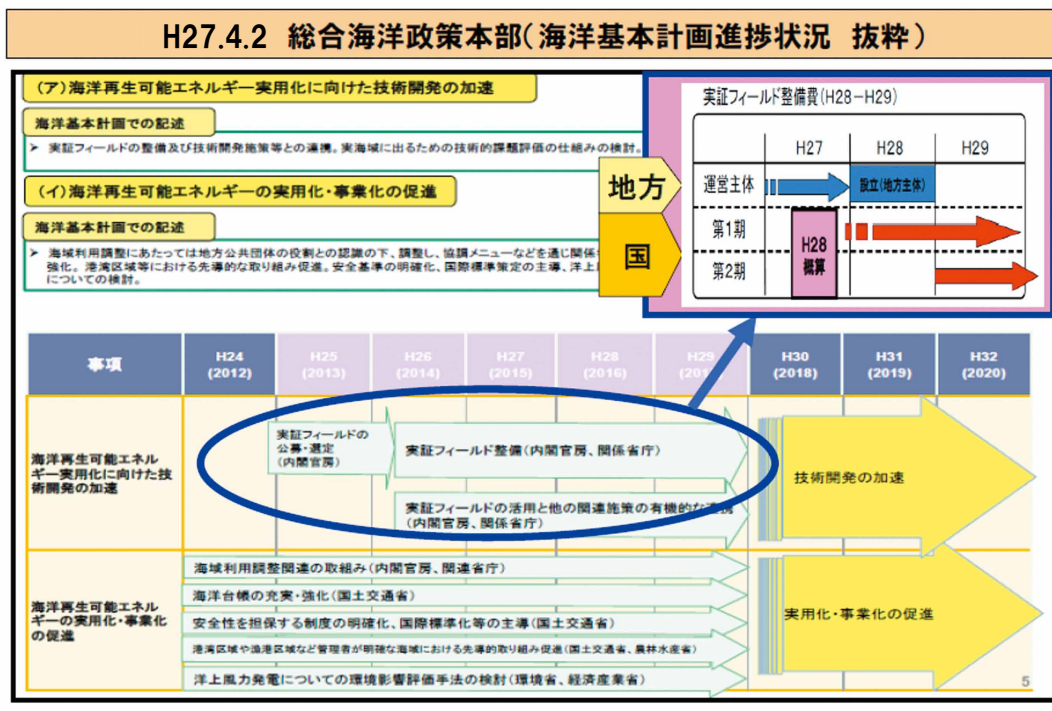


6 海洋再生可能エネルギー実証フィールドの整備促進について

【内閣官房、経済産業省、環境省、国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 海洋基本計画に政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策として明記されている「海洋再生可能エネルギー実証フィールド」について、「海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取組方針」のとおり、所要設備の整備の予算を確保するなど、国による主体的な検討を行い、以下の施策を講じること
 - (1) 開発コストの大幅な低減、ベンチャー企業も含めた民間の参入意欲の向上、わが国の海洋産業の国際競争力強化、関連産業の集積による地域経済活性化のため、実証フィールドの所要設備の整備に必要な財源を確保すること
 - (2) 海洋再生可能エネルギーの利用促進に向けた技術開発支援に係る補助制度等の各種施策を充実させ、実証フィールドの活用と有機的に連携させるため、技術開発等に係る事業の継続及び新規事業予算を拡充すること
 - (3) 実海域での実証プロジェクトで整備された海底送電ケーブルや変電設備等の関連設備等について、実証終了後、実証フィールドの所要設備として活用できるよう、実証フィールドを運営する非営利法人等への無償譲渡の仕組みの構築や、譲渡する設備の改修や維持に必要な財源の確保等の措置を講ずること
- 2 海洋再生可能エネルギー実証事業の展開を加速化させ、事業者が商用化を実現できるよう、明確な導入目標を含む国家戦略を明示するとともに、固定価格買取制度への追加について早期実現を図ること
- 3 海洋の活用を促進するため、基幹となる海底送電インフラを国の公共インフラとして整備するとともに、海域利用の調整について地域の実情に沿った支援やルールづくりを行うこと



【1 海洋再生可能エネルギー実証フィールドの整備、実証プロジェクト等の誘致について】

○国による主体的な検討とは

実証フィールドの形成は、海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取組方針（平成24年5月25日、総合海洋政策本部決定）を基本とし、国の主体的な推進をお願いするとともに、今後さらに、地域も主体となり邁進できるよう、現在、確保されていない事業の根幹である整備予算等について十分な配慮をお願いします。

○実証フィールドの所要設備の整備に必要な財源とは

実証フィールドの所要設備としては、海底送電ケーブルや変電設備等があり、これらの設備整備に対する財源確保について、確実な措置をお願いします。

○実証フィールドの活用と有機的に連携する技術開発等に係る事業とは

系統の安定化を含めた再生可能エネルギーの実証に関連した研究・技術開発等の実証プロジェクトについて、事業を継続していただくとともに、新規事業につきましても十分な財源措置をお願いします。

○実証終了後の活用のための仕組みの構築及び財源の確保とは

国の実証プロジェクトにて整備される基幹インフラ等について、実証終了後において実証フィールドを運営する非営利法人等への無償譲渡の方法など、有効活用についての仕組みを整備いただくとともに、以降の活用のための設備の改修経費についても実証プロジェクト経費に盛り込んでいただき、そのための財源確保をお願いします。

【2 国の導入目標の明示と固定買取価格制度の追加について】

○国の導入目標の明示とは

海洋再生可能エネルギーについては、国の導入目標などが明示されておらず、今後の市場規模が不明瞭であることから、企業等の海洋再生可能エネルギー分野への参入を促進するため、国による導入目標の明示を求めます。

○固定買取価格制度の追加とは

平成24年7月より、固定価格買取制度が始まり再生可能エネルギー導入促進の後押しとなっておりますが、海洋再生可能エネルギーについては、実用化された段階で、対象に追加していく方向が取組方針に明示されております。海洋再生可能エネルギー実証事業の展開を加速化させ、事業者が商用化へ向けた将来の事業計画の検討ができるよう固定価格買取制度への追加について早期実現を求めます。

【海洋再生エネルギーに関する固定買取価格制度の状況】

	現行（※H27.1.20 現在）
洋上風車	36円/kwh (H26新設、着床式を想定)
浮体式 洋上風車 潮流発電	未設定

【3 商用化につなげるための施策について】

○送電インフラを国の公共インフラとして整備とは

広大な海域と多くの離島を有する本県は、洋上風力や海洋エネルギーなどの大きなポテンシャルを有しています。しかしながら、離島地区を含め、送電網が脆弱もしくは未整備の状況の地域も多く、電力系統の強化が望まれています。今後、実証フィールドを整備する際には、国が新たな公共インフラとして、大量の再生可能エネルギーが系統連携可能な電力系統の整備を同時に進めることを強く求めます。

○海域利用の調整について地域の実情に沿った支援やルールづくりとは

実海域での実証や実用化・商用化においては、特定の海域を一定期間使用することが必要であり、事業実施者と自治体及び地域の関係者で合意を形成し、海域の利用を進めますが、今後、広域な関係者との調整が必要となる場合等、国が海域利用のルールを示すなど、地域の取組を活かし、海域活用が促進されるよう支援をお願いしたい。

については、平成24年5月25日総合海洋政策本部決定の「海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取組方針」に示されている「①海域利用における関係者との調整のあり方、②海域利用に係る法制度」について、国の取組を加速していただきたい。

7 子ども・子育て支援対策の充実について

【内閣府、文部科学省、厚生労働省】

【提案・要望の具体的内容】

1 本県では「親が安心して子どもを産み育てることができ、子どもが生まれてきてよかったと感じる社会」の実現を目指し、平成20年に制定した「長崎県子育て条例」を基本に、県民総ぐるみの子育て支援を推進してきたところであるが、少子化に歯止めがかからず、若年人口減少という現実には直面している。

