきたいと思えます。

県では、既に退職された先生方への声かけや非常勤講師の予算確保に努めておられます。しかし、現状の週15こまといった一定のまとまった勤務条件は、意欲のある方にとっても、体力面や生活環境から少しハードルが高く感じられることがあるかもしれません。

一方で、地域には、週に数時間なら、これまでの経験を生かして力になりたい、特定の巡回日だけならお手伝いできるという、温かい志を持った退職教員や有資格者の方々が数多くいらっしゃると思えます。

こうした方々を、例えば、週数こまや特定の授業1こまからでも任用できるスポット型支援として仕組みができないでしょうか。1人の枠を1人の先生で埋めるという考えから、少し視野を広げ、複数の地域人材で1人の枠を分かち合う、いわばチーム型、シェアリング型の通級支援を、県が主導してモデル的に進めることを提案いたします。

この提案に沿って、以下の3点について、前向きな見解を伺います。

第1に、退職された先生方に対し、週1こまからの短時間でも、あなたの経験が子供を救うというメッセージを込め、より柔軟で多様な働き方を県として正式に提案していく考えはございませんか。

第2に、市町村教育委員会に対し、スポット任用の予算運用をより柔軟に認めるなど、地域の実情に合わせた新しい任用スタイルを後押しする指針を示すことはできないでしょうか。

第3に、教育事務所などを通じて、地域に眠る人材と学校のニーズを、より細やかに、そして温かくつなぐための人材バンクの運用を、さらに一歩進める工夫はできませんでしょうか。

以上、教育長に質問いたします。

[教育長越猪浩樹君登壇]

○教育長(越猪浩樹君) まず、通級指導体制についてお答えします。

本県では、特別な支援を要する児童生徒数の増加に伴い、特別支援学級や通級指導を実施する学校が急増しています。

国がインクルーシブ教育を推進する中で、障害のある子供と障害のない子供をできるだけ同じ場で共に学ばせることを目指していることから、本県においても、通常学級で共に教育を受けながら、特性に応じて通級指導教室でサポートする体制の構築を進めています。

義務教育における教職員定数については、法律に基づく全国一律の基準が設けられており、本県では、基準を満たした学校全てに通級加配を行っています。

しかしながら、議員御指摘のように、現場の声として、加配の配置校と巡回指導の対象校とでは、一人一人に応じた指導に差異が生じるなど、支援の在り方に課題があることも認識しています。

そこで、各学校での通級指導教室の導入に向けた基本的な考え方やモデル地域での工夫等、運営をサポートするための新たな手引書を今月中に策定することとしています。

引き続き、市町村教育委員会や教育事務所と連携し、指導体制及び指導方法の工夫や人的配置の最適化を図ってまいります。

次に、外部人材の確保等についてお答えします。

児童生徒への指導の充実を図るためには、特別支援教育充実に係る非常勤講師のさらなる活用が必要です。

本県では、当該非常勤講師の勤務条件をできる限り柔軟に設定できるよう努めており、現時点でも、議員御提案の週数時間からの任用も可能となっています。

しかしながら、授業を行う非常勤講師が毎回変わるとなれば、指導の一貫性という点で課題となる場合も考えられることから、運用については、引き続き市町村教育委員会に指導、助言しながら、連携し

て対応してまいります。

また、各教育事務所では、非常勤講師及び臨時的任用教員としての任用を希望している方々をまとめた人材リストも既に活用しているところですが、議員御指摘のとおり、人材募集においては、より丁寧な情報発信が必要であると考えています。

今後、非常勤講師の勤務条件や勤務実態等を、ホームページやSNS等をはじめ、学校関係機関を通じて発信し、さらなる人材の掘り起こしに努めてまいります。

県教育委員会では、今後とも、子供たち一人一人に必要な支援が確実に届くよう、人材確保に向け、しっかりと取り組んでまいります。

〔前田敬介君登壇〕

○前田敬介君 教育長に御答弁いただきました。

週数時間からの任用も可能という制度が既にあるのなら、今すぐその制度を支援を必要としている子供たちに動かしていただければと思います。準備に時間だけをかけるのではなく、まずは市町村へ1こまからでも任用していいですよと力強く発信し、予算を使いやすくする後押しをよろしくお願いいたします。

