

午前九時五十九分 開会

○石倉委員長「おはようございます。ただいまから佐賀空港・有明海問題対策等特別委員会を開催いたします。

○ 会議録署名者指名

○石倉委員長「会議録署名者として富田幸樹委員、岡口重文委員、江口善紀委員、武藤明美委員、以上の四人を指名いたします。

自衛隊による佐賀空港使用、佐賀空港の利活用、及び有明海の海洋環境の保全等に関する諸問題の調査に関する件を議題といたします。

本日の委員会は、ただいまからお手元に配付いたしております日程表のとおり視察を行い、視察終了後、県執行部への質疑を行います。

それでは直ちに玄関前にお集まりください。

午前十時

議事課議事・記録担当会計年度任用職員 石 丸 宏 子

(現地視察)

午後一時二十九分

○石倉委員長「委員会を再開します。

○黙 禱

○石倉委員長「質疑に入ります前に、本日は東日本大震災が発生した日でもあります。東北地方を中心に未曾有の被害をもたらした二〇一一年三月十一日十四時四十六分の東日本大震災の発生から九十五年となります。東日本大震災の犠牲者に対し、弔意を表したいと思います。この大震災により亡くなられた

方々の御冥福を謹んでお祈り申し上げ、黙禱をさせていただきます。

全員起立をお願いいたします。黙禱始め。

〔全員起立、黙禱〕

○石倉委員長「黙禱を終わります。御着席ください。

〔全員着席〕

○石倉委員長「これより質疑に入ります。

通告に従い、順次発言を許可いたします。

○武藤委員「こんにちは。日本共産党の武藤明美でございます。

早速質疑に入ります。

まず、佐賀空港についてです。

(一)として、バードストライク対策についてです。

昨年十二月八日にANA機でバードストライクが発生しました。それにより機体先端部が損傷し、そして、修理、部品交換などに六日間必要となり、十二月十四日に羽田に向かって飛び立っています。バードストライクについては、佐賀空港建設時からとても心配の声が県民から上がっております。また、十一月の時点でも環境影響評価の委員会において、バードストライクへの懸念も指摘されていたと新聞報道で知りました。

まず、佐賀空港では、これまでどのくらいバードストライクが起きていたのか、年平均でも結構ですので、お答えください。

○青山空港課長「コロナ禍後、令和五年から令和七年におきまして、バードストライクの発生件数は年平均で二十三件となっておりますのでございます。

以上でございます。

○武藤委員「コロナ後のことについてはまだ統計がないということですか。

○青山空港課長「今の約二十三件というのは、コロナ禍後、令和五年から令和七年の平均になっております。失礼いたしました。

○武藤委員Ⅱこちらこそ失礼しました。

これまでは、バードストライクについてどんな対策をしておられましたか。

○青山空港課長Ⅱ空港事務所や消防隊及び猟友会による追い払いのほか、爆音機やラジオにより音で鳥を逃がすなどの対策を行っているところでございます。以上でございます。

○武藤委員Ⅱいつもそういった対策をしておられたと思うんですけども、しかし、それでも今回起きたわけですね。何か足りなかったのではないかというふうなことも思ったりもしますけれども、そういった検証も含めどうだったのか、今後どんな対策を考えていくのかお示してください。

○青山空港課長Ⅱ空港事務所が策定しております鳥獣衝突防止対策実施要領に基づきまして、定期便到着の三十分前に空港内にて鳥の追い払いを実施しているところを、このバードストライクが起きた十二月の時点でも確実に実施していることを確認しております。このときの様子としても、ふだんと比較して鳥が多いなど大きな変化はなかったというふうな報告を受けております。

それでもこういったバードストライクは起きるわけなんですけれども、これまでの対策に加えまして、先進的な取組について事例研究を行っているところでございます。効果が期待できるものがあれば、積極的に今後導入していきたいというふうにご考えているところでございます。

以上です。

○武藤委員Ⅱ積極的にはかの事例も参考にするとおっしゃったんですけど、ほかの空港でのバードストライクの対策、佐賀がやっていないこともされているかもしれません。それで、九州佐賀国際空港としてその発展のためにも取り入れることは可能だと思いますけれども、その辺りどうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港などでは、スピーカーから様々なパターンで鳥が嫌がる高周波音、これを発射いたしまして、鳥

の追い払いを行うバードソニックというものが導入をされております。また、中部国際空港におきましては、AIカメラを用いた鳥検知システムが導入されているところでございます。これらの事例を基に、九州佐賀国際空港でのような対策が有効か、今、検討を行っているところでございます。

○武藤委員Ⅱその検討がいい方向に進んだときに、またぜひ取り入れていただきたいというふうにご思っております。

御存じのとおり、佐賀空港の近くにはラムサール条約の湿地としてちゃんと登録されている東与賀の干潟があります。シギやチドリ、百種類を超える鳥たちが飛来する豊かな自然が広がっているわけです。このことをしっかり大事に思いながら、バードストライクへの丁寧な対策がより必要であろうかと思えますので、そういったこともしっかり念頭に置いて、共生できるようにしていただきたいということをお願い申し上げます。

次に、滑走路延長に関する環境影響評価についてです。

県は滑走路を延長するとして、現在、環境影響評価をしています。

そこですが、まず二千メートルから二千五百メートルへの滑走路延長の必要性を伺いたいと思います。空港建設の計画時は二千五百メートルであったんですけれども、二千メートルで開港しております。そうなった経緯は御存じでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ九州佐賀国際空港におきましては、当初、東京、大阪、名古屋などの国内線の中で東京、大阪路線における大型機の運航、これを想定して、二千五百メートルの滑走路の整備計画となっております。しかしながら、九州佐賀国際空港の整備が採択されました第五次空港整備五箇年計画におきましては、羽田空港、成田空港、関西国際空港といった国内の拠点空港を優先的に整備するという国の方針となりました。県としては、将来的には二千五百メートルに延長することを念頭に置いた上で、当面の間、滑走路長として二千メー

トルへの計画変更を行ったものというふうに認識をしております。

○武藤委員Ⅱ これまで滑走路が二千メートルだったために就航を断られたといったようなことはありませんか。

○青山空港課長Ⅱ そもそも二千メートル滑走路は、海外の航空会社におきましては特殊空港扱いということになります。東南アジアなどの遠距離路線はもとより、東アジアの近距離路線、これにおいても二千メートル滑走路であるがゆえに十分な交渉に至らないケースもございました。

なお、現在就航している国際線の三社、これにおきましても、交渉初期においてはかなりの難色を示されていたところでございます。粘り強い交渉と航空会社による検証の積み重ね、これによりまして就航が実現したというところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ 滑走路が二千五百メートルに延長されるということは、今御説明になったように、いろんなところから就航する機会が増えるというような確認でよろしいですか。

○青山空港課長Ⅱ 滑走路が二千五百メートルになることで、まず、一番最初の交渉の入口といたしますか、そこでやはり滑走路が短いというところの懸念を相手の航空会社に抱かせることなく、交渉にスムーズに入っていけるようになるというふうに思っております。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ では、佐賀空港が二千五百メートルになった場合の就航増などでも気になるところなんですけれども、その見通しはあるんでしょうか、どうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ 国におきましては訪日外国人六千万人を目指しております、昨今の航空需要におきましても高まりを見せているところでございます。

そのような中、福岡空港におきましては発着枠を超える就航の要望が各航空会社から寄せられており、現在の航空需要にも十分に応えられているとは言えない状況というふうに言われております。こうした福岡空港の代替として九州佐賀国際空港への新規路線就航の可能性はあるというふうに見込んでいるところでございます。

滑走路延長は二〇三三年度までの供用を目指しております、国際情勢や航空業界の動向を注視しながら、適時、航空会社にアプローチをしまいたいというふうに思っております。

以上です。

○武藤委員Ⅱ 今のところ、どの便が、どの会社かというような具体的な話にはなっていないんでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ 具体的なお話というところでは、なかなか交渉が皆様にお知らせするような状況にはなっておりませんが、幾つか少しずつでもお話を進めているというようなことはございます。

○武藤委員Ⅱ 分かりました。

次に進みます。環境影響評価における関係自治体の意見についてです。

環境影響評価においては、関係自治体として佐賀市と白石町が意見書を出すことになっていきます。佐賀市長や白石町長からの意見書は既に提出されているのでしょうか。

○古賀有明海再生・環境課長Ⅱ 環境影響評価法に基づき、県は意見書作成に際し、関係市町に環境の保全の見地からの意見を求めることになっておりまして、佐賀市からは令和八年一月八日に、白石町からは一月七日に提出されたところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ では、出されている意見書に関して、次に出される環境影響評価

の文書は評価書ということになると思うんですけども、ここにはどのように反映されていくんでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ提出された意見の内容を精査いたしましたして、事業者としての見解、これは対応方針、そういったものを付して評価書において公表いたします。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱじゃ、今その作業中、まとめをしているという段階でしょうか。

○古賀有明海再生・環境課長Ⅱ市町の意見等を勘案し、県としての意見を作成している段階ということでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱありがとうございます。

次に、低周波への対応についてお聞きしたいと思います。

昨年十一月議会の一般質問で私は低周波音について質問をいたしました。寺田部長がお答えになりましたけれども、その答弁では、オスプレイの配備はまだされていなくて、民間航空機のみ調査だったと述べ、改めて現地調査をするというふうにおっしゃいましたし、その際は条件をちゃんと整えるというふうにおっしゃっていただきました。