少子化は労働力人口や社会保障の担い手減少につながるなど、国全体の活力に多大な影響を与えるものであり、また、社会の宝であるすべての子どもたちが大切に育てられるべきことから、一人一人の子どもが健やかに成長することができる社会の実現に向け、良質かつ適切な内容と水準の子ども・子育て支援がすべての地域で実施できるよう、以下の事項については国の責任において実施することを求める。

(1) 平成27年4月に施行された子ども・子育て支援制度の推進について

- ① 地方負担を含め、必要となる財源の確実な確保を行うこと
- ② 幼児教育・保育の質を確保するため、職員の配置基準等のさらなる改善を図ること
- ③ すべての子どもが質の高い幼児教育・保育を受けられるよう、低所得世帯や多子世帯をはじめ利用者負担軽減（幼稚園就園奨励費補助金含む）の拡充に取り組むこと
- ④ 保育所や認定こども園などの施設整備事業については、今後とも必要な財政措置を講じること
- ⑤ 放課後児童クラブの安全で質の高い環境づくりのため、施設整備等の必要な財政措置を拡充すること

(2) 社会生活を円滑に営む上で困難を有するニートやひきこもりなどの子ども・若者の育成支援に対して必要な財政措置を講じること

2 地域少子化対策強化交付金については、未婚対策や若者の定住促進など、地域の実情に応じて結婚支援事業、子育てしやすい環境づくりなどの施策に積極的に取り組んでいるところであるが、今後もこれらの少子化対策に持続的に取り組めるよう、自由度の高いものとなるよう見直すとともに、必要な財政措置を講じることが求められる。

3 乳幼児に係る医療保険制度における就学前までの一部負担金を無料にすること。また、これが実現するまでの間、地方単独乳幼児医療費助成を現物給付する場合の国民健康保険における国庫支出金の減額措置を廃止することを求める。

1 長崎県の人口・子どもの数の推移

(単位：人)

	S30	S50	H7	H22	H27
総人口	1,747,596	1,571,912	1,544,934	1,426,779	1,374,337
子どもの数(0~14歳)	646,454	403,824	277,263	193,428	180,168
割合	37.0%	25.7%	17.9%	13.6%	13.1%

2 長崎県の未婚化・晩婚化・晩産化の状況

○未婚率(30~34歳)

男 H17 41.4% ⇒ H22 42.5%

女 H17 31.5% ⇒ H22 34.1%

○母の第1子出産年齢

H17 28.2歳 ⇒ H25 29.6歳

○平均初婚年齢

男 H17 29.0歳 ⇒ H25 30.2歳

女 H17 27.7歳 ⇒ H25 29.0歳

【1-(1) 子ども・子育て支援制度の推進について】

○必要となる財源の確実な確保とは

子ども・子育て支援制度においては、実施主体は市町村（基礎自治体）とし、社会全体での費用負担のため、消費税率の引き上げをはじめ、恒久財源の確保が前提とされており、地方負担を含め、必要となる財源の確保を確実にを行うことを望みます。

○職員の配置基準等のさらなる改善を図るとは

アレルギーや発達障害のある子どもへの対応など、一人当たりの負担感が高まっている保育士等の負担軽減のため、職員の配置基準の更なる改善と必要な職員を配置できるような公定価格の設定を望みます。

また、質の高い幼児教育・保育を提供するため、現場の対応状況に応じた加算を行うなど弾力的な運用が必要です。

○幼児教育・保育にかかる利用者負担軽減の拡充とは

幼稚園・保育所等の利用者負担額にかかる国が定める水準については、現在、市町村において行われている保育料の軽減の実態を踏まえた内容とするともに、多子世帯の保育料無償化の対象拡大を望みます。

また、幼児教育の段階的無償化に向け、幼稚園就園奨励費補助金の更なる拡充を望みます。

○施設整備事業に必要な財政措置とは

保育所や認定こども園を整備するためには継続的な財政支援が必要です。

十分な事業効果が得られるよう、今後とも必要な財政措置を望みます。

○放課後児童クラブの安全で質の高い環境づくりとは

児童の集団の規模（概ね40人まで）、生活の場としての機能や衛生・安全面が確保されるのに十分な施設・設備の確保、支援員の資質向上など、子どもたちにとって安全で質の高い環境づくりのためには、財政面の更なる充実が必要であり、補助額の増額及び国庫補助率の嵩上げを望みます。

【1-(2) 子ども・若者育成支援施策について】

子ども・若者育成支援推進法は平成22年4月に施行され、本県では地域協議会や総合相談センターを設置していますが、県や市町及び支援団体の取組をさらに強化するため、必要となる財政措置を望みます。

【2 地域少子化対策強化交付金について】

少子化の要因や課題は、地域ごとに異なっており、地域の実情に則し、独自に進めている少子化対策にも取り組める自由度の高いものとなるよう見直しを望みます。

また、結婚・妊娠・出産・子育て支援などの切れ目のない少子化対策は、持続的に行うことで高い効果が得られることから、必要な財政措置の継続を望みます。

【3 乳幼児に係る医療保険制度について】

○就学前までの一部負担金を無料にすることとは

小学校就学前の乳幼児の医療費については、現在、乳幼児の健康保持と子育て家庭の経済的負担の軽減を図るため、各都道府県で一部負担金を対象に助成を行っています。しかしながら、財政力などに差があることから助成の内容が各団体によって異なります。

本来医療については、全国どこに住んでいても、同じ条件で医療が受けられるよう、健康保険の一部負担金を無料にすることを望みます。

○地方単独乳幼児医療費助成を現物給付する場合とは

乳幼児医療費の助成を保護者に支給するのではなく、健康保険の給付と同様に医療機関に直接支払う方法をいいます。

○国民健康保険における国庫支出金の減額措置の廃止とは

国民健康保険では、医療機関の窓口での支払い額が乳幼児医療費助成の現物給付導入により減額される場合には、医療機関への受診が増加（国保の負担額が増加）するとの考えから、国庫支出金が減額されるため、この減額措置の廃止を望みます。

8 地方創生・人口減少対策に必要な施策を講じるための財源措置の充実について

【内閣官房、総務省】

【提案・要望の具体的内容】

本県においては、県内市町と連携し、人口減少に歯止めをかけ、地域間競争に打ち勝つ活力ある地域社会を存続できるよう、県民所得向上対策をはじめ更なる地域活性化に取り組むこととしている。

地方創生・人口減少対策を推進していくため、以下の財源措置を講じること。

- 1 平成28年度に創設される予定の新型交付金については、地方が地域の実情に応じた実効性のある施策を推進できるよう、継続的かつ安定的な財源を確保するとともに、地方創生に資する施設整備を対象とするなど地方の自由度が高い制度とすること
- 2 地方財政計画における「まち・ひと・しごと創生事業費」(1.0兆円)を充実させるとともに、地域経済基盤強化・雇用等対策費(歳出特別枠：0.8兆円)及び別枠加算(0.2兆円)を堅持すること
- 3 地方交付税については、地方団体が地方創生・人口減少対策等の地域社会を維持・存続させるための施策を引き続き実施できるよう、平成27年度国勢調査に基づく人口に基礎数値を切り替えることによる影響を最小限に留める措置を講ずること