今この瞬間も支援を待っている子供たちのために、教育長のスピード感を持った決断をぜひよろしくお願いいたします。

次に、荒尾市等、福岡県と接する有明地域における地域資源を最大限に活用した振興について質問させていただきます。

私たちの住むこの有明地域は、古来より人や物、文化が交差する要衝として栄えてきました。

現在、私たちは、熊本、福岡の県境を越えて、長洲、荒尾、南関、大牟田市や柳川市、みやま市等とともに、定住自立圏をとという枠組みの中で歩みを進めております。

しかし、今こそ、改めて、この地域が持つ潜在能力、すなわちポテンシャルを再認識すべきときではないでしょうか。

この地域を、単なる県境の町や通り過ぎる場所として終わらせるのではなく、県内外から目的地として選ばれる場所へと進化させる、そのための広域的なビジョンが今まさに問われていると感じております。

その根拠となる私たちの地域が持つ圧倒的な強みについて、改めて整理させていただきます。

第1に、広域交通の結節点としての地域的優位性です。

九州新幹線、九州自動車道、そして現在整備が進む有明海沿岸道路、これらが網の目のようにつながるこの地は、まさに熊本の北の玄関口であります。県内外からの人流、物流を受け入れる入り口であり、海と陸をシームレスにつなぐゲートウエーとしての機能を備えています。この交通インフラの集積こそが、地域振興の基盤であり、広域連携の最大のエンジンとなるものです。

第2に、世界に誇るべき唯一無二の自然環境です。

私たちの目の前に広がる有明海は、日本最大級の干満の差を誇り、渡り鳥や希少な干潟生物が息づく

生物多様の宝庫です。ラムサール条約に登録された荒尾干潟をはじめ、この豊かな自然が生み出す夕景や泥に触れる干潟体験は、ほかの地域には決してまねできない貴重な体験型資源です。

この自然を、単に守るだけでなく、福岡県側の自治体と歩調を合わせ、環境学習やエコツーリズムの場として広域的にプロモーションしていくことが、交流人口の拡大には欠かせません。

第3に、重層的な歴史、文化、レジャー資源の存在です。

ユネスコ世界文化遺産に登録された万田坑をはじめとする三池炭鉱関連施設は、近代日本を支えた先人たちの情熱のあかしであり、大牟田市側とも歴史を分かち合う、まさに広域連携の象徴とも言える資産です。これに加え、西日本最大級の規模を誇るグリーンランド、これほどまでに歴史学習からエンターテインメントまで密接に融合している地域は、全国にも希有であると言えます。

さらに、これらの土台の上にあるのが、豊かな水産、農産資源、ノリや貝類、魚介類、そして肥沃な大地が育む農産物、これらは食という共通言語を通じて地域外の人々を引き寄せる強力なブランド力を秘めています。

このように、有明地域は、自然、産業、人の流れがつながる、非常に高いポテンシャルを秘めた地域であります。

そのような中、熊本県と福岡県の6つの自治体が、住民福祉の向上及び地域振興を図ることを目的に、有明圏域定住自立圏を形成し、福祉、教育など様々な分野で連携した取組を進めています。

また、医療機関において、診療情報共有システムありあけネットを構築しております。これは、県境を越えて、荒尾市立有明医療センター、大牟田市立病院など参加する医療機関同士が、電子カルテ内の検査結果、画像、処方内容などをオンラインで共有し、転院時のスムーズな引き継ぎや重複検査、投薬の防止が可能となり、より安全で質の高い医療を提供できます。県境を越えて、地域全体を1つの大きな病院のように機能させるネットワークです。

行政の枠組みを超え、福岡県側の自治体と定住自立圏として、心を一つに、互いの資源を補完し合うことで、一自治体ではなし得ない、面での地域経営が可能となっております。

熊本県、福岡県にとらわれず、住む人が誇りを持ち、訪れる人がその魅力に触れて感動する、そんな活力ある有明地域をいかに振興していくのか、県北の将来を左右する重要な局面において、当局がどのような展望を持ち、具体的な施策に落とし込もうとしているのか、企画振興部長に質問をさせていただきます。

〔企画振興部長富永隼行君登壇〕

○企画振興部長(富永隼行君) 有明地域の振興についてお答えします。

本県の北の玄関口に位置する荒尾・玉名地域は、九州最大の経済圏である福岡都市圏に近いことに加え、九州新幹線や九州縦貫自動車道が通る、交通利便性の高い、地理的優位性を有する地域です。中でも、荒尾市、南関町、長洲町の有明地域は、通勤通学をはじめ、日常の暮らしや文化、地域経済活動など、様々な面で福岡県との結びつきが深く、県境を越えて共に発展してきた歴史があります。