そこで、お聞きしたいんですけども、改めて行う調査は、いつ、どこで、どのように実施をされるのか、御答弁いただきたいと思えます。

○青山空港課長Ⅱ調査に当たりましては、オスプレイの訓練が実施されることを確認をした上で、二月十六日から十九日の四日間、佐賀市で六カ所、白石町で二カ所、福岡県柳川市で四カ所にて調査を行ったところでございます。今後、夏頃にも同様の調査を実施することとしております。

以上です。

○武藤委員Ⅱそれはどういう状況でされたんですか。夏頃にもまたしていただ

くという御答弁なので、本当に複数回やっていただいた方がいいというふうには私は思うんですけども、二月に行われた条件はどうだったんでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ基本的に、騒音あるいは低周波音の調査というものにつきましては、冬季と夏季、これを一年間の中で二回通じて行うこととしております。

二月十六日から十九日間はオスプレイの訓練が、通常どおりといいますか、フラットな訓練がされるということを確認した上で調査を行っているところでございます。

なお、低周波音の調査マニュアルにおきましては、通常三日間の調査となっているところを、より幅広い訓練の状況をカバーできるように、今回、我々としては四日間の調査としたところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ通常三日間のところを佐賀としては四日間やったという御答弁でした。

それはそれとしていいんですけども、例えば、オスプレイが、二、三機飛んでいるときにする場合もあるでしょう。しかし、十機前後ぐらい飛んでいる場合もしなきゃいけないというふうに思っているんですね。先ほど現場を見せていただいたときに、オスプレイが一機飛んでいたんですけども、それでもすぐい重低音がして、これは複数飛ぶときは大変よねとほかの委員さんともお話ししながら歩いて帰ってきたんですけども、例えば、海上でノリの作業をなさっている漁業者の方がおられるときとか、そういったことも考慮しながらやってほしいと思うんですけども、どうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ今回行うこととしている低周波音の調査につきましては、佐賀駐屯地が開設された後の日常の状態を把握するという観点で実施をしております。こうした日常の状態ということを把握した上で、滑走路延長後にこれが

どうなるのか、そういったことの変化の具合を我々としても見るための調査でございまして、オスプレイの飛行そのものがどういった影響を及ぼしているのかという観点での調査ではございませんので、そこは御理解をいただきたいというふうに考えております。

以上です。

○武藤委員Ⅱちよつと違うと思うんですね。オスプレイが飛んでいるときのやっぱり状況下でないと、オスプレイそのものの調査じゃないにしても、環境影響ということから考えていけば、やはりそういうことも考慮しなきゃいけないんじゃないかと思うんですが、どうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ我々が行った四日間の調査の中でオスプレイが飛行しているということは確認しております。あと、その中で編隊での訓練、こういったものが二日間行われたということも確認しております。そうした状況を踏まえた上で今回の調査のデータの解析を今行っているところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱオスプレイが飛んでいるときの状況も調査をするということでの再調査になっているわけですけども、今解析も行っているというふうにおっしゃいました。調査後の解析作業にやはり時間がかかると思うんですよ。解析などに要する期間というのはどういうふうに考えたらいいんでしょうか。

○青山空港課長Ⅱこの低周波音調査に係る解析作業でございますけども、これは約一月半程度が必要となっているところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱそれでは、平行誘導路整備との関係をお聞きしたいと思っております。

滑走路延長と平行誘導路を同時期に整備されるというふうにこの前も言っていたいたし、そういうふうにされるんだろうなと思うんですけども、前回、

十一月議会で言ったように、工事車両などのことを思えば、車両を増やしていくのか、それとも期間が長くなっていくのか、駐屯地の工事のときは夜間も工事をされていたと思うんですけども、ダンプの運行でやはり市民が大変な思いをするというふうなことは言えると思います。皆さんもその思いでいらっしやると思うんですけども、例えば、お聞きした話によると、駐屯地を造るときにダンプを運行されましたけれども、ほりりがすごく舞って、食品を扱うお店などは本当に迷惑だったということで、いつも開けているお店のドアを閉めなきゃいけなかったと。だから、客の入りが違っていたなどという話も聞きましたんです。ダンプがそれだけの量を通るといふことになれば、シートで覆うとか、そういったことも考えていかなくちやいけんじゃないかと思うんですね。

工事の在り方、そして具体的にどんなふうにしていくのか示していただいたと思うんですが、どうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ今回予算案に計上させていただいております平行誘導路整備検討調査業務でございますけれども、滑走路延長と平行誘導路整備に必要な施工内容、あるいはスケジュール、こういったものを確認しながら、これから施工計画を検討していくこととなります。いつ、どのような工事が施工されるかは検討が進んでいく中で具体化していくものと認識をしております。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱこれから工事に入ったり検討したりするかもしれないけれども、今言ったような意見とかは県としてもぜひ受け止めていただいて、そういう旨をちゃんと徹底していただけたらと思うんですけど、どうでしょう。

○青山空港課長Ⅱ今、委員からおっしゃられたとおり、漁業者の皆様方や地域にお住まいの方々、あるいは佐賀空港関係者の方々、こういった方々に対して影響が最小化するようにということを常に念頭に置きながら、検討を進めてい

きたいというふうに考えております。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱできるだけ本当に迷惑がかからないように、住民が困ったなどいうことにならないように、しっかりと担当するところと話を進めながら、そして、皆さんの仕事が円滑にいくようにしていただけたらと思うんですね。一番被害を被るのは県民なんです。それをなかなか言う場所がない、言えないということもありますので、その辺りは県民の願いもしっかりとつかむというふうにぜひしていただけたらと思います。

そして、私がさっき言ったように、車両運行に当たっては、いろんな注意もしていただきたいということも併せてお願いしておきます。

次に、今後のスケジュールについてなんですけど、さっきアクセスの解析の期間などについてもお聞きしましたけれども、再調査などを必要としたために、当初の計画より遅れる可能性があるというふうに思うんですが、評価書などにもいろいろと反映しなくちゃいけないという作業もあると思います。それにっいてはいかがでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ低周波音の調査結果、これを評価書へ反映する作業が発生をいたしておりますので、約半年程度遅れる見込みでございます。

評価書の公表につきましては、来年の春頃になるのではないかとこのように考えているところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ半年ぐらい遅れると、来年の春ぐらいに公表するのではなからうかというふうなスケジュールというふうに賜りました。

それで、その評価書ができて、それからのことですけれども、用地買収の関係者や自治会長だけでなく、環境影響評価については広く住民に対して説明会を開いていただきたいと。とても大事なことだと思うんですね。例えば、駐屯

地の建設に關してのときは、初めは数回、市民対象の説明会がありましたけれども、一回きり知事は出て、あとは出ないとか、そういったこともありましたが、そして、どんどん進むうちに、自治会長さんだけにしか説明をしないといったようなこともあったわけで、住民の方たちはとてもそれは不安に思っておられました。

今回の環境影響評価に關して、さっきの工事の問題もあるでしょうし、広い範囲を対象とした説明会をぜひきちっと開いていただきたいと思うんですが、どのようにお考えでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ環境影響評価におきます地元説明会というのは、評価書の公表まで今後手続が進んでいく中では開催の予定はございませんけれども、今後、用地買収や工事に着手する際におきましては、まず漁協や農協、佐賀市などに對して公害防止協定に基づく事前協議を行うこととなります。また、地元にお住まいの方々に対しても説明会を実施するなど、丁寧に対応していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ地元にお住まいの方と言われたけど、佐賀市全体もとても關心を持っていてことですので、広く市民にも説明会を、そのときにも来てもらうというふうな考え方で進めていただきたいと思います。どうでしょうか。

○青山空港課長Ⅱ今のところ、説明会として、例えば、佐賀市の文化会館とか、そういったところを使って説明会を行うというふうなことは想定しております。やはり地元の方々が一番御心配だろうということをおもっておりますので、そこに対して丁寧な説明を行う、あるいは、先ほど委員からありましたけど、自治会長だけに説明を行うというふうなことは我々も考えておりません。やはり地元のほうからリクエストがある、あるいは何か問題が発生しているからどうにかしてくれというふうなお声がある、そういった時々、ケース、ケース

にに応じて丁寧に説明をしていく場を設けたいというふうに考えているところがございます。

以上です。

○武藤委員 自治会長だけにするとということは考えていないとおっしゃったので、それはそれでいいんですけども、私が言いたかったのは、文化会館などで広く大きくしろと言っていることではありません。住民の方に対してケース・バイ・ケースで説明をするにしても、その限定された地域じゃなくても関心がある人、ちょっと心配しているダンプの沿線の方たちとか、そういう方たちも当然来ていいはずなので、そのことを念頭に入れた説明会というふうには私は望みたいと思っっているんです。別に文化会館を貸し付けとかいうことを言っておりませんので、お間違いないようお願いしたいと思いますが、どうでしょうか。

○寺田地域交流部長 回答いたします。

先ほど委員からもいろいろな御心配の声を聞かせていただきました。特に沿線上で、先ほどダンプが往来してという話もありました。私どももどこかエリアを限定して、これから先は説明会をしないとか、そういうつもりではおりません。ただ、今時点で何かを決めているものでもございません。そういったお声が地元からあれば、丁寧に対応していきたいというふうに考えております。以上でございます。

○武藤委員 よろしく願っておきます。住民説明会をするということで受け止めました。

次に、二番目の佐賀駐屯地についてです。

災害時におけるオスプレイの活用について、昨年の九月議会一般質問でほかの議員から災害時の際、オスプレイの活用を問われて、知事の答弁は、自衛隊と連携し、検討を加えるという御答弁だったんです。