【1 地方創生交付金の確保について】

- 平成27年度においては、平成26年度補正予算で創設された「地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金」を活用し、海洋エネルギー関連産業をはじめとした新産業の創出、世界遺産登録を見据えた観光まちづくり、平成24年度に日本一となった長崎和牛をはじめとする農林水産業の振興などの戦略的施策に取り組んでいるところであります。
- しかしながら、地方創生の取組は5か年の地方版総合戦略の下に推進されるものであり、引き続き長崎県の創生を進めていくうえで、安定した雇用を創出し、若い世代の県外流出に歯止めをかけ、活力のある地域を維持するためには、長期的かつ継続的な対策を講じることが必要不可欠であり、そのための安定した財源措置が必要です。
- また、戦略的に事業を構築するための調査事業や企業誘致、移住・定住に向けた拠点的な施設の整備など、地方が抱える様々な課題に取り組むにあたっては、幅広い施策に活用できる財源が必要です。
- 以上のことから、継続的かつ安定的で、地域の実情に応じ効果的に活用できるような自由度の高い新型交付金の創設を求めます。

【2 まち・ひと・しごと創生事業費の充実等について】

- 平成27年度の地方財政計画においては、地方が自主性・主体性を最大限発揮して地方創生に取り組むため、地域の実情に応じたきめ細やかな施策を可能にする観点から、地方財政計画の歳出に「まち・ひと・しごと創生事業費」が創設されたところであります。
- しかしながら、地方創生の取組は5か年の地方版総合戦略の下に推進されるものであり、その実施に要する経費については今回限りの措置とすることなく、偏在是正を更に進めること等により恒久財源を確保した上で、引き続き地方財政計画に適切に計上し、地方交付税を充実・確保することが必要と考えます。
- また、算定に当たっては、多くの離島を抱え、人口減少が著しい本県の実情を十分に勘案し、地方創生に取り組む個性・独自性を尊重するよう求めます。
- 加えて本県をはじめ、地方の雇用・経済情勢は依然として厳しい状況が続いており、地域によっては地方税収も全国に比べ伸び悩んでいるなど、未だ景気回復を実感できるまでには至っておりません。そのため、地方財政計画の歳出特別枠及び地方交付税の別枠加算については、これを堅持することを求めます。

有効求人倍率の推移	H21	H22	H23	H24	H25	H26
全国	0.45	0.56	0.68	0.82	0.97	1.11
長崎県	0.41	0.49	0.60	0.65	0.75	0.87

都道府県税収の推移（億円）	H23	H24	H25	25-24増減率
全国	1,369,404	1,414,559	1,477,385	4.44%
長崎県	9,894	9,901	9,952	0.52%

【3 地方交付税の算定における人口減の影響を最小限に留めるための措置について】

- 本県においては、総合計画の基本理念である「人・産業・地域が輝く長崎県づくり」に向けて、力強い産業を育て良質な雇用の場を創出する県民所得向上対策、結婚・出産から育児まで一貫した少子化対策、「しまは日本の宝」戦略の推進など地域活性化のための各種施策に全力を注いでおります。しかしながら、現在の地方交付税の算定において、急激な人口減への激変緩和措置である人口急減補正等による対応は十分でなく、その結果、人口やそれと密接に関わる生徒数等の減少が地方交付税の減少に直結し、収支ギャップを生じさせる構造となっており、ひいては前述の地域活性化対策の実施にも影響が及びかねない状況であることから、その影響を最小限に留めるための措置を求めます。
- 具体的には、平成28年度から、地方交付税の算定基礎である人口が平成27年度国勢調査人口に改められ、本県においては、県及びほとんどの市町で人口の減少と、これに伴う交付税の減少が見込まれることから、現状の算定において講じられている「人口急減補正」の充実・強化を求めます。

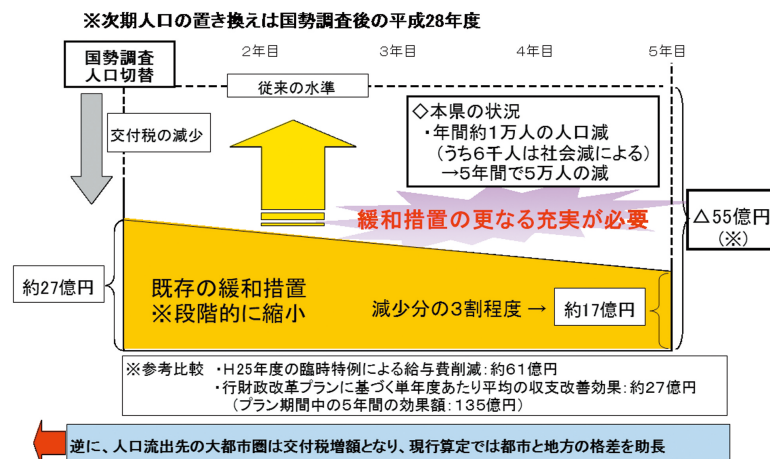
(1) 県分に係る人口急減補正

市町村分における条件不利地域に対する人口急減補正に相当する「新たな人口急減補正」の創設を求めます。

(2) 市町村分に係る人口急減補正

現在の対象費目は、社会福祉費、保健衛生費等に限定されているため、対象費目の拡大を求めます。また、人口急減補正のうち、過疎市町村等の条件不利地域に適用される人口急減補正は、過疎地域自立促進特別措置法第33条第1項及び第2項に該当する市町村（いわゆる「一部過疎」「みなし過疎」）については適用除外となっているため、対象団体の拡大を求めます。

< 県分の算定 >



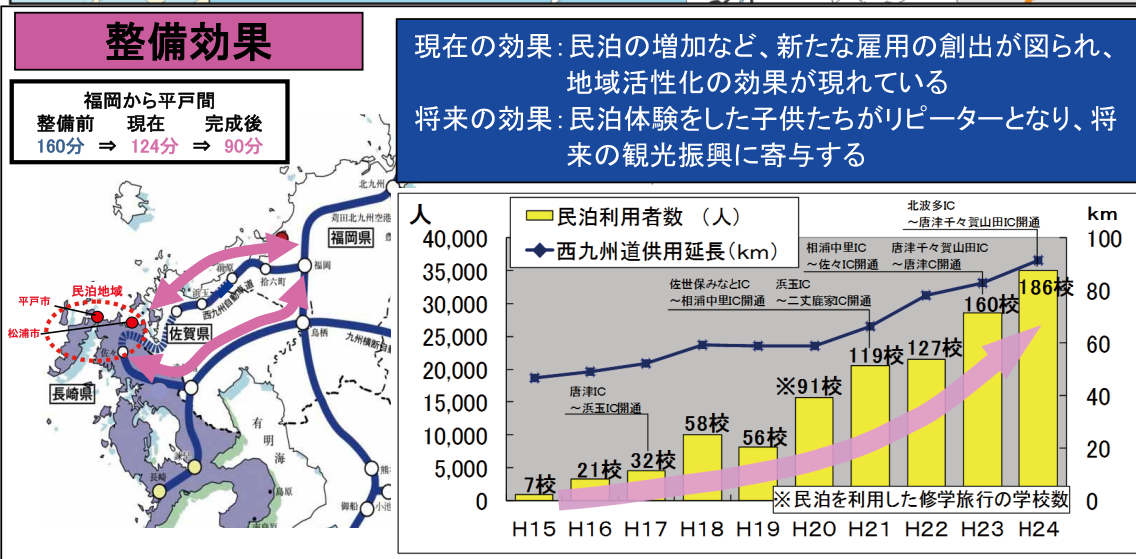
9 西九州自動車道の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

西九州自動車道に関して、以下により整備促進を図ること

- (1) 伊万里松浦道路および松浦佐々道路の整備予算の確保と早期完成
- (2) 佐々IC～武雄南IC間の4車線化
特に、相浦中里IC～佐世保大塔IC間の早期4車線化



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

人口減少が、県内平均や全国平均を上回るペースで進むなど、地域活力の低迷に悩む県北地域においては、地場産業の競争力の強化や、豊かな観光資源を活かした観光振興の推進により、地域経済の活性化を図る必要があります。