この有明地域には、議員御紹介のとおり、ラムサール条約湿地に登録されている荒尾干潟や世界文化

遺産の万田坑をはじめ、有明海の恵みであるノリや貝、荒尾梨等の農水産物、南関そうめん、長洲町の金魚など、地域特有の強みが数多く存在しています。また、隣接する福岡県においても、三池炭鉱宮原坑や柳川市の川下りをはじめとする数多くの観光資源があります。

こうした地域資源を複合的に活用し、ブランド化や情報発信を進めることで、周遊性の向上など、観光振興への波及効果が期待されます。

また、現在整備が進められている有明海沿岸道路の延伸により、九州北部からの交通利便性が一層高まり、流通ネットワークの拡大や県内外からの交流人口の増加も見込まれます。

こうした強みを有する有明地域がさらに発展していくためには、地域全体が一体となって産業、観光などの活性化に取り組むことが重要です。

現在、有明地域では、福岡県内の3市とともに、県内で唯一県境を越えて有明圏域定住自立圏を形成しており、福祉や教育、産業振興、交通インフラの整備、交流の促進など、様々な分野で連携、協力した取組が進められています。この取組は、県境地域を活性化する上で、リーディングケースとなり得るものと考えています。

こうした地域独自の取組への支援の一環として、圏域の認知度向上や交流促進を目的に、福岡県や圏域の6市町と連携し、今年28日にありあけフェスタをおおむたアリーナで開催します。

子供から高齢者まで幅広い世代の方々楽しんでいただけるよう、eスポーツをメインコンテンツとして、各市町の予選会で選出された代表選手による対抗戦などを開催します。また、健康づくりや交流を促進するため、健康増進ブースや各自治体の特産品、観光のPRブースも設置します。

このありあけフェスタを契機として、関係市町や地域間の連携が深まり、一体となって発展することを期待しています。

今後とも、有明地域の振興に向け、地元市町の御意見を伺いながら、福岡県とも連携し、有明圏域が一体となった取組を推進してまいります。

〔前田敬介君登壇〕

○前田敬介君 企画振興部長から答弁をいただきました。

ポテンシャルの高さを理解していただいていますことに感謝申し上げます。

ただ、このポテンシャルを、ありあけフェスタ、お祭りだけで終わらせてはもったいないと思います。今後は、有明海沿岸道路の全線開通を見据え、福岡、熊本の両県が手を取り合いながら、しかしながら、競い合いながら、単なる通過点ではない、選ばれる目的地、選ばれる場所をつくり上げることが不可欠とっております。

例えば、歴史遺産や干潟体験、レジャー施設を1つの物語でつなぐなど、広域観光のブランド化などより踏み込んだ具体策が必要とっております。点在する魅力を線で結び、地域全体を面として活性化させるため、県としてのさらなる強力なバックアップを強く要望いたします。

次に、交通事故防止について質問させていただきます。

最近の交通死亡事故情勢について、令和7年中の統計によれば、県内の交通事故による死亡者は41人

と、統計が残る1948年以降で過去3番目の少なさとなりました。しかしながら、その内訳を見ると、歩行者と自転車の死者が21人と全体の過半数を超えており、依然として道路上の弱者が犠牲となる痛ましい事故が後を絶ちません。

実際に、令和7年4月には、荒尾市において、普通乗用車が歩行者と衝突し、貴い命が失われる事案も発生しており、歩行者の安全確保は極めて深刻な課題であると認識しております。

県議会においては、交通事故を減少させるには、歩行者優先意識の定着こそが最も効果的な取組であると考え、令和3年3月に熊本県の交通安全水準のさらなる向上に関する宣言を決議いたしました。

こうした議会の動きと歩調を合わせるように、県警察が粘り強く指導、啓発活動に取り組んでこられた結果、JAFによる最新の調査では、信号機のない横断歩道での車両一時停止率が全国で4位という、極めて高い水準を記録しました。これは、本県の交通マナー向上の象徴とも言える明るい兆しであり、高く評価すべき結果であると考えます。

そこで、こうした現状を踏まえ、以下2点について、県警察の見解をお尋ねします。

第1に、これまで、県警察が、歩行者保護に向けてどのような視点から具体的な取締りや広報啓発活動を展開し、どのような成果を得られたと考えておられるのか、その取組の軌跡を伺います。