これに関してですけれども、防衛省や自衛隊との協議、検討状況、これはその後どのようなふうになったんでしょうか。されたんでしょうか、お伺いしたいと思います。

○山崎駐屯地調整室長 災害時における陸自オスプレイの活用につきましては、昨年の九月、県の防災行政を担当します危機管理・報道局の職員も一緒に佐賀駐屯地の皆さんと意見交換を行ったところでございます。

オスプレイにつきましては、巡航速度が時速四百六十五キロメートル程度、これは一般的なヘリの約二倍の速さであること。また、航続距離は約二千六百キロメートルで、同じ陸上自衛隊の輸送機でありますCH47の約三倍の距離の飛行が可能であることといった特徴がございます。いわゆる中長距離の人員や物資の輸送を高速で機動的に行うことに優位性があるというふうに考えております。そのため、災害時の活用としましては、例えば、遠くの都道府県で災害が発生した場合の支援ですとか、また本県が被災した場合には、県外からの支援要員ですとか物資を受け入れるといった場面においてオスプレイの特徴が生かされると考えているところでございます。

一方で、オスプレイは幅が二十五・八メートル、全長が十七・五メートル、自重は十六トンと大変大きな機体でありますことから、被災状況を把握するための情報収集ですとか、要救助者をつり上げて救助するといった活動につきましては、まずは他のヘリの活用が想定されているところでございます。ただ、オスプレイにも情報収集や救助といった機能が備わっておりますことから、オスプレイとして役立つのではないかと考えているところでございます。

オスプレイの活用そのものは陸上自衛隊が決めることであります。今月末予定の佐賀県防災会議におきましても地域防災計画における佐賀駐屯地の位置づけに関する審議が予定をされているところでございます。駐屯地調整室として、今後も引き続き災害時の活用につきましても調整を図ってまいりたいと

考えております。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱいつだったか、熊本地震か何かがあったときに、オスプレイが救援というか、物を運んでいったというようなことがあって、しかし、飛び立とうにも飛び立わずに、当時、草などが焼け焦げたりするから、貴重な水をオスプレイのいるところにはばんばん水を流して、そういったことをして、何と救助に行つて、かえつて被災地に迷惑かけているじゃないかというような使われ方をニュースなどでも見まして、これはあんまり防災関係というか、災害支援とかいうことには向いていないんじゃないかなというふうにも思つたりもしたところです。こういった話し合いがされているかについては今お話もされましたけれども、確かにこれについては難しい面もあるんじゃないかなというふうにも思つたりしています。

ちよつと急いで次に行きます。海水混合施設についてです。

先ほどもちよつと見てきました。今季のノリ時期に合わせて、昨年十月から稼働しているというふうに思ふんですけれども、この施設も御存じのとおり、佐賀県の財産、大体お貸しする場合は年間二千二百万円です。しかし、それは無償で貸与したという形を取つて造られました。十年間そのまま貸し続けるのと二億二千万円になります。また、防衛省の海水混合施設の工事に当たつては三百八億円もかけて造られたというふうに言われているんですけれども、どういった使われ方をしているのか、その状況についても改めてお聞きしたいと思います。

○山崎駐屯地調整室長Ⅱ委員おっしゃられたとおり、本日の午前中の現地視察の際にも防衛省のほうから説明があったところですが、私のほうからも改めまして説明をさせていただきます。

海水混合施設は、ノリの漁期中に佐賀駐屯地や佐賀空港、それからその周辺

に降りました雨水ですとか、空港や駐屯地から排水された生活排水を海水と混合して有明海のほうに排水するための施設でございます。

少し具体的に申し上げますと、駐屯地等に降つた雨水や駐屯地から排出されて浄化槽で処理された生活排水が既存の水路を通りまして、樋門周辺の潮遊池に集水をされます。そして、その潮遊池の水位が上昇しますと、排水ポンプで集水された雨水等をくみ上げまして、樋門近くに設置されている吐出水槽というところで海水と混ぜ合わせをしまして、比重を調整した上で有明海に排水をされます。

ただ、海水は満潮時の前後二時間程度しかくみ上げることができませんので、国造樋門に整備されております一時貯留池、そのほうには、いわゆる海水混合が稼働しているようが稼働していませんが、潮遊池の水位が一定以上になりますと雨水等が貯留されるといった仕組みになっているのが海水混合施設の全体像といった仕組みになります。

そして、運用につきましては、今日も説明あつておりましたけれども、ノリ漁期が始まる前の十月一日から運用が開始をされております。また、施設の操作や監視、点検といいました維持管理につきましては、施設の管理者であります九州防衛局のほうに業者に委託をされているところでございます。

それから、九州防衛局によりまして、今年一月の施設の稼働日数は、国造樋門が十三日、平和樋門が十九日と聞いているところでございます。

以上でございます。

○武藤委員Ⅱ今お聞きしましたけれども、莫大なお金を使ってあの施設を造つて、実際にはお聞きしたところ、国造樋門が十三日、平和樋門が十九日というふうにお聞きしたんですけど、水位が上がってからはないと比重を調整して出すという形にはならないわけで、やっぱりそれだけ月のうちの十日超、もしくは二十日弱というところでは使われていないということだと思ふんですね。し

かし、それについては漁業者の皆さんたち、どんなふうな御意見をお持ちなんでしょうか。

○山崎駐屯地調整室長 Ⅱ 水位が上がらないとできないというか、いわゆる自動感知をしていますが、水位が上がってしまうとあふれたりするので、そのタイミングで混ぜて出すと。漁業者との約束は、海に出す場合は必ず比重をちゃんと調整した上でやってくれという形で、それは出すときには必ず守るような形の仕組みになっておりまして、漁業者からそれに対して何か声が届いているということは承知していないところでございます。

以上でございます。

○武藤委員 Ⅱ そろそろ時間もありませんけれども、出すときにあらかじめ排水しますよというふうな、そういった連絡などはされているのでしょうか。

○山崎駐屯地調整室長 Ⅱ 都度都度の説明はないと思います。いわゆるこういう形で流しますよというのは漁業者の皆様にも、仕組みも含めて、防衛省のほうからしつかり説明をしておりますので、都度の説明はされていませんけれどもちゃんと潮位が上がったときに適切に運用はしているというふうに承知をしております。

以上でございます。

○武藤委員 Ⅱ 私に与えられた時間もそろそろ尽きると思っていますので、また別の場所での質問などをしていきたいと思っておりますので、今日はこれで終わりたいと思います。お疲れさまです。

○定松委員 Ⅱ 佐賀空港・有明海問題対策等特別委員会の二番バッターを務めます、自民党ネクストさかの定松でございます。今日は大きく二点に絞って質問をさせていただきます。

まずは、九州佐賀国際空港の今までの運営に関わるもの、それから、滑走路延長、それから平行誘導路についてお伺いをさせていただきます。

この佐賀国際空港は、平成十年七月に開港して二十七年が経過をしております。これまで様々な利用促進や路線誘致などによって利用者数を着実に伸ばしてきたものの、コロナの影響があったり、そして今、コロナ禍から徐々に回復しています。

そのような中、昨年七月から佐賀駐屯地の運用が開始されました。オスプレイ十七機、そして、その移駐も完了して、今後、目達原からのヘリ五十機の移駐も予定されているというふうに認識をしております。

九州佐賀国際空港が民間空港として発展したことも考慮すると、この空港を利用する航空機が今後ますます増えていくこととなるとの想定を私自身もしております。

一方、県では、就航エリアの拡大、そして、パイロットの制約の解消、さらなる安全性の向上を目的に、滑走路延長の取組を進めているということでございます。

この滑走路延長には理解しておるものの、もともと二千五百メートルの滑走路で計画されており、そして、先ほど説明があったように、二千メートルでの運用ということで、将来については二千五百メートル、本来の計画どおりの変更ということで、用地も今までも取得をされているというふうなことで説明がなされました。

そうした中、今回、令和八年度当初予算において、平行誘導路の整備検討調査事業費が計上されて平行誘導路の整備はここ数年で議論がなされるようになります。私としては若干唐突感があるなというふうに思いました。

そこで、次の点についてお伺いをさせていただきます。

この平行誘導路の必要性、これをまずお聞きいたします。

○青山空港課長 Ⅱ 一般に平行誘導路の効果というものでございますが、離着陸回数的大幅な増加を可能とすることや、航空機が滑走路にいる時間が短くな

ることで他の航空機との交錯リスク、これを回避できるなど、安全性が向上すること、あるいは滑走路の効率性が向上することにより、柔軟なダイヤの編成が可能となることなどと言われているところでございます。

平行誘導路が整備されていない九州佐賀国際空港では、離着陸の際、滑走路端とエプロンとの間の移動に滑走路を使用することによってなっているために、滑走路を占有する時間が長くなっている状況でございます。平行誘導路が整備されることで、滑走路を使用することなく滑走路端とエプロンとの間を移動することが可能となりまして、滑走路の占有時間が短縮され、効率性が大幅に向上をいたします。あわせて、航空機が滑走路から速やかに離脱することで安全性の向上にもつながるというところでございます。

こうしたことが平行誘導路を整備する目的ということになっております。以上でございます。

○定松委員 今後、離着陸の回数が増えてくることを想定しての措置である、計画であるというふうな認識をしておりますが、現在のところ、佐賀空港の利用者、これは二〇一八年がたしか最高で八十二万人、県民の人口を超えたんですね。コロナのときはたしか五十万人台まで一気に、もっと下がったのかな、そして、やっと今回復しても八十二万人。たとえば、大村市の長崎空港、これは三百万人ぐらいなんです。そして、小松空港が百三十万人、そして、熊本空港は三百七十万人というふうな、空港を利用する人口、利用者数というのはよその空港は大変多い。佐賀は便数も少ないので、確かに少ないのかなというふうな気がいたします。