西九州自動車道が整備されると、農水産物等の輸送コストの削減、消費者ニーズに合わせた商品の素早い供給による競争力の強化などにより、地場産業の発展が望めます。また、佐々 I C、今福 I C 付近の工業団地が平成25年にそれぞれ分譲を開始しており、雇用を拡大する企業立地の推進が図られます。さらに、福岡方面からのアクセス時間短縮や、近隣地域と連携した新たな観光ルートの開拓・展開による、観光客の増加などにも大きな期待が寄せられています。

加えて、東日本大震災の原発事故を踏まえ、各自治体において防災計画の見直しが行われつつあり、原発事故の際の緊急避難路としての役割など、今後県北地域における西九州自動車道の重要性はますます高まるものと思われま。

今福 I C～山代久原 I C間（延長5.5km）が供用され、県を跨ぐ地域間の交流促進が期待されていますが、現在の供用率は約6割であり、西九州自動車道の効果が十分発揮されているとは言い難い状況にあります。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・伊万里松浦道路および松浦佐々道路の整備予算の確保と、その早期完成

伊万里松浦道路の終点に当たる松浦市は、日本有数のあじ・さばの水揚げ量を誇る松浦魚市場を抱える漁業基地であり、漁業が地域の主産業となっています。このため、水産物の商品価値の向上、販路拡大、輸送コストの削減などの為にアクセス性の強化が必要です。

また、松浦佐々道路の周辺は、平戸市などの本土の最西端の地区である為、観光業をはじめとした地域産業の競争力強化や救急医療体制の強化などアクセス時間の短縮が強く求められています。

高速道路ネットワークは、全線つながってこそ、その効果が最大限発揮されるものであるため、伊万里松浦道路、松浦佐々道路の早期完成が重要となっています。

・佐々 I C～武雄南 I C間の4車線化

特に、相浦中里 I C～佐世保大塔 I C間の早期4車線化

佐々 I C～武雄南 I C間は暫定2車線で供用されていますが、交通量が多く、特に相浦中里 I C～佐世保大塔 I C間では、1日あたり3万台/日であり、2車線における交通容量（1日あたり1万4千台）を大幅に上回っています。現在でも非常に混雑している上に、全線開通時にはさらなる混雑が予想されることから、早期の4車線化が必要です。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・伊万里松浦道路の平成30年度までの確実な完成、および松浦佐々道路の早期工事着手による一刻も早い全線完成とそのため予算の確保を望みます。
- ・佐々 I C～武雄南 I Cの4車線化、特に、相浦中里 I C～佐世保大塔 I C間の早期着手を望みます。
- ・西九州自動車道全体の早期完成のため、上記3項目について予算規模が拡大されることを望みます。（全体予算：H20 105億円→H26 54億円→H27 48億円）

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

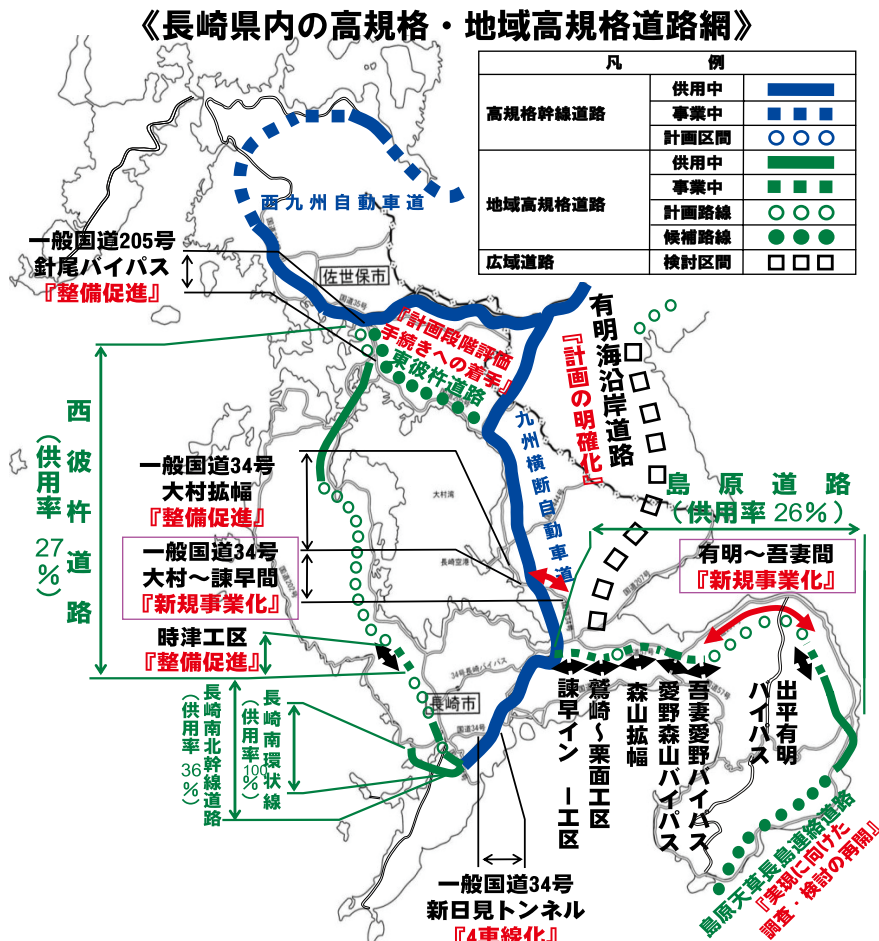
- ・福岡をはじめとする九州の主要都市や本州との時間短縮や定時性の確保により、九州北西部の地域間の連携強化や交流促進を図り、観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化などを強く支援します。また併せて緊急医療体制の強化や緊急時の迅速な避難・救助活動が可能となります。
- ・支援効果の一例として、平戸市及び松浦市などでは、西九州自動車道の延伸に伴い、民泊を利用する修学旅行生が約3万人に増加しています。都市間の時間短縮や定時性の確保が、増加理由の一因だと考えられます。民泊の増加など、新たな産業の創出が図られ、地域活性化の効果が現れています。さらに、これらの子供たちが大人となったときリピーターとなることが期待され、将来の観光振興にも大きく影響することが考えられます。

10 幹線道路（地域高規格道路・国道・県道・街路）の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 地域高規格道路の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - (1) 島原道路
 - ・森山拡幅の早期完成
 - ・出平有明バイパス、吾妻愛野バイパス、鷲崎～栗面工区、諫早インター工区の整備促進
 - ・有明～吾妻間の新規事業化
 - (2) 西彼杵道路
 - ・時津工区の整備促進
 - (3) 国道205号佐世保市～東彼杵町（東彼杵道路）の新規事業化へ向けた計画段階評価手続きへの着手
 - (4) 島原天草長島連絡道路の実現に向けた調査・検討の再開
 - (5) 有明海沿岸道路の計画の明確化
- 2 国道の整備予算を確保し、その促進を図ること
 - ・一般国道34号大村～諫早間の新規事業化
 - ・一般国道34号大村拡幅、新日見トンネルの4車線化、一般国道205号針尾バイパス等の整備促進
- 3 県道・街路の整備予算を確保し、その促進を図ること
- 4 長崎～福江港～富江間を国道に指定すること





【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

本県は、離島・半島地域を多く抱え、山間部が多く平坦地に乏しいといった地形的な制約により、道路の整備が全般に立ち遅れています。

(平成25年4月1日現在の道路改良率 長崎県：71.9%、全国：76.2%)

このため、産業や地域が輝く長崎県づくりを実現するためには、観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化などを支援する地域高規格道路をはじめとした広域的な幹線道路の整備が必要です。

また、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備による離島への交流機能の拡大が期待され、その効果を高めるための長崎～福江港～富江間の国道指定が求められています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・島原道路、西彼杵道路