第2に、一時停止率全国4位という結果をどのように分析し、今後のさらなる事故抑止にどうつなげていくのか、県警察としての受け止めと今後の決意をお聞かせください。

また、全国的に交通事故が減少傾向にある中で、自転車関与の事故割合が増加している現状を鑑み、自転車側の交通ルール遵守が不可欠である一方、傘差しや2人乗りは減少しても、携帯電話使用や並進走行といった違反がまだまだ散見されるのは、周知不足の側面があるのではないかと感じております。

特に、中高生の保護者からは、令和8年4月1日の青切符適用開始以降に積極的な取締り強化が行われるのかという不安の声が寄せられていることを踏まえ、県警として、これまでどのような手法で交通違反行為の周知徹底を図り、ルール遵守の意識を醸成してきたのかという点と、施行後は、約113種類の違反のうち、具体的にどのような行為が重点的に青切符処理の対象となるのか、また、これまでの指導、警告中心の運用から、一転して網羅的かつ抜本的な取締り強化へとかじを切る方針なのか、あるいは事故直結性の高い悪質な違反に限定して適用するなどの柔軟な運用を想定しているのかについて、現時点での県警の見解と具体的な運用指針をお聞かせください。

以上、警察本部長に質問いたします。

〔警察本部長佐藤昭一君登壇〕

○警察本部長(佐藤昭一君) 1点目の県警察における歩行者保護の取組とその成果についてお答えいたします。

県警察では、横断歩行者妨害の取締りのほか、関係機関、団体と連携し、歩行者優先意識の徹底を図るべく、交通安全教育や啓発活動など、歩行者保護に資する活動に地道に取り組んでまいりました。

また、横断歩道の整備、補修については、議員御紹介の宣言決議後の令和4年度から令和7年度までの4年間で、3,220か所の新規整備または補修を行っております。

これらの対策を行った結果、県内における人身交通事故の令和2年から令和6年までの過去5年平均は3,154件であるところ、昨年は2,947件と減少傾向にあり、さらに、JAFによる調査では、信号機のない横断歩道での車両一時停止率は、令和2年の25.7%から、昨年は77.4%と約51ポイント上昇し、全国4位と、県民の交通安全意識の向上に一定の成果は得られたものと認識しております。

次に、これらを事故抑止にどうつなげていくのか、県警察としての受け止めと今後の決意についてお答えいたします。

各種取組により停止率は上昇したとはいえ、いまだ約2割の車は止まっていないという現状にあり、加えて、昨年の交通死亡事故を見ますと、歩行中死者の17人のうち12人が道路横断中と約7割を占め、中でも9人が横断歩道以外の場所を横断中に交通事故に遭われるなど、取組はいまだ道半ばと認識しております。

今後も、ドライバーに対する歩行者保護意識の啓発と併せ、歩行者側にも、付近に横断歩道が設置されている場合には、多少遠回りになるとしても横断歩道を渡ること、信号に従うことといった基本的な交通ルールの遵守の徹底を呼びかけるなど、地道な活動を関係機関と連携して進めてまいります。

2点目の自転車に対する交通反則通告制度の周知及び交通ルール遵守の意識醸成の取組についてお答えいたします。

県警察といたしましても、制度及び自転車交通ルールの周知が重要と考え、様々な取組を行ってまいりました。

令和7年中では、自治体や教育機関等と連携した自転車の交通安全教育を、344回、4万2,067人に対して実施しておりまして、このうち、特に自転車利用の多い中高校生に対しては、123回、2万4,988人に対して実施するとともに、自転車の交通違反例などを記載したクリアファイルを作成し、県内全ての高校生に配布しております。

さらに、高齢者、近年増加している在留外国人、それぞれに対する交通安全教育の実施、周知動画の作成等により周知を図っております。

次に、自転車に対する交通反則通告制度導入後の取締りについて、県警察の見解と具体的な運用指針についてお答えいたします。

制度導入後に、従来の指導、警告中心の運用から、議員の御指摘にありましたような、抜本的な取締り強化にかじを切るといった運用は行いません。

自転車に対する交通指導取締りについては、現在でも基本的に指導、警告を実施し、交通事故の原因となるような悪質、危険な違反を検挙の対象としておりまして、この方針は制度の導入後も変わりません。

県民の中には、歩道を通行するだけで違反として検挙されるのかという不安の声もあると聞いておりますが、このケースを例として説明いたしますと、単に歩道を通行しているといった違反については、これまでと同様に、通常の指導、警告が行われ、基本的に取締りの対象となることはありません。