もっとも利用者数を増やすには、まずは、そういった今説明されたように、誘導路を整備し、そして、滑走路をちゃんと二千五百メートル、もともと計画どおりしていくということが必要なかなというふうに感じているところでございます。

この平行誘導路と離着陸の回数の関係について伺いますけども、平行誘導路が整備されているほかの空港、その離着の回数、これはどういうふうになっているのか。また、現在の九州佐賀国際空港の離着回数というのはどのようなになっているのかお聞きます。

○青山空港課長 平行誘導路が整備されている岡山空港など、ほかの空港の離着陸回数を見ますと、おおむね年間一万回以上の離着陸回数となっている空港に平行誘導路が整備されている傾向が見られます。

また、九州佐賀国際空港におけます令和六年度の民間航空機の離着陸回数は年間約七千回ということになっているところでございます。

以上でございます。

○定松委員 将来のこの九州佐賀国際空港の離着陸回数、これはどのように増えていくのか、見込み、計画、そういうのがあれば教えてください。

○青山空港課長 令和五年度に策定をいたしました「佐賀空港がめざす将来像2024」におきましては、国内線を一日五往復から八往復、国際線を週十一往復から二十往復することを目指すこととしております。

この結果、旅客機やほかの小型機など、民間航空機の離着陸回数は年間約一万一千回程度になるのではないかとというふうに見込んでいるところでございます。

以上でございます。

○定松委員 九州佐賀国際空港、そのように増えていくことが望ましいと私も思っています。それについては、やっぱり早急に対処をするべきこと、これはもうやっぱり二千五百メートルにすること、そして、誘導路も整備されることが望ましいのだというふうな説明も納得がきました。

この平行誘導路の必要性についても少し聞きますが、佐賀駐屯地の運用も始まっておりまして、こうした現状を踏まえると、県は平行誘導路の必要性、

これは民間の空港の運営だけじゃなくて、駐屯地も考えるとどのような必要性和捉えているのかお聞きします。

○青山空港課長 先ほど御答弁させていただいたとおり、九州佐賀国際空港は、民間航空機だけであっても平行誘導路が必要な離着陸回数に近づきつつあるところでございます。

さらに、佐賀駐屯地においては、オスプレイ十七機の移駐に加えまして、目達原駐屯地からのヘリの五十機の移駐も予定されております。自衛隊機の年間離着陸回数は一万七千回というふうに言われております。

今後、九州佐賀国際空港の滑走路を使用する航空機が大幅に増えていくことを考えますと、全ての航空機の円滑な運行と、さらなる安全性の向上、これを可能とする平行誘導路の整備が必要であるというふうに考えているところでございます。

以上です。

○定松委員 分かりました。将来的には民間の空港、佐賀空港だけでも一万回を超える。そして、駐屯地のヘリやオスプレイに関しても一万七千回を超えるということですから、早急な整備が必要になってくるなというふうに思うところでありますけれども、その平行誘導路の整備に係る用地買収についてであります。

この用地買収、先ほどの二千五百メートルにする分は前もって計画どおりに取得をしていると思うんですけども、平行誘導路というのはここ最近出てきた文言でしたので、それらについての追加の用地買収、これが必要なのかどうかお伺いします。

○青山空港課長 平行誘導路につきましては、基本的に滑走路とエプロンとの間に整備する計画ということになります。県が所有する用地の範囲内に収まるのではないかと今考えているところでございます。平行誘導路を整

備することによる関連施設、こういったものの影響も含め、新たな用地買収の要否につきましても、今後検討を進めていく中で明らかになっていくものというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○定松委員 平行誘導路をつくることによって、新たな用地買収は今のところ計画にはないということでしょうか。

○青山空港課長 基本的には、平行誘導路本体で用地買収が必要になるということはないというふうに考えております。ただ、建設をしていく中で、例えば、航空灯火でありますとか無線施設、あるいは気象施設、そういったものの移設等々が必要になってくる部分もあるかと思えます。そうした部分で、もしかしたら何か用地を買収しなくてはいけないということも想定はしているところでございますが、今のところ、基本的に追加の用地買収は必要ないというふうに考えているところでございます。

以上です。

○定松委員 分かりました。先ほどからの説明を聞いておりますと、これは早急につくらないかぬというふうに伝わってはくるんですね。実際この平行誘導路と滑走路延長というのは一体性を持たせたほうが良いというふうな、勉強会するときにもそういったお話がありました。これは一体性を持たせたほうが良いということであれば、当初から計画にのせておかんばいかぬやったのかなというふうにも感じるんですが、この供用と同じタイミングに実際なるのかどうかお伺いします。

○青山空港課長 今回の検討調査におきまして、地盤改良の工法であるとか滑走路延長工事を踏まえた施工計画などの検討を行うこととしております。供用時期につきましても、こうした検討を進めていく中で明らかになっていくものというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ それでは、平行誘導路の整備に係る検討調査の取組についてお伺いいたしますが、平行誘導路の整備と滑走路延長、これは同時の工事が必要と言われています。今回の検討調査にどのように取り組んでいくのか、もう一度お願いします。

○青山空港課長Ⅱ 今回、令和八年度予算案に計上させていただいております平行誘導路整備検討調査事業でございますが、平行誘導路整備に係る工事の期間であるとか費用、こういったものの算定、あるいは滑走路延長工事を踏まえた施工計画の検討などを行うものでございます。滑走路延長も平行誘導路整備もそれぞれが規模の大きな工事となりますことから、同時の工事が必要というふうに考えているところでもございます。

有明海の漁業者の方々や地元にお住まいの方々はもとより、九州佐賀国際空港に係る方々にとってどうしたら工事による影響を最小化できるか、これを常に念頭に置きながら検討調査を進めていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○定松委員Ⅱ この平行誘導路、そして滑走路の延長、これは早急にしたいだけが必要がありますけれども、タイムスケジュール的には先ほどの答弁のようにあと何年後につくらんばいかぬ、それから、平行誘導路と年次が一緒になるのかと聞きましたけれども、令和何年度の使用開始になりますか、もう一度お願いします。

○青山空港課長Ⅱ 滑走路延長につきましては、令和十五年度までの供用、これを目指しているところでございます。平行誘導路の整備につきましては、やはり滑走路延長と同時に工事を進めていくということが最大の観点ということになってきますので、その施工計画を踏まえた上で平行誘導路の整備について

も施工計画を検討してまいります。そうした意味では、平行誘導路整備に係る施工計画というものについては今後の検討の中でのということになってまいります。

以上です。

○定松委員Ⅱ これはあと七、八年もかかるんだと、さっき聞きよって思いましたけれども、それまでの間に利用がどんどん増えていくという状況になってくるんですね。それは安全性も含めてしっかりと検討していただきたいと思えます。しっかりと頑張ってください。

次の質問に入らせていただきます。問二は、有明海の環境変化に対応したノリの安定生産の取組についてお聞きをいたします。

この有明海を取り巻く状況、潮の流れの低下や海底の底質の悪化、さらに近年では、地球温暖化など気候変動の影響を強く受けております。非常に厳しいものとなっていると伺っております。有明海の基幹産業であるノリ養殖は、令和四年度以降、三年連続で赤潮や少雨の影響によって栄養塩不足により全域で色落ち被害が発生するなど生産量が減少してきました。漁業者の経営は厳しさを増しているというふうに言われておりました。

今漁期については、高水温の影響によって過去最も遅い十一月三日の種つけというふうになりました。要するに海水温が下がるのを待ってということになってしまったわけですけれども、漁業者の努力などもあって、秋芽ノリ期につきましては上質のノリが生産され、豊作と言える生産状況となりました。一方、冷凍網については、赤潮の影響によって全域で栄養塩が低下し、厳しい生産状況となっていると聞いております。

午前中、空港と一緒に、私は半分は外の潟のほうを見ておりました。漁船で仕事をしておられる方々も一緒に、あれは酸処理の芽の消毒作業なんだろうなというふうな感じがしておりました。ちょっと遠目に見たんですけど、まだ若

干色は黒いような感じがいたしましたので、いいノリが取れている。そして、聞くところによれば、二百八十億円、二百九十億円、三百億円目前というふうな情報もあつておりまして、今月末まであと二回ほど入札を残すという状況だと聞いております。

そこで、次の点についてお伺いをいたします。

今漁期のノリ養殖の生産状況についてお伺いをさせていただきます。

まず、秋芽ノリ期の生産状況についてはどうなっておるのか、水産課長、よろしく願います。

○横尾水産課長 秋芽網期は過去最も遅いスタートとなりましたが、心配された高水温の影響もなく、種つけは順調でありました。その後の生産においては、少雨の影響により河川などからの栄養塩の供給が少ない状況が継続したため、人為的な海域への栄養塩の添加を行うことや、ノリ網の管理を適切に行うなど、漁業者の方々をはじめとした関係者が懸命に努力されたところであります。

なお、今漁期の大きなトピックスは、年内、珪藻赤潮の発生がなかったことにあります。この珪藻赤潮はノリと栄養塩を競合する種類ですので、この赤潮の発生がなかったことから、栄養塩の添加の効果が高かったと考えられます。その結果、二年ぶりに「佐賀海苔[®]・有明海一番」が出品されるなど、良質なノリが生産され、秋芽網期の入札結果は生産枚数が約九・八億枚、生産金額が約二百三十一億円となり、秋芽網期ではいずれも過去最高となっております。