島原道路、西彼杵道路は、高速交通体系から取り残されている島原半島地域、西彼杵半島地域において、県内外の主要都市間の時間短縮や定時性の確保により、地域間の連携強化や交流促進を図り、観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化などを支援するために不可欠な道路です。また、島原半島、西彼杵半島は道路網が脆弱なうえ、重篤な患者を搬送する3次救急医療施設がないため、救急搬送の際の時間短縮や災害時に備えた多重性の確保が求められており、命をつなぐための道としてもこれらの道路が必要とされています。

しかしながら、供用率はそれぞれ26%、27%と低く、地域からも早期整備を強く求められています。

・国道205号（東彼杵道路）の新規事業化へ向けた計画段階評価手続きへの着手

東彼杵道路は、国道205号の慢性的な交通渋滞解消はもとより、時間短縮による県北地域と県央・県南地域との連携強化、長崎空港への定時性の確保、災害時の代替路確保を図るうえで必要不可欠であることから、事業化の前段である計画段階評価手続きへの着手が必要です。

・島原天草長島連絡道路の実現に向けた調査・検討への着手、有明海沿岸道路の計画の明確化

島原天草長島連絡道路、有明海沿岸道路は、交流人口の拡大等による地域活性化に必要な道路であり、実現に向けた調査・検討並びに計画の明確化などの具体性を高める必要があります。

・国道、県道、街路の整備予算の確保と、その促進

交通混雑の解消及び地域住民の利便性向上のための都市内幹線道路、離島・半島内道路、バス路線、狹隘区間等について、早期整備を図ることが緊急の課題となっております。

特に、主要都市を結ぶ国道34号の大村～諫早間は、朝夕のピーク時や休日等に慢性的な渋滞が発生しているため、早急な対応が求められており、早期の新規事業化が必要です。

また交通事故対策として、歩道等交通安全施設の整備を行っていますが、加えて平成24年以降、教育委員会、警察等と実施している通学路の合同点検に基づく対策の実施等、交通安全施設の早急な整備が必要です。

・長崎～福江港～富江間の国道指定

長崎と五島列島を国道で結ぶことにより、豊かな観光資源を活用した新たな観光ルートの展開、地場産業の育成・強化を支援する必要があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・地域高規格道路については、事業中区間の完成に必要な補助事業費の確保を望みます。
- ・また、事業未着手路線の調査・検討の着手や計画の明確化がなされることを望みます。
- ・国県道についても、本県の道路整備が遅れることの無いよう、必要な予算の確保を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・幹線道路の整備促進により、交流人口の拡大、社会経済活動の活性化、救急医療体制の強化などが図られ、活力にあふれた、安心して快適な地域づくりの実現に寄与します。

11 九州横断自動車道の4車線化について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

- ・長崎芒塚～長崎多良見間4車線化の事業予算の確保と、その促進を図ること
- ・長崎～長崎芒塚間4車線化の早期着手を図ること



現 状

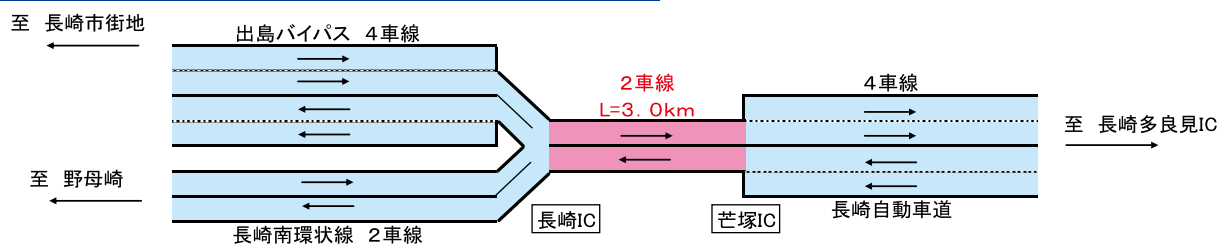
- ・暫定2車線（対面交通）
- ・制限速度 70 km/h
- ・交通量 1万台（4車線の基準）以上
- ・ボトルネック（接続道路は合計6車線）
- ・大型車両の増大に伴う速度低下
- ・事故により交通不能リスク大

4車線化

整備効果

- ・安全性の向上
- ・事故による交通不能リスクの低減
- ・走行速度向上（時速 70km/h→80km/h）
- ・災害時の緊急輸送道路
- ・物流機能の向上
- ・観光振興

長崎芒塚～長崎多良見間 4車線整備後の状況



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

九州横断自動車道の長崎～長崎多良見間は、長崎観光の主要なアクセス道路であり、交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を担っています。

当該区間は平成16年3月に暫定2車線で供用しましたが、トンネル区間が全体の約6割を占めているため、対面通行時の危険性が高く、規制速度は70km/hに制限されて、安全性・高速性に課題を残しています。

こうしたことから、平成21年4月に国幹会議で4車線化が認められ、政権交代後には執行停止となりましたが、平成24年4月には既存道路の走行性や安全性の向上を図るため、事故が頻発している長崎芒塚～長崎多良見間について4車線化事業を開始することとなりました。

しかしながら、長崎～長崎芒塚間については、4車線化が見送られております。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・長崎芒塚IC～長崎多良見IC間の整備予算の確保とその早期完成

上記のように安全性・高速性に課題を残すとともに、暫定2車線区間でひとたび事故等が発生すると、長時間全面通行止めとなるほか、市内の道路交通も含めて大渋滞となります。

実際に死傷事故率を見ると、4車線区間（県境～長崎多良見間）の5.4件／億台キロに対し、暫定2車線区間（長崎～長崎多良見間）は11.3件／億台キロと2倍以上高い状況にあります。

長崎を代表するお祭りの一つであるランタンフェスティバルの開催期間中には、2年連続で事故による交通規制が行われたため、市内各地で渋滞が発生し、市民生活や観光客のアクセスに多大な影響を及ぼしました。従って、早期完成に向けた予算確保が課題です。

・長崎芒塚IC～長崎IC間の早期事業化

平成23年2月に長崎南環状線が開通し、長崎港臨海部からの物流などによる交通需要が高まっており、当該区間の安全性・高速性の向上がさらに求められています。さらに、海外からの大型クルーズ客船の寄港数が増加傾向にあり、多くの誘客が見込まれるため、長崎港から県内外の主要都市への高速性・定時性の確保が非常に重要になります。

このような中、事業化が見送られた長崎～長崎芒塚間は、延長約3.0kmのうちトンネル延長が約2.6kmと約85%を占めており、さらには広域的幹線道路ネットワークでありながら、全国にも類を見ない、4車線区間に挟まれた2車線区間のボトルネックとなることから、安全性・高速性に課題を残していることはもとより、大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・広域的幹線道路ネットワークにおける安全性・高速性を確保し、大災害時の緊急輸送機能を確保するため、長崎芒塚～長崎多良見間の4車線化事業の予算を確保し着実に促進するとともに、長崎～長崎芒塚間の4車線化の早期事業化を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・対面交通の解消による安全性・高速性の向上、交通の隘路解消、事故による交通不能リスクの低減などを図ることにより、観光の振興や物流の効率化を支援します。また、併せて災害時の緊急輸送機能が強化されます。

12 地方創生の拠点となる港湾の整備促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 厳原港など離島の国際交流拠点で生活基盤である離島港湾の整備促進を図ること
- 2 口ノ津港など隣県との玄関口である広域連携拠点となる港湾の整備促進に必要な予算の確保を図ること
- 3 青方港など地域における基幹産業の支援拠点となる港湾の整備促進に必要な予算の確保を図ること