一方で、例えば、スピードを出して歩道を通行し、歩行者を驚かせ、立ち止まらせた場合や警察官の

警告に従わず歩道通行を継続した場合は、悪質、危険な違反として取締りを受ける場合があります。

自転車に対する交通反則通告制度導入まで残り1か月を切りましたが、県民が悲惨な交通事故の被害者とならないよう、引き続き交通ルール遵守の意識醸成に向けた取組を進めてまいります。

〔前田敬介君登壇〕

○前田敬介君 県警本部長より御答弁をいただきました。

一時停止率全国4位という成果は、警察の皆さんの地道な活動と県民の意識変容のたまものであり、高く評価いたしたいと思っておりますとともに感謝いたします。

一方で、歩行中死者の大半が横断歩道以外での事故であるという現状は、次なるフェーズへの課題を浮き彫りにしています。ドライバーへの啓発だけでなく、歩行者自身の意識向上や安全な歩行環境の整備など、さらに取組を加速させ、併せて、警察だけの力ではなかなか厳しいと思っておりますので、自治体の協力、また、交通安全協会をはじめ、交通安全活動を行う関係機関とか団体とかとも協力をして取り組んでいってください。

また、自転車の青切符導入に関し、従来どおりの悪質、危険な違反に重点を置くことの方針が示され、県民の不安払拭につながるものと感じました。

施行まで残り僅かですが、検挙そのものが目的でなく、悲惨な事故を防ぐためのルール厳守であるという本質が県民の皆様に確実に浸透するよう、さらなる周知徹底をお願いいたします。

あわせて、要望みたいになってしまいますが、先ほど名前を挙げさせていただきました交通安全協会等加入率も減少し、財政的に厳しい状況で運営されているということですので、県警の委託業務であると同っておりますので、可能な限りの支援を財政当局をお願いいたします。

次に、5番目の質問に入らせていただきます。

荒尾・玉名地域の広域道路ネットワークの整備について質問いたします。

荒尾・玉名地域が、産業拠点として、また、活力ある生活圏としてさらなる飛躍を遂げるためには、交通インフラの充実が不可欠と考えています。とりわけ有明海沿岸道路は、定時性、速達性を備え、広域的な人流、物流の円滑化を実現する、本地域にとって極めて重要な道路であり、言わば未来への投資として、その着実な推進が期待されているところです。

そして、この縦軸としての背骨と地域をつなぐ道路を、いかに早く、いかに効果的に整備するかも重要です。

その1つである国道208号の荒尾市上赤田と国道501号の長洲町清源寺を結ぶ新たな道路は、地域内の交通円滑を図るものであり、現在、整備が進められています。

この2路線は、荒尾・玉名地域の道路ネットワークの利便性を大きく高め、地域の発展に大きく寄与するものと考えられます。

そこで、今回、この2路線の進捗と早期実現に向けた取組状況をお伺いします。

まず、有明海沿岸道路は、国の直轄事業として整備が進められており、事業中区間には、今年度当初予算と補正予算を合わせて総額46億円を超える予算が重点的に措置されました。県議会と県、そして地

元自治体などが一丸となって強力に進めてきた要望活動が実を結び、着実な推進が図られているものと受け止めます。

有明海沿岸道路においては、現在、三池港インターチェンジ連絡路の南新地の橋梁工事は順調に進んでいるものの、地域住民からは、四ツ山灯台の下の太陽光パネル設置箇所付近は、工事や用地買収の進捗を不安視する声もあります。

また、長洲―玉名間については、計画段階評価が行われ、昨年3月の第2回委員会で3つのルート帯案が示されましたが、今後どのように進められていくのか、地域の関心も高くなっております。

巨額の予算が投じられているからこそ、その進捗を県民が肌で実感できる形で示していくこと、そして情報発信していくことが、事業へのさらなる信頼と期待につながるものと考えます。

そこでまず、荒尾―長洲間と長洲―玉名間の進捗状況についてお伺いします。

次に、国道208号と国道501号を結ぶ新たな道路についてです。

荒尾市の昼夜間人口比率は0.88であり、昼間人口が夜間人口を下回るベッドタウンの傾向にあります。特に、隣接する大牟田市や長洲町、玉名市、南関町への通勤が多く、市外へ通う人数が市内へ通う人数より約6,000人以上多い状況です。