以上、お答えします。

○定松委員 秋芽ノリだけで二百三十一億円、これはすごい数字であります。

それでは次に、冷凍網期につきましてお伺いをいたしますけれども、冷凍の時期については、東中部では一月二十七日から、そして、西南部地区については二月二十三日から開始されたということでありまして、この養殖のスケジュールが地区間で大きく異なっておりますけれども、そういったスケジュールが異

なった経緯、そして、地区別の生産状況はこれによってどういうふうになっているのか御説明ください。

○横尾水産課長 冷凍網期の開始日は、例年、全域で統一日となるところであります。今年度は、委員から御説明いただいたように、東中部地区では一月二十七日、西南部地区では二月二十三日になったところであります。

スケジュールが異なった経緯につきましては、東中部地区においては、秋芽網期の生産が好調でありましたが、病気のリスクが高まっていたことから、一月二十四日に一旦漁場からノリ網を全て撤去し、病気のリスクを下げ、その三日後に冷凍網期が開始されたところであります。

一方、西南部地区においては、秋芽網期の生産が好調だったことに加え、病気のリスクが低かったこと、さらには一月上旬に西部地区で赤潮が発生し、その後の栄養塩の低下が予測されたことから、取れるうちに取るというような判断があつたことなどの理由から、西南部地区のみ、秋芽網期を二月上旬まで延長し、これに伴い、冷凍網期の開始を他地区より遅らせたというものであります。

次に、地区別の生産状況は、東中部地区では河口域で良質のノリが生産されましたが、沖合域では少雨などによる栄養塩不足により色落ちが発生しております。その後、二月の下旬のまとまった雨で色調がやや回復したものの、水温上昇による病気の被害拡大により、現在、厳しい生産状況となっております。

西南部地区では、開始直後は栄養塩不足でありましたが、二月下旬のまとまった雨に加え、三月三日に赤潮が終息したこともあり、栄養塩は回復傾向にあります。現在、一回目、早い人で二回目のノリの摘み取り作業を行っているところでありまして、良質のノリが生産されているというところでございます。以上、お答えします。

○定松委員 昨日、実はノリの養殖業者を訪ねました。冷凍ノリの一番摘みを

もらったんですけども、やっぱりきれいかったですね。こんなのがまだ取れているのというぐらい良質のノリが今取れていたんですね。今後温度が上昇するので、恐らく二番摘みまではどうなるのかなというふうな感じでお答えになっていました。感想としては、もうとらんでよかというぐらい腹いっぱいになっているような感じを受けたんですけども、やっぱりとれるときにとつとかんばいかぬというふうに思って、内心はその方々も取れるとき取っておこうというふうな心持ちであったように聞こえました。非常にいいことだなと。

今まで有明海全域で、一、二の三で冷凍に移り変わっていたものを、今回区分けて二段階でやっていった、その効果が十分出たのかなというふうに思いますし、二月の雨の少雨傾向にあったものが急に雨が降って、そして、私は雨が降ったときに田んぼの圃場のコルゲート管から水が出ているかなというふうなところまで見たんですね、やっぱりかなりの量が降っていました。麦の圃場にしても、タマネギの圃場にしても、その畝の溝の部分には水たまりができるぐらいの降雨でしたので、これはきつと有明海にはいい影響が出るなというふうに思っておったところでございます。

それでは、色落ち対策について、先ほど触れられました赤潮、少雨、これの栄養塩の不足が頻発しているために、色落ち被害を軽減することが安定生産のためには重要と考えております。その色落ち対策についてどのようなことをやったのかお伺いをいたします。

○横尾水産課長 色落ち対策についてお答えいたします。

色落ちの原因となるのは赤潮や小雨でございますが、赤潮対策として、まずは赤潮プランクトンを食べる二枚貝の増殖というのが重要になってきます。今非常に力を入れて行っているのがサルボウ貝ですね。サルボウの増殖になりますので、現在サルボウの増殖について様々な取組を行っているところでございます。

その一つとして、サルボウの種苗放流です。種苗放流については令和四年度から取り組んでおり、今年度は十二月二十五日までに殻長二から十ミリの稚貝約三百二十一万個を豪雨の影響が少ない西南部地区を中心に放流しております。放流した稚貝が大きくなり、卵を産む母貝、母親の貝のことを母貝と言いますけれども、母貝となることを期待しているところです。

また、近年の調査結果によりますと、卵から生まれた浮遊幼生が増加傾向にあることが分かっております。この浮遊幼生とは、基本的に二枚貝は卵から生まれると、海の中を漂う浮遊幼生の期間が約数週間あります。海にある何らかの構造物にこの浮遊幼生が付着して稚貝となります。この浮遊幼生の生き残りを高めるため、効率的に付着させる採苗器を生息に適する場所に設置することなども重要というふうに考えております。このため、採苗器の材質や設置場所の検討を行っており、効率的な採苗ができるよう、今年度は中西部地区を中心に全域で五万五千本を試験的に設置いたしました。

その後の調査結果において順調な稚貝の付着が確認されており、特に中西部地区の一部では、設置した採苗器に一本当たり千個体以上と多くの稚貝が付着していることを確認しました。

なお、有明海漁協においても、今年度、国の有明海再生加速化対策交付金を活用し、全域で採苗器二万三千本を設置されております。

以上、お答えします。

○定松委員 このサルボウの浮遊幼生が、例年というか、前年よりも少し多くなってきたと、いいことでしょうか、大被害のときに一回かなり激減した、それがやつと増えてきているというふうにも私も認識しております。

さっき問題になったこのサルボウの採苗器、これはササの木、あれはたしか二メートルぐらいやったかな、それを渦に刺していくんですけど、私も何十年も前にそれを経験したんですけども、その当時、十万本ぐらい立てていたとい

うふうに聞いております。たしか南明漁協でも、そのうちの一万本ぐらい立っているんですね。ですから、五万五千本というのはちよつと少ないような気がするんですけども、いつか西南部地区の意見交換会の場では、どうか目標を五十万本にしてくれないかというような意見も出ていたかと思ひますので、その取組をもつと加速させてほしいなというふうに思つたんですが、これは五万五千本をもう少し増やせるんですかね。

○横尾水産課長Ⅱ県の取組として、試験的に五万五千本をやっておりますけれども、これは少しづつ増やしていこうというふうに考えています。

さらに、有明海漁協さんのほうで、国のほうから直接予算を受けて実施している加速化交付金のほうでも、数倍レベルで本数を増やしたいというふうな御相談は受けておりますので、適切な場所や時期等に関して、有明水産振興センターと一緒に、しっかりと考えて、効率よくできるようにやっていきたいと思つています。

以上です。

○定松委員Ⅱ分かりました。全体に増やしてほしいなと思つています。

今までサルボウが一番捕れたときは、たしか千八百トンとか、そういった数字まで上がつとつたんですが、今はもう全域で数十トン単位まで下がっているということでございますから、これは一桁、二桁増やさんばいかぬとですよね。その取組もしつかりしていただきたいと思ひます。

それでは、次に色落ち被害を軽減するために赤潮の発生、発生後の動きを予測し、養殖管理に活用することが重要ということで、今議会にも提案がされておりました。その取組状況というのはどのようになっているのか、よろしくお願ひします。

○横尾水産課長Ⅱ令和六年度から九州大学等と連携しながら、赤潮の動き、赤潮の発生やその後の拡大など、赤潮の動きや水温、塩分などの海況を高精度に

予測できる海況予測システムの開発に取り組んでおります。

赤潮の動きの予測については、現在、必要な情報となるプランクトンの種類やその種類ごとの増殖に関する基礎的なデータの蓄積及び解析を進めているところでございます。

なお、水温、塩分、潮位の予測システムについては、開発が進んだことから、漁業者の方々に情報提供しており、養殖スケジュールの検討やノリ網の水位調整などの管理に活用されています。

以上、お答えします。

○定松委員Ⅱ今までも、たしか赤潮の被害状況は、私の知っておる限りでは、ファクスでばつと来ていた。そこには栄養塩等が〇・四ですよとか、そういったものが、潮流も含めて、データが漁業者のほうに流れてきていたんですね。ノリ業者のプロたちは、それを見て、ノリのつり高とかなんとかも、しっかりと取り組んでおられました。

今後、その予測、予察といったものが、このデータとして、例えばアプリに直接配信するとか、アプリで瞬時に三十分ごとに更新されるとか、そういったところまで取り組んでいけるのかどうか、ちよつと聞かせてください。

○横尾水産課長Ⅱ現在の予測システムについても、ホームページのほうで漁業者の方々がアクセスして、予測の数日後の水温の状況とかを見るようにはやっております。

ただ、委員が言われたように、利便性を上げるという意味でアプリを活用する、そういったことも今後必要になってくるかなというふうには思つております。

いろんな努力をして、なるべく漁業者の方々が利用できやすいような情報提供というのを努力していきたいというふうに思つています。

以上です。

○定松委員Ⅱ私たまに一年に数回、釣りに行くんですね。釣りに行くと、ナビがついていますし、魚探、魚の群れ、これはどういう魚だ、サワラだとか、それからこれはタイよね、イカよねというのが、見る人によってはきちっと分かるというふうなことで、船ごとにだんだんと魚探の精度も上がってきているんですね。それから考えると、ノリはこの取組というのはちよつと遅かったなというふうな気もいたします。