離島の国際交流拠点の整備促進

厳原港【離島ターミナル機能の強化】



【位置図】
厳原港

近年の急激な韓国人観光客の増加
対馬の韓国人来島者数
平成26年は194千人
2.5倍 ↑
平成20年は77千人

観光客であふれる待合室

釜山からの観光客

対馬と釜山との交流拠点再編

旅客船ふ頭再編イメージパース

隣県との広域連携拠点の整備促進

地域の基幹産業の支援拠点整備促進

口ノ津港【世界遺産登録に向けた連携】

青方港【水産物物流機能の強化】



【位置図】
青方港

水揚げされた旬の鮮魚をブランド化「五島箱入娘」

水揚げ荷捌施設

道路計画

島原半島と天草との交流拠点再編

地場産業の支援拠点整備

【1 離島国際交流拠点港湾の整備促進について】

○離島の国際交流拠点で生活基盤である離島港湾の整備促進とは

対馬島の厳原港や比田勝港は、韓国釜山との高速船の就航等により、韓国人観光客が近年急増し、平成26年は194千人の来島者がある等国際交流拠点の港湾として、大変な賑わいを見せています。

また、厳原港は本土（博多港）からのフェリーやジェットフォイルが就航しており、離島住民の生活基盤としても重要な役割を担っている港湾となっています。

しかし、現在の港湾施設では釜山航路と博多港路との輻輳やターミナルビル等の狭隘さから観光客のみならず地域住民の利用にまで支障を来す状況です。

このため県としては、国及び市と連携し離島ターミナル整備事業としてふ頭の再編整備を始めましたが、地質等の現場条件が悪く整備費用が増大したことから、進捗に影響を及ぼしています。

以上のことから、国境離島であって国際交流による地方創生の拠点となるとともに地域住民の生活基盤でもある厳原港の離島ターミナル整備事業の整備促進に必要な予算の確保を望みます。

【2 広域連携拠点港湾の整備促進について】

○隣県との玄関口である広域連携拠点となる港湾の整備促進とは

ロノ津港は、熊本県天草市の鬼池港とを結ぶフェリーが1日15往復就航している本県における重要な海の玄関口の一つとなっています。

また、九州新幹線の平成23年3月全線開通や天草市の崎津集落が県が世界遺産登録を進めている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産に含まれるなど、ロノ津港と鬼池港を結ぶ航路を利用する観光客の更なる増加が期待されているところです。

更に周辺海域では、イルカウォッチングが重要な観光資源となっており、ロノ津港がその発着場所としても頻繁に利用されています。

一方、ロノ津港ターミナルは1日約100便の路線バスが発着し年間約45千人が乗降する地域における公共交通機関の要衝としての役割も担っています。

しかし、現在のターミナルや浮棧橋等の港湾施設は老朽化が著しく、駐車場は狭隘で不足状態にあり隣接している国道251号線の安全な通行にも影響を与える状況にあります。

このため県としては、南島原市と連携し魅力あるみなとまち形成を目指したふ頭再編整備を計画立案し、平成26年度から現地着手したところです。

以上のことから、隣県との玄関口である広域連携拠点となり交流人口の拡大による地方創生に資するロノ津港ターミナル関連施設の整備促進に必要な予算の確保を望みます。

【3 基幹産業支援拠点港の整備促進について】

○基幹産業の支援拠点となる港湾の整備促進とは

青方港は、新上五島町の中心部に位置し、博多港と福江港を連絡するフェリー太古の中継基地であることから、離島の人流・物流の拠点港の一つであるとともに、港湾区域には、上五島国家石油備蓄基地を有するなど重要な役割を担う地方港湾であります。

また、五島列島近海には全国でも有数の好漁場があり、多様な漁業活動が盛んに行われ、地元の漁協では、イカ、太刀魚及びイサキを中心としたブランド化を積極的に進められるなど、水産業は地域の重要な基幹産業になっています。

しかし、現在水産物の水揚げや荷捌を行う施設（大曾地区）から、湾の対岸にあるフェリー施設（相河地区）へは一部区間を狭隘な町道を利用せざるを得ない状況であることから、運搬車両の安全で円滑な通行を確保し、水産物の高付加価値化を支援する道路の整備を進めています。

さらに同町には、県を上げて世界遺産への登録を目指している「長崎の教会群」の構成資産である頭ヶ島天主堂をはじめとする多くの教会群があり、世界遺産の登録となれば、青方港は島の玄関口として観光産業への寄与も期待されているところです。

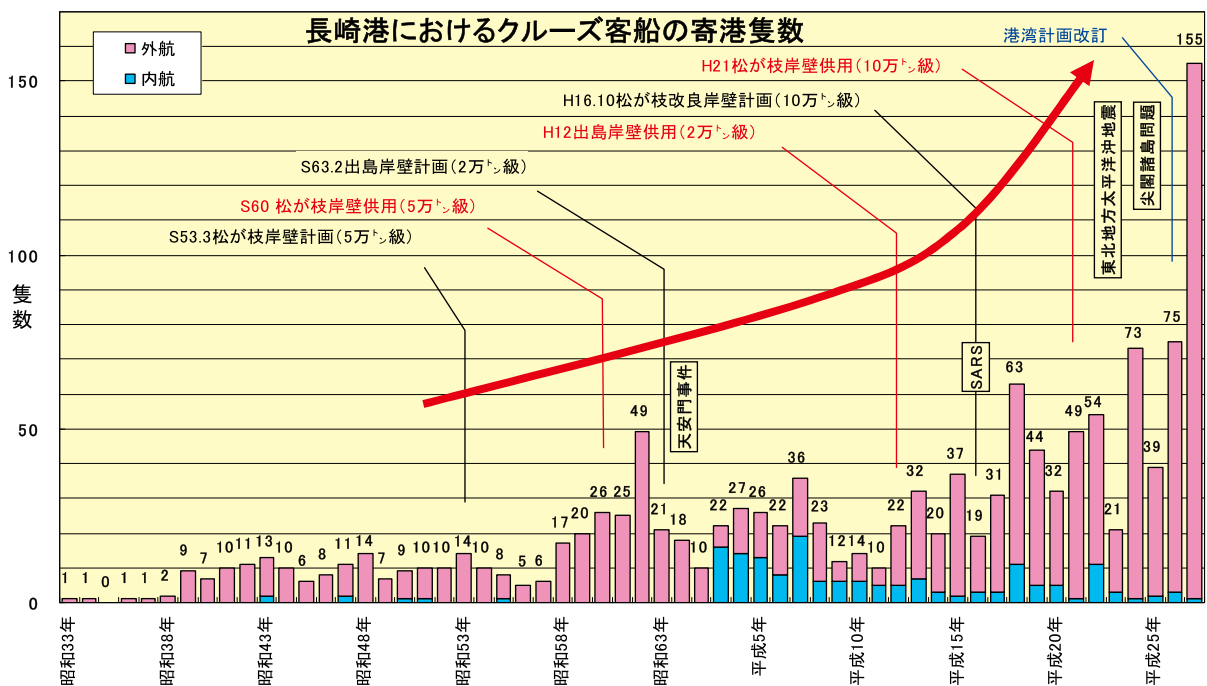
このように本県は、各地域の基幹産業である水産業や観光産業及び製造業等を支援し生産活動等の展開や雇用の創出による地方創生に資する施設の整備を行っている地方港湾を多く有していることから、整備促進に必要な予算の確保を望みます。

13 長崎港松が枝地区国際観光船ふ頭の事業化について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

近年長崎港は、地理的・歴史的優位性を活かし、クルーズ客船の寄港隻数が急激に増加するとともに寄港するクルーズ客船の大型化が進んでおり、既存の施設では十分な対応が出来ない状況であることから、港湾機能強化のため「長崎港松が枝地区国際ターミナル整備事業」の早期事業化を行うこと