このような中、地域間連携を担うこの道路については、令和元年6月に、荒尾市、長洲町、県の3者で協定を締結して、令和3年度から工事を進め、これまで長洲町の約680メートル区間が開通しました。しかし、いまだ4キロメートル以上が未供用であり、早期整備が望まれています。現在の取組はどのような状況なのでしょう。

円滑な広域移動環境の整備は、定住人口の維持や新たな産業誘致に直結します。縦の沿岸道路と地域をつなぐ新たな道路が連結し、ネットワークとして面で機能して初めて荒尾・玉名地域の真のポテンシャルが引き出されると考えます。

そこで、荒尾・玉名地域の発展に大きく寄与する有明海沿岸道路の進捗状況と国道208号と国道501号を結ぶ新たな道路の取組状況の2点について、土木部長にお尋ねします。

〔土木部長菰田武志君登壇〕

○土木部長(菰田武志君) 荒尾・玉名地域の広域道路ネットワークの整備についてお答えします。

議員御指摘のとおり、有明海沿岸道路や国道208号と国道501号を結ぶ新たな道路は、地域の道路ネットワークを形成するもので、道路の多重性が確保され、交通の円滑化や物流の効率化に資するものであり、荒尾・玉名地域の振興に大きく寄与するものと認識しております。

まず、有明海沿岸道路は、定時性、速達性が高い循環型高速交通ネットワークとして、県北地域はもとより、佐賀、福岡、熊本の3県にまたがる広域的な経済交流圏の創出や県全体の発展のために重要な道路です。

現在、国により、荒尾―長洲間の約9キロメートルのうち、約4キロメートルの事業に取り組む中で、三池港インターチェンジ連絡路では、高架橋工事とともに、事業に必要な用地についても着実に取得が進められており、本道路全線にわたり工事の進捗が期待されます。

また、長洲一玉名間では、計画段階評価の第2回委員会で示された3つのルート帯からの最適案の選定に係る検討が行われており、地域住民への意見聴取実施に向けた必要な準備が進められています。

荒尾市では、競馬場跡地での道の駅等の開業を本年6月に控え、また、半導体関連企業の立地も進んでおり、県としては、これらの効果を最大限発揮させるため、整備推進に向けた国への要望活動を、県議会や地元期成会の後押しをいただきながら、強力で進めてまいります。

次に、2つの国道を結ぶ新たな道路につきましては、九州縦貫自動車道の南関インターから長洲港を結ぶ拠点間の連携を担う重要な路線の一部であり、令和3年に策定した新広域道路交通計画に一般広域道路として位置づけています。

現在、荒尾市上赤田から長洲町清源寺に至る約5キロメートルの早期完成に向けて、荒尾市、長洲町、県の3者で区間を分担し、用地取得や工事の進捗を図っています。

課題となっていた新設となる県区間のJR鹿児島本線との交差部や荒尾市区間の国道208号との交差点につきましては、JR九州や国及び交通管理者との協議が大きく進展し、着手のめどがついたところ です。

県としましては、今後も、3者一丸となって、関係機関とも緊密に連携し、荒尾・玉名地域の振興を支える広域道路ネットワークの整備にしっかりと取り組んでまいります。

〔前田敬介君登壇〕

○前田敬介君 土木部長より御答弁いただきました。

荒尾・玉名地域の未来をつくる道路づくりの進捗について、前向きな御答弁をいただき、心強く感じます。いつも冷静な菰田部長の地元荒尾市への熱い思いが、「しっかりと」というその言葉で、すごくうれしく思います。

特に、私たちの悲願である有明海沿岸道路の橋脚や道路用地の確保が着実に進んでいること、そして、長洲から玉名へつなぐルート案の決定に向け、いよいよ住民の皆様の声を聞く段階に入ったことは、地域の期待もさらに高めるものです。

また、国道208号と国道501号を結ぶ新たな道路についても、これまで最大の壁となっていたJR線との交差部分や大きな交差点の改良に工事着手のめどが立ったことは、画期的な前進です。

競馬場跡地の道の駅開業や半導体企業の進出など、地域が大きく変わろうとしている今、この道路ネットワークを一日も早く完成させ、渋滞緩和や物流の効率化という目に見える成果を県民が実感できるように、さらなるスピード感を持った整備を強く要望いたしますとともに、私たちもしっかり取り組んでまいります。

これで全ての質問が終了いたしました。御清聴ありがとうございました。(拍手)