ノリの漁師さんたちも、きつとすぐそういう装備を船とノリ小屋のほうにつけて、そういったアプリを十分活用できるようにすくなると思うんですね。ですから、精度を上げた利活用ができるように、そして情報が真つすぐ、何ていうんですかね、摘みに行く若い世代の人たちが瞬時に判断できるような体系づくりをしていただきたいと思います。

今後の取組につきまして、養殖環境の変化を踏まえた安定生産に今後どのように取り組んでいくのか、横尾課長にお伺いします。

○横尾水産課長Ⅱ気候変動の影響による環境変化は今後も続くと考えられ、さらなる水温上昇に伴う漁期の短縮や、潮位や赤潮等による栄養塩不足が想定されます。ノリの安定生産のためには、こういった環境変化に対応した対策が必要というふうに考えております。

色落ち対策としてのサルボウ増殖につきましては、稚貝の放流や効果的な採苗器の設置を継続して実施するとともに、有明海漁協では、来年度、採苗器の設置本数を増やすことを計画されておりますので、円滑に取組が進むよう、しっかりと支援していきます。

海況予測システムに関しては、来年度は現在提供している水温や塩分などの予測精度をさらに高めるとともに、赤潮の動きについては、データの蓄積と解析を進めます。データの提供の仕方についても、なお一層努力をしていきたいというふうに思っております。

また、栄養塩不足の対策として、直接ノリに栄養剤を添加し、色調を維持する技術開発の実証に取り組んでいきます。

今後とも漁協や国、大学等との連携をさらに強め、漁業者の方々将来にわたって安心してノリ養殖を営めるよう、ノリの安定生産に向けて取り組んでまいります。

以上です。

○青木委員Ⅱ自民党の青木です。ちよつと風邪で声がこのような感じになって大変聞きづらいと思います。まずおわび申し上げます。

簡潔に質問いたします。

佐賀空港の自衛隊使用について質問いたします。

まずは佐賀駐屯地には日頃より国防の最前線を担われていることに敬意と感謝を申し上げます、何より隊員の方々の御安全を願います。

佐賀駐屯地が開設されて既に八カ月が経過しました。日夜厳しい訓練が行われていると思います。特に周辺の駐屯地への飛行訓練をはじめ、相浦駐屯地を有する水陸機動団との密な連携のための訓練も行われていると承知しています。

先日、水陸機動団長であり、相浦駐屯地司令でもある武者司令とお話する機会がありました。佐賀駐屯地が開設されたことで近接性を生かした連携が取りやすくなり、一体的な運用に向けたスキルアップや練度向上にもつながるなど、佐賀駐屯地に大きく期待をされておりました。

また、佐賀駐屯地の青山司令と水陸機動団長の武者団長は防衛大学時代からの間柄とのことで、今後、密に連携を取っていかれる上で、大変頼もしい存在であるとお二人であると感じたところです。

一方で、目達原駐屯地から移駐するヘリコプター隊、約五十機については、これから計画をされていくことになると思います。しかし、このヘリコプター隊の約五十機の移駐については、いまだ具体的な計画が示されておらず、吉

野ヶ里町や上峰町からは、部隊移駐による隊員やその家族の転出など、まちづくりへの影響を心配する声や、今後のまちづくりを検討していく上で重要な情報が全く示されていないことへの不安の声があるのも事実であります。

佐賀駐屯地と地域との信頼関係構築については、佐賀駐屯地の隊員の方々が地域に入って清掃活動への参加など、積極的に地域への理解促進につながる活動に対して努力をされており、大変頼もしいと思っております。県としても、今後このような駐屯地の前向きな姿勢に対して真摯に対応していく必要があると考えます。

そこで、次の点について伺います。

一点目は、目達原駐屯地に所在するヘリコプター部隊の移駐についてです。

まず、ヘリコプター隊、約五十機の部隊の移駐スケジュールについて、防衛省からどのような説明を受けているのか伺います。

○山崎駐屯地調整室長 先ほど委員からも紹介がございました相浦駐屯地の武者司令との対談記事、私のほうも読ませていただきました。

さて、御質問がございました目達原駐屯地からのヘリ約五十機の佐賀駐屯地への移駐の時期につきましては、平成二十七年七月の防衛省からの佐賀空港の自衛隊使用要請の際、オスプレイ十七機の配備だけでなく、周辺の市街化が進む目達原駐屯地からもヘリ約五十機を新たに設置する駐屯地に移駐させたい旨の説明がございました。

そして、このことにつきましては、昨年三月のこの委員会であります佐賀空港・有明海問題対策等特別委員会におきまして、九州防衛局の企画部長のほう駐屯地の整備状況を踏まえて検討することになっており、現時点ではまだ決まっていないという趣旨の答弁をされており、県に対しても同様の説明がなされているところでございます。

なお、駐屯地の整備状況ということで申し上げますと、昨年六月末までに隊

庁舎のほか、格納庫や駐機場、燃料タンクなどオスプレイの移駐に最低限必要な工事を完了しまして、同年七月九日に佐賀駐屯地が開設をされたところでございます。このため、本日の午前中の視察の際にも説明がございましたが、開設後の現在におきましても、体育館ですとか倉庫や車両整備場などの工事が行われている状況でありまして、防衛省からは全体の整備が完了する時期は未定であるという説明を受けているところでございます。

以上でございます。

○青木委員 移駐のスケジュール等が県のほうで分かり次第、地元には丁寧な説明をお願いしたいと思います。

次に、地元自治体への対応についてであります。

吉野ヶ里町及び上峰町に対して県はどのように対応を行っているのか、また、今後どのように対応していくのか伺います。

○山崎駐屯地調整室長 目達原駐屯地は、昭和二十九年に開設されて以来、七十年以上が経過しております。昨年七月に開催をされました目達原駐屯地創立七十一周年記念行事には私も参加をさせていただき、青木委員とも現地でお会いをさせていただいたところでございます。

目達原駐屯地は、地元の吉野ヶ里町や上峰町との間で七十年以上にもわたる期間をかけまして信頼関係を築き上げてこられたと認識しております。他方、防衛省の計画では、目達原駐屯地のヘリコプター約五十機、隊員にしまして五百名から六百名が佐賀駐屯地に移駐することとされております。

そうした中、吉野ヶ里町では、昨年六月に目達原駐屯地司令に対し要望書を出されるなど、地元自治体である吉野ヶ里町や上峰町が移駐による影響を懸念されていることは承知をしているところでございます。防衛省や自衛隊にあっては、関係自治体や地域との関係を継続していけるよう丁寧に取り組んでいただきたいと思っております。

県としましては、これまで吉野ヶ里町や上峰町に対して、佐賀空港の自衛隊使用への対応状況ですとか駐屯地の開設に向けた動きなどについて、情報提供や意見交換などを行ってきたところでございます。現時点では、防衛省から具体的な移駐の時期ですとか方法についての説明はございませんが、防衛省から説明があれば、地元の吉野ヶ里町や上峰町と情報共有をしっかりと行つてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○青木委員 引き続き丁寧な対応をお願いしたいと思えます。

二点目は、佐賀駐屯地と地域との関係構築についてです。

まず、佐賀駐屯地の取組についてであります。

駐屯地開設以降、隊員の方々は、地域の清掃活動などで地域の方々と一緒に汗をかかれています。佐賀駐屯地では、地域との関係構築のためにこれまでどのような取組が行われてきたと承知をしているのか伺います。

○山崎駐屯地調整室長 昨年七月の駐屯地の開設以降、佐賀駐屯地の隊員の皆さんは様々な地域活動に積極的に参加をされているというふうに承知しております。

幾つか紹介させていただきますと、昨年十月に行われました川副町の海童神社での秋祭りには十八名の隊員が参加をされました。その際、保存会の会長からは、荷が重いので本当に助かった、自衛隊の人たちと一緒にやってこの町の活性化につなげていけるよう努力をしたいといったコメントがあったと聞いております。

また、地元の川副中学校の恒例行事であります学校周辺を約十二キロ歩く行事に参加された際には、これからの進路を隊員に尋ねる生徒もいたといった新聞記事もございました。

それから、佐賀を代表するイベントでありますバルーンフェスタには、約七

十名もの隊員が参加をされました。参加希望者も特に多く、実際に参加をした隊員の方々からは、とても満足をされたと聞いているところがございます。

最後に直近の話でありますと、「さが農業まつり」に参加をされ、一度に二百人分の食事を作ることが出来る野外炊具という、いわゆるかまどを載せた装備を用いまして、八百食の豚汁を無料で配布したところ、大変好評であったというような話を聞いているところでございます。

以上でございます。

○青木委員 本日に隊員の方々は、地域の方に御理解をいただけるように必死に地域に入って活動されていると思います。

最後に、県の対応についてです。

佐賀駐屯地の青山司令とお話した際にも、隊員が心から佐賀を愛し、地域に理解を求める活動を続けていくことが大切とおっしゃっていました。このように、佐賀駐屯地が目指される姿に対して県としても真摯に向き合い、また同時に、しっかりとした形で関わっていかねばなりません。また県では、今後、駐屯地調整室の組織としての改編もあると思えますので、県内駐屯地との連絡体制の維持など関わりを深めていただきたいと要望しておきます。