港湾の機能強化
【松が枝地区】

《既存》	《計画》
-12m岸壁360m (10万総トン級)	-12m岸壁410m (15万総トン級)
	-10m岸壁320m (7万総トン級)

※連続バースとして10万総トン級2隻同時接岸可能

クイーンエリザベス(H26.3)



国際クルーズ客船1隻あたりの経済波及効果:約6千万円



2隻同時接岸した観光船(H25.10)

ターミナルの賑わい



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

本県は、我が国で最もアジアに近いという地理的、歴史的優位性を有しており、これらを活かし成長するアジアの経済成長を本県の成長に取り込むためには、その交流拠点となる長崎港、佐世保港の機能強化が不可欠であり、本県を結節点としたアジアと我が国の新たな交流軸「新アジア軸」を構築したいと考えております。

さらに長崎港と佐世保港は平成23年度、国土交通省から日本海側拠点港として「国際定期旅客機能」、長崎港は「外航クルーズ（定点クルーズ）機能」の選定を受け、現在、その機能強化に鋭意、取り組んでいるところです。

長崎港においては、近年の東アジアクルーズ市場の拡大に伴い、客船の入港が急激に増加しており、平成27年は約155隻が見込まれるとともに大型クルーズ客船の入港も増加するなど、その受け入れ体制を整備し、アジアのゲートウェイにふさわしい港湾の機能強化が喫緊の課題となっており、これらに対応する港湾施設の整備促進を図るため、平成26年8月港湾計画を改訂し、松が枝地区の拡張計画を位置付けたところです。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

長崎港は、アジアのゲートウェイ機能の強化拡充を図るため、松が枝地区国際ターミナルの拡張計画などを平成26年8月の港湾計画改訂において計画位置付けを行いました。

しかし、今年のクルーズ客船入港予定は、急激な増加を示し港湾計画の予想を大きく上回るとともに、更に大型のクルーズ客船の入港が見込まれるなど長崎港に求められる港湾機能の強化が急務となっています。

このため、松が枝地区国際ターミナル整備の早期実現のためには、クルーズ客船対応岸壁の延伸や新規整備及び背後の関連施設の整備を国と県の事業等が連携した効率的な事業推進が不可欠であり、その早期事業化を図る必要があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

クルーズ客船の大型化や寄港隻数増加に対応する岸壁等港湾施設の整備について、国及び県事業等が連携したプロジェクトとして、早期事業化を要望します。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

長崎港は、急拡大する東アジアクルーズに対応した大型客船の受け入れなど、アジアのゲートウェイ機能の強化・拡充の早期実現が可能となります。

日本海側拠点港である長崎港の機能強化を図ることで中国・韓国などの経済発展を本県のみならず我が国の成長に取り込むことが可能となります。

14 本明川ダム及び石木ダム建設事業の促進について

【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

＜本明川ダム建設事業＞

本明川の治水と既得用水の補給など流水の正常な機能の維持のため、国直轄による本明川の河川改修と併せて本明川ダムの建設の促進を図ること。

＜石木ダム建設事業＞

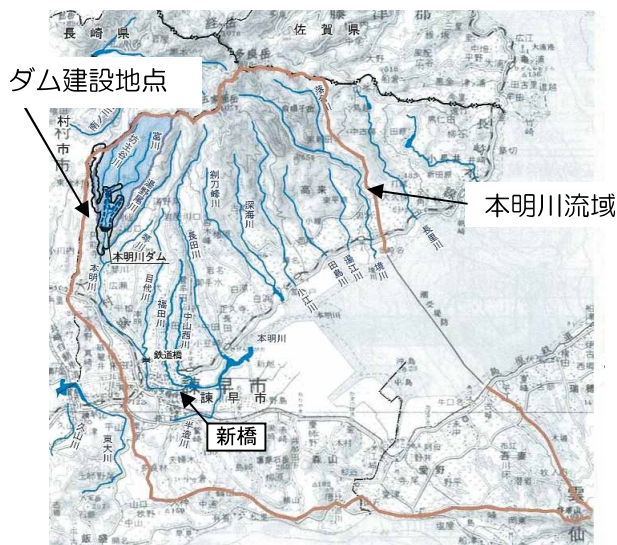
川棚川の抜本的な治水対策と佐世保市の慢性的な水不足の解消のため、石木ダム建設事業を促進する必要な予算の確保を図ること。

＜本明川ダム建設事業＞

抜本的な治水対策の推進

洪水時、本明川ダムにダム上流の洪水を貯留することにより、諫早市街地にて、諫早水害相当の洪水を安全に流下させることが可能となるよう洪水調節を行います。また、本明川ダムにより、ダム下流の農業用水や河川の維持流量等、流水の正常な機能の維持に必要な流量を補給します。

ダムサイト予定地近景



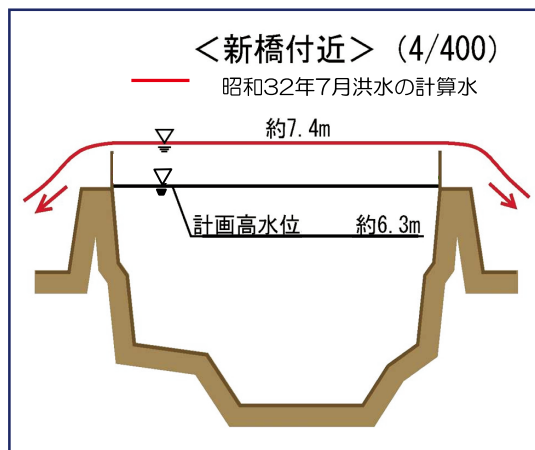
S32. 7. 25

主な洪水被害状況 (諫早市)

日雨量	588mm
死者	494名
行方不明	45名
床上下浸水	3,409戸



八天町の被災状



平成11年 7月23日
主な洪水被害状況(諫早市)
日雨量 325mm
床上浸水 300戸



昭和57年 7月23日
主な洪水被害状況(諫早市)
日雨量 455.8mm
死者 3名
床上下浸水 2,408戸



越水寸前のパラペット
(高城橋付近)

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

諫早市においては、昭和32年の諫早大水害にて死者494名・行方不明45名という甚大な被害が発生しています。昭和57年及び平成11年にも多数の家屋が、浸水被害を被っています。このように、本明川は、過去において何度も洪水による氾濫を繰り返し、下流部は住家が密集し、諫早市街地の川幅を現状より拡げることが困難なため、本明川の河道掘削・築堤などの河川改修と併せて本明川ダムによる総合的な洪水対策が必要です。

また、流域は平坦地に乏しく、ひとたび渇水になると河川の流量が枯渇し、農業用水等の既得用水や河川の維持流量等、流水の正常な機能の維持の確保が困難になることから、本明川ダムにより必要な流量を補給します。

このため、洪水対策、望ましい河川の流量のなど両面に大きな効果を持つ本明川ダムの早期建設に、大きな期待が寄せられています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- ・本明川ダムにつきましては、平成22年9月28日に国土交通大臣より九州地方整備局長にダム事業の検証に係る検討について指示がなされ、ダムの検証が進められ平成25年8月23日に「事業継続」とする対応方針が決定されています。平成26年度から河川整備計画の変更手続きが進められています。
- ・本明川の抜本的な洪水対策、流水の正常な機能の維持に必要な流量の確保のために必要不可欠な本明川ダム事業の建設促進が喫緊の課題です。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・全国的な気候変動によるゲリラ豪雨の発生、頻発する渇水被害等を踏まえ、県民の安全・安心な生活を守るために本明川ダムの事業促進を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・諫早市街地における洪水被害の軽減及び下流の既得用水や河川の維持流量など流水の正常な機能の維持に必要な流量の確保が可能となります。