そこで、県においては、佐賀駐屯地と地域との関係構築に向けてどのように対応していくのか答弁を求めて、質問を終わります。

○山崎駐屯地調整室長 佐賀駐屯地の皆さんは、青木委員からも紹介があったように、青山駐屯地司令がいろんなところで発言されているように、佐賀を愛し、佐賀に愛される駐屯地を目指していると承知をしているところでございます。県といたしましても、佐賀のことを好きになってもらえるよう、佐賀市などとも連携協力をしながら、県内のイベントですとか佐賀の文化など、佐賀県や県民の皆さんとのつながりをもっともっと生み出されるような情報を積極的に提供してまいりたいと考えております。佐賀駐屯地には、地元との間で未来

志向の関係が築かれるよう、お互いに敬意を持ちながら信頼を積み重ねてほしいと思っております。

以上でございます。

○野田委員⇨県民ネットの野田でございます。

午前中、駐屯地の視察をさせていただきました。一つだけ感想ということで言わせていただくと、本当に淡々と進めていらっしゃるということと、排水関係も一部あればあったものの、しっかりと管理されているという説明を受けたと思います。

ただ、あそここの八階から改めて南のほうを向いたときに、格納庫が上から見ても真っ白で、艶消しでもないし、上から見て、空港滑走路全体の風景になじんでいるような景観じゃなくて、真っ白というのがこれから先どうなんだろうという、私はちょっと違和感を感じたんですね、ここにありというような、そういうふうに見せるもんじゃないと私はちょっと感じたものです。

今回は有明海の漁業振興について伺わせていただきます。

漁船漁業については、タイラギが十年連続休漁、アゲマキは七年連続休漁、近年では夏場の頻発する豪雨の影響などにより、これまで比較的取れていたサルボウでさえとれなくなるなど、大変厳しい状況が続いているというふうに認識をしております。

田畑であれば、県独自対策でも効果は出るものと考えているところでありますが、有明海は佐賀県、福岡県、熊本県、長崎県の沿岸の四県に囲まれた閉鎖性の高い海域であり、四県で共通の水産資源を利用し、赤潮や豪雨の被害などの共通の課題も多いと認識しているところであります。私はこのような有明海こそ、沿岸の四県をはじめとする関係者が連携した取組が最も重要だと考えております。

また、基幹産業であるノリ養殖についても、令和四年度以降、三年連続で窒

素などの栄養塩不足により、全域で色落ちが発生し、残念ながら生産枚数、生産額の日本一を逃しております。

先ほどもありましたけれども、今漁期については、秋芽網期において、二年前に「佐賀海苔[®]有明海一番」が出品されるなど、久々に明るいニュースがあつたものの、冷凍網期では色落ちが広範囲に発生し、厳しい生産状況となっていると聞いているところであります。高温少雨の中、降れば大雨など、異常気象にも気になるところです。

そこで、次の点についてお尋ねいたします。

まず、二枚貝の資源回復について伺います。

四県協調の取組について、まず伺います。

県では有明海の水産資源を回復させるため、主要な魚介類の放流や漁場環境の改善などに取り組まれており、特に有明海の共通資源であるタイラギとアサリについては、沿岸四県と国が協調して取り組んでいると聞き及んでおります。そこでまず、タイラギについてお尋ねいたします。

タイラギの協調した取組状況はどうなっているのかお尋ねいたします。

○横尾水産課長⇨タイラギにつきましては、卵を産む母貝が少ないことから、有明海沿岸四県の海域特性を踏まえた上で、連携しながら稚貝の生産、放流――タイラギの場合は、この放流がちよつと立ててあげないといけないんです。移殖といえます――による母貝団地の造成を実施しております。

具体的には、タイラギは低塩部の影響を強く受けることから、豪雨シーズンの低塩分化リスクが小さい熊本県で四県分の稚貝を育成し、その後、塩分が低下しにくい秋以降に各県の母貝団地に適する場所、佐賀県では太良町地先に移殖するなど、四県で協調して取り組んでおります。

以上、お答えします。

○野田委員⇨広範囲での連携というふうを受け取ったところであります。これ

からもその連携をよろしくお願いしたいと思います。

次に、アサリについてです。同様にアサリの取組状況はどうなっているのかお伺いいたします。

○横尾水産課長Ⅱアサリにつきましては、一定数の母貝が生息していることから、天然の浮遊幼生を効率よく採苗して管理し、生き残りを高めることで母貝をさらに増やしていくことが重要であります。このため、沿岸四県において、浮遊幼生の発生状況や分布等を把握するための調査を同じタイミングで行い、調査結果を踏まえて各県ごとに最適な位置に採苗器を設置し、ナルトビエイなどからの食害を防ぎながら、母貝として大きく育てる取組を実施しています。

以上、お答えいたします。

○野田委員Ⅱ特にアサリなんかは日頃の食卓に身近に出てくるという、非常に私たちにも身近な食材であります。そういったところの取組というところで、母貝が多いというところには少し安心をさせていただいたところですけども、その生育に関してはいろいろ課題もあるかと思えます。引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

それでは次に、県独自の取組についてお伺いいたします。

四県協調の取組以外にも、豪雨に強く成長が早い、そして、養殖期間が短いスミノエガキの増殖や二枚貝の生息環境改善のための海底耕うんに独自に取り組んでおられると聞いております。

そこです、スミノエガキについて、取組状況についてはどうなっているのかお伺いいたします。

○横尾水産課長Ⅱ低塩部に強いスミノエガキは、近年頻発する豪雨の影響を受けにくく、新たな増養殖対象種として期待されることから、増殖技術の開発に取り組んでいるところでございます。

増殖には、まず天然の浮遊幼生の確保が必要であることから、浮遊幼生が多

く発生する場所や時期の調査や確保に適切な採苗器の種類や形状などの採苗技術の開発に取り組んでおります。

これまでの成果としては、採苗に適した場所が六角川や塩田川の河口域であることが明らかになっております。

以上、お答えいたします。

○野田委員Ⅱ浮遊幼生を生かすも殺すも、やはり海底耕うんですか、そういったところの効果も非常に影響してくるのじゃないかというふうに私は考えるところですよ。

そういった意味で、海底耕うん、取組状況についてお伺いいたします。

○横尾水産課長Ⅱ海底耕うんは、海底に堆積している砂や泥などを攪拌し、底質中に酸素を送り込み、二枚貝の生息環境の改善を図るもので、金属製の爪がついた海底耕うん専用の器具を船で引つ張る方法により実施しております。

県では、漁業者の方々の要望を踏まえ、令和五年度から佐賀市沖から太良町沖の沿岸部において、毎年度千五百ヘクタール規模での大規模な海底耕うんを実施しております。

さらに、従来の方法に加え、耕うん機に備えたノズルから噴射されるジェット水流の力で耕うんする新たな方法も一部で導入するなど、手法の改善にも取り組んでいるところでございます。

以上、お答えいたします。

○野田委員Ⅱこの海底耕うんですけども、私ちょっと今回のやつ調べておりましたところ、「予想以上に大規模な『貧酸素水塊』を確認」、「諫早湾は酸欠状態」、「二〇〇一年八月に実施した有明海の自然環境調査の結果を緊急発表」という中に、ちょっと面白いやつがありました。そういった嫌気化したヘドロに酸素を供給し、質を改善する効果があります。しかしながら、それをやっただけにしても、あまりにも今度よくなるとバクテリアみたいなものが発生して、

逆にすつと酸素が落ちたというような調査結果があるということで、こういったことも非常に改善もするんだけど、貧酸素水塊の発生要因となる負の影響も十分に理解することが必要であるというような文献が大分前に出されているんですね。こういったことは今まで何か実際に聞かれたこと、あるいは影響があったことがございましたらお願いします。

○横尾水産課長⇨委員からお話があったように、海底耕うんに関しては、タイミングによって、場所もそうですけれども、マイナスになる可能性はあります。それを踏まえて適切な時期、場所、方法等を検討する必要があると。先ほど御説明いただいた貧酸素水塊が夏場発生いたします。なので、その夏場の時期を避けて実施をするというようなことは、現在、過去のそういう試験結果とか、そういうものを踏まえて、今一番いいやり方で検討しながらやっているところですので、そういったものもしっかりと把握しながら取組を進めていきます。

以上です。

○野田委員⇨海底耕うんは非常に理屈というか、理論的なもの、あるいは作業的なものには非常に効果があるというふうには一般的には聞いているところです。しかしながら、三カ月ぐらいするとほぼまた元に戻るというような、そういった調査もちよつと今回、私、見たりしましたし、またそうやって種がある、浮遊幼生があるときの前後に開墾したほうがいいとか、何かタイミングもいろいろあるようです。

そういう意味において、またあとちよつと質問の中にはあるんですけども、いろいろな要素、あるいはそういった効果というところを十分に、何といえますか、今までの経過の中で何かまとめられる部分——というのが、実は漁師さんが請け負ってなさっていらつしやるというふうに聞いたわけですね。それはそれで、しっかりと自分たちの仕事領域のところを管理なさっているという面では非常にいいことだというふうには私は思っているんですけども、ただ、

そういったところでの蓄積されたデータは多分ないと思うんですが、経験とか、そういったことが非常に重要になってくるかと思うんですが、そういった海底耕うんの蓄積されたものを生かす方法というのは何か特別あるんでしょうか、お尋ねいたします。

○横尾水産課長⇨先ほどお答えさせていただいたように、常に最適な方法を検討しながら実施をしていくということが重要と思っております。漁業者の方々も海底耕うんされている場所もありますけれども、当然その広範囲にわたつてつぶさにその全てを把握することは難しいんですけども、代表地点を有明水産振興センターのほうで毎年数回、底質調査等を行っていて、その改善の状況等というのは把握をしています。いろんな海底耕うんのやり方も検討している中で、新しいやり方を実施するときには、必ずその前後でその効果を見たりとやっております。