<石木ダム建設事業>

洪水から住民の生活を守ります

○石木ダムと既設の野々川ダムとで、毎秒270トンの水を低減させることにより下流の川棚町市街地を守ります。



○川棚町における過去の主な被害状況

○昭和23年	9月11日	床上浸水	800戸	床下浸水	1,200戸
○昭和31年	8月27日	床上浸水	251戸	床下浸水	550戸
○昭和42年	7月9日	床上浸水	15戸	床下浸水	113戸
○平成2年	7月2日	床上浸水	97戸	床下浸水	287戸



川棚駅前交差点付近



佐世保市の水不足を抜本的に解消します

○佐世保市の新たな水源として、日量4万トンの水道用水を供給します。

○佐世保市の主な渇水

時間給水制限

○平成6年8月1日～平成7年4月26日
：日本一厳しい給水制限264日間
(6日間隔日給水、4日間隔日5時間給水)

減圧給水制限

○平成17年7月2日～9日：8日間
平成19年11月23日～平成20年4月30日：160日間



佐世保市は、過去20年間に水不足の心配がなかったのは9年、残り11年は渇水の危機に瀕し、内3回は給水制限を実施

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

- ・川棚川流域では、これまで幾度となく災害を受けてきました。主な災害としては、昭和23年9月、昭和31年8月、昭和42年7月、及び平成2年7月などであり、近年の平成2年7月23日の梅雨前線豪雨では、川棚町全体で床上浸水97戸、床下浸水287戸の甚大な被害を受けています。
- ・佐世保市は、安定水源の供給能力が不足しているため、慢性的な水不足に陥っており、毎年のように渇水の危機に瀕しています。特に平成6年の渇水では、264日間もの給水制限を実施するなど、市民生活及び経済活動に多大な影響を与えました。
- ・石木ダムは、川棚川水系の河川整備計画に位置づけられており、川棚川の抜本的な治水対策と渇水被害に悩む佐世保市の慢性的な水不足の解消のためには、必要不可欠な事業です。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- ・石木ダム事業の検証については、平成23年7月に長崎県として事業継続の方針を決定し、国土交通省へ報告し、国においても、有識者会議等の意見を踏まえ、平成24年6月に「補助金交付を継続」とする対応方針が決定されています。
- ・平成21年11月に国へ申請していた事業認定についても、平成25年9月6日に事業認定の告示がなされ、平成26年9月5日に県収用委員会に対して行った非保留地の裁決申請については、平成27年2月に審理が終了しており、今後、権利取得裁決及び明渡裁決がなされる見込みです。保留地については、引き続き裁決申請手続きを進めることとなります。
- ・一部の地権者等から協力が得られていないという課題がありますが、川棚町民、佐世保市民の安全・安心なくらしを守るために、石木ダムの早期の完成が望まれており、事業の着実な進捗が必要です。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- ・ダムによる抜本的な治水対策及び水資源の確保対策を早期に実施するため、事業の進捗に必要な予算配分を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

- ・早期の石木ダムの完成により、川棚町民、佐世保市民のくらしの安全・安心が図られます。

15 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進について

【総務省、国土交通省、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

【提案・要望の具体的内容】

- 1 武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。）の工期短縮を図り、西九州ルートの完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しすることとし、早期完成・開業に向けて整備を促進すること
- 2 フリーゲージトレインについて、3モード耐久走行試験を着実に進めるとともに、量産車の設計・製作を加速させるなど、工期短縮の取組を推進すること。さらに、西九州ルートの開業時に山陽新幹線への乗り入れが可能となるフリーゲージトレインの早期の実用化に向けて技術開発を進めるとともに、山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目指して技術開発を継続していくこと
また、新幹線効果を高めるため、佐世保市への乗り入れのための整備・実証運行を行うとともに、そのために必要な調査を実施すること
- 3 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担については、建設費の縮減を図るとともに負担軽減のための制度を充実又は創設すること
- 4 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担軽減制度の創設又は充実を図ること
- 5 新幹線と一体的な整備が必要なことから、JR長崎本線連続立体交差事業の財源を確保すること



西九州ルートは、西九州地域の観光・ビジネス市場を中四国・関西・全国へと拡げる。

【1 西九州ルートの早期完成・開業について】

○西九州ルートの早期完成・開業とは

西九州ルートは、平成24年6月に武雄温泉～長崎間（肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。）について、軌間可変電車方式（標準軌）による認可を受け、平成34年度の開業を目指して工事が進められています。平成27年1月14日の政府・与党申合わせに基づき、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しすることを望みます。

今後は、駅周辺のまちづくりが計画的に進められるとともに、新幹線効果を県下全域に広げるために、それぞれの地域においてソフト・ハード両面でのまちづくりに取り組んでいくことから、工期の短縮を図り、早期に開業していただくことを望みます。

【2 フリーゲージトレインについて】

○フリーゲージトレインの早期の実用化に向けた取組の推進とは

西九州ルートの早期完成・開業のためには、フリーゲージトレインの早期の実用化が不可欠であることから、安全性の確保を第一としつつ、耐久性の検証や量産車の設計・製作を加速し、新幹線の効果を最大限に発揮するため、西九州ルートの開業時に山陽新幹線への乗り入れが可能となるよう、早期の実用化に向けた取組を推進するとともに、山陽新幹線で最速となっている時速300kmを目指して技術開発を継続していくことを望みます。

○佐世保市への乗り入れのための整備・実証運行とは

佐世保市への乗り入れは、新幹線効果をどの程度波及させることができるかを検証するための先駆的なモデルケースになることから、乗り入れのために佐世保線の路盤改良等の整備や実証運行の実施とともに、国土交通省が実施する鉄道整備等基礎調査において、J R 佐世保線の高速化・利便性向上に資する調査の実施を望みます。

【3 建設財源について】

○地方公共団体の建設負担費の縮減及び負担軽減のための制度の充実又は創設とは

新幹線整備は、わが国本土の国土軸の骨格をなす国家プロジェクトであることから、重点的に予算配分がなされるべきであり、将来にわたり安定して整備を進めるためにも幅広い観点からの予算確保を望みます。

また、整備新幹線の開業区間（東北・北陸・九州）や新規着工区間から得られる貸付料が、建設区間の事業費に充てられますが、整備予算のなお一層の確保・拡充を望みます。

一方、地方負担への財政措置として、起債充当率は地元負担分の9割、このうちの5割～7割に交付税措置がありますが、整備新幹線における地方負担が、地方財政を圧迫することがないように、起債充当率の引き上げや交付税措置率の算定基準の引き下げを望みます。

【4 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について】

○負担軽減制度の創設又は充実とは

肥前山口～諫早間については、新幹線開業後20年間の上下分離方式をとることとしており、開業時に本県と佐賀県がJ R 九州から線路等を一括で買い取り、維持管理費用についても両県で負担することとなっています。しかしながら、一段と逼迫する地方財政等を鑑みると地元での負担だけでは到底維持できず、国全体の課題として取り組むべきであり、負担軽減制度の創設又は地方交付税措置等による負担軽減を望みます。

【5 J R長崎本線連続立体交差事業の財源確保について】

○J R長崎本線連続立体交差事業の財源確保とは

J R長崎本線連続立体交差事業と新幹線を一体的に整備することで、新幹線効果を最大限に発現させることが可能となります。新幹線開業に合わせ駅周辺を整備するためには、現駅が支障となることから、在来線を高架化し、駅の移設を行う必要があります。これを実現するためには、J R長崎本線連続立体交差事業の高架橋本体工事に必要な事業費を確保することが喫緊の課題となっております。

本県の厳しい財政状況においては、国の支援なくして、財源を確保することは難しいため、新幹線整備の進捗に影響を与えることのないよう、J R長崎本線連続立体交差事業への重点的な予算の配分を望みます。