場所によってというのは、東部地区は砂混じりの泥で、西南部地区が泥のほうが多いと。底質も違いますので、適切なやり方も変わってくるんですよ。しかも、二十年前、十年前と比べて、全域の底質の状況というのも徐々に少しずつ変わってきているんですよ。だから、適切なやり方がやはり変わってきているところもつぶさに確認しながら最適な方向を探つて、よりよい効果がでるようにといいものはやっていますので、頑張ります。

以上です。

○野田委員⇨千五百ヘクターという広大なところをそういうふうな細かな管理をしていただいているというところに、また期待をさせていただくところでもあります。

それでは次、ノリ養殖における栄養塩の管理についてお伺いたします。

近年のノリの不作の主要な要因は、少雨や赤潮の発生による栄養塩の不足であると聞いております。

そこで、次の点についてお伺いいたします。
ノリの生産枚数についてです。

令和四年度以降の生産枚数はどのようになっていくのかお伺いいたします。

○横尾水産課長⇨令和四年度から令和六年度における三年間の平均生産枚数は九・五億枚であり、平成二十九年度から令和三年度までの五年間の平均約十七・三億枚の約半分と厳しい生産状況となっております。この原因は、少雨と赤潮の長期化、この二つが重なったことによる栄養塩不足などと考えられます。

今漁期につきましては、秋芽網期では赤潮の発生が少なく、順調な生産状況であったことから約九・八億枚と、秋芽網期の生産枚数としては過去最高でありました。一方、冷凍網期では、少雨や赤潮の影響による栄養塩不足等により生産枚数が伸びていませんが、現在、西南部地区を中心に一枚でも多く良質なノリが取れるよう、漁業者の方々をはじめとする関係者で努力をされているところでございます。

以上です。

○野田委員⇨自然の予測というのは非常に難しいというふうに感じている次第です。そういった中で、赤腐れ病ですか。こういったものも今回発生したというふうに向っているところですか。ノリにはあまり全体的でいうプランクトンには要らないんですけども、二枚貝は逆に必要とするという相反する漁場というところで大変難しいところもあるんじゃないかというふうにも本当に思います。こういったところで、さらにちよつとお尋ねさせていただきます。

他県における栄養塩規制緩和についてお尋ねいたします。

今年一月に本委員会県外視察で、愛知県の海域での栄養塩不足に対する取組を視察させていただきました。愛知県伊勢湾では、高度経済成長期には窒素やリンを含む大量の排水が海に流入し、赤潮や酸素不足が問題になり、他地域に比べて厳しい排水基準を設けてきたとのことでありました。しかし、規制に

よって水質は改善したものの、今度は栄養塩不足がノリの色落ちや二枚貝類の減少の要因の一つとされており、愛知県では総量規制基準の見直しを検討されておりました。

愛知県伊勢湾と有明海の栄養塩の規制に違いはあるのか、この辺りをお伺いいたします。

○古賀有明海再生・環境課長⇨委員御指摘のとおり、愛知県伊勢湾では国が県ごとに排出できる汚れの量、汚濁負荷の総量を制限した規制が適用されています。一方、有明海ではそのような規制はなく、事業所からの排水は全国一律の排水基準が適用されているところです。具体的には、有明海に流入する、例えば、食品工場などの事業所からの排水基準は水質汚濁防止法第三条に基づく規則により定められておりまして、全国一律の濃度基準、一日当たりの窒素が六十ミリグラム／リットル以下、リン八ミリグラム／リットル以下となっております。

一方、伊勢湾では、水質汚濁防止法第四条の二の規定に基づきまして、人口や産業の集中により、事業所排水規制のみでは海域の環境基準を確保することが困難と認められる地域として環境大臣が指定をしております。現在、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の三つの海域が指定されているところでございます。この三つの海域における事業所排水の規制は、国が各県の排出総量を定めた総量削減制度によりまして、全国一律の排水基準よりも厳しい規制が適用されているところでございます。

また、それぞれの海域の水質環境基準でございますが、こちらのほうは環境基本法で規定されておりまして、例えば、有明海のノリ養殖海域におきましてはⅢ類型に指定され、窒素が〇・六ミリグラム／リットル以下、リン〇・〇五ミリグラム／リットル以下の環境基準が設定されております。

一方、伊勢湾のノリ養殖海域におきましては、Ⅲ類型よりもさらに厳しいⅡ

類型に指定されておりまして、窒素〇・二ミリグラム／リットル以下、リン〇・〇三ミリグラム／リットル以下の基準が設定され、有明海に比べ、伊勢湾はより厳しい基準となっているところでございます。

そのため、愛知県では事業者の排水規制によりまして、水質の改善が図られたわけですが、一方で、海域の栄養塩不足が低下し過ぎたため、ノリ、アサリの養殖に必要な栄養塩濃度を確保するよう次期総量削減計画の策定に向け、削減量の緩和や海域の基準をⅡ類型からⅢ類型へ見直しをするなど、国のほうと検討されているところでございます。

以上でございます。

○野田委員Ⅱ細かな御説明を頂戴いたしました。

現地で本当に何でこんなに細かく管理なさっていらっしゃるんだろうと県の職員さんにもお話ししたところでありました。本当に内容がしっかりと規制がかかっていると対する対応ということで理解させていただきました。ありがとうございます。

それでは、最後です。今後の取組についてです。

有明海の漁業振興に向けては、本当に待ったなしといえますか、立ち止まることなく対策を続けていかねばならないと強く感じているところです。十年間で総額百億円、有明海の漁場環境の改善を図ることを目的に、国から漁業団体へ直接交付される有明海再生加速化対策交付金が創設されて年に十億円ということ、今後、各県で活用されるものというふうに認識しております。

これは個人的に期待をするものの、四県で二億五千万円という平等折半というふうな、この金額の割り方方には、私はちょっと疑問を持つところであります。こういった中、これまでの対策に併せて、今後、二枚貝の資源回復やノリの安定生産にどのように取り組まれていくのかお伺いいたします。

○横尾水産課長Ⅱ今後の取組についてお答えいたします。

まず、二枚貝の資源回復につきましては、依然として厳しい状況にあります。タイラギやアサリなど、有明海沿岸の四県で共通して取り組んでいる資源につきましては、国や他県と連携して母貝団地の造成などの取組を継続して行っていく予定です。

また、スミノエガキについては、有明海特産の二枚貝であり、ブランド化やノリ養殖との複合養殖も期待できるため、引き続き本県独自の取組として、増殖技術の開発に取り組んでいきます。

次に、ノリ養殖の安定生産につきましては、色落ち対策としても重要なタイラギ、アサリ、スミノエガキに加え、サルボウなどの二枚貝類の資源回復や環境予測を活用した養殖管理の高度化、さらには、新たな栄養塩添加技術の実証に取り組んでまいります。

今後とも、漁業者の方々が将来にわたって安心して漁業を営めるように、沿岸の四県や国、漁協等との連携をさらに強め、二枚貝の資源回復やノリ養殖の安定生産に取り組んでまいります。

以上お答えいたします。

○野田委員Ⅱありがとうございます。もう一つだけ最後にお伺いさせていただきます。

今までしっかりとそういった対策はなさってこられたものと本当に認識しているところです。

そこで、先ほど申し上げました令和七年度から始まった加速金の交付金ですね。ああいったものが入ることによって、例えば、今まで海底耕うんはこれだけの広さをやっていたけど、こういうふうになくなるんですよとか、あるいは回数がこれだけ増えるんですよとか、今おっしゃってくださったいろんな二枚貝への取組とか、そういったことが、今までこれだったんだけど、プラスこういう交付金加わることによって、もっと充実した部分という、その肉厚され

た部分というのは、何か見える形でお答えできるところはございますか。

○横尾水産課長⇨委員からお話しされた加速化交付金、これは国から直接漁協さんのほうに来る予算ですけれども、この目的は漁業者の方々自らいろんな取組を行うということに使えるお金で、当然、これまで県とか国とか、有明海再生のために様々な取組を行っていますけれども、その成果を活用してより拡大する、名称にもありますように、加速化させるという目的で実施するものですので、本当にいろんな取組は漁業者の方々自らがしっかりと考えて、やるぞというような意気込みを持ってやるということも重要ですので、そういった意味では、こういった交付金が有効に活用されていくんじゃないかなというふうに期待をしているところです。

以上です。

○野田委員⇨先ほど申し上げたように、そういったところが、ああ、よかったですよねというような見える化につながればというふうに思っています。どうぞ頑張ってくださいと思います。よろしくお願い申し上げます。

○石倉委員長⇨これで質疑を終了いたします。

○ 継 続 審 査

○石倉委員長⇨お諮りいたします。

自衛隊による佐賀空港使用、佐賀空港の利活用、及び有明海の海洋環境の保全等に関する諸問題の調査に関する件につきましては、重要な問題が残されておりますので、閉会中もお継続審査に付する必要がある旨を議長に申し出ることといたしたいと思います。これに異議ありませんか。

「「異議なし」と呼ぶ者あり」

○石倉委員長⇨異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。

なお、本日の委員会での質疑応答において、数字または字句の誤り、及び不適切な表現などがありました場合は、適宜委員長の手元で精査の上、訂正など

を行うことに御承認を願っておきます。

これもちまして、佐賀空港・有明海問題対策等特別委員会を閉会いたします。御苦労さまでした。

午後三時二十六分 閉会

速 記 者 竹 澤 理 恵