

9 「日本海側拠点港」および「離島港湾」の整備促進について

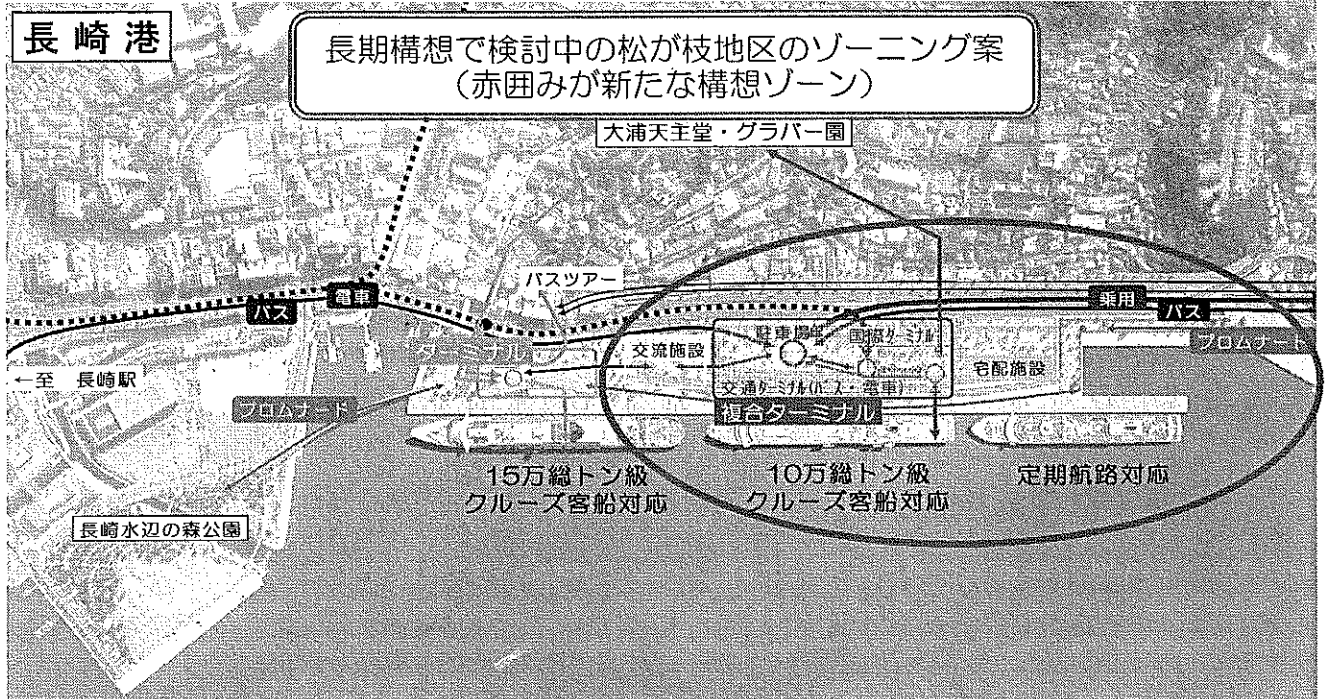
【国土交通省】

【提案・要望の具体的内容】

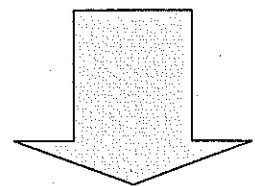
- 1 「長崎港松が枝地区国際観光船埠頭整備事業」（新規）の直轄事業及び補助事業の合同プロジェクトによる採択を行うこと
- 2 「佐世保港三浦地区多目的国際ターミナル整備事業」の整備促進を図ること
- 3 「厳原港離島ターミナル整備事業」など、交流拠点である離島港湾の整備促進を図ること

日中韓で整備が進む新幹線網や高速道路網を
長崎～上海航路などで結び、
「新アジア軸」を構築

「日本海側拠点港」として
「長崎港」、「佐世保港」は、
東アジアにおける、人とモノの
文化交流拠点を目指す



佐世保～釜山航路は平成26年度中の就航を予定



多目的国際ターミナルの平成25年度中の完成を目指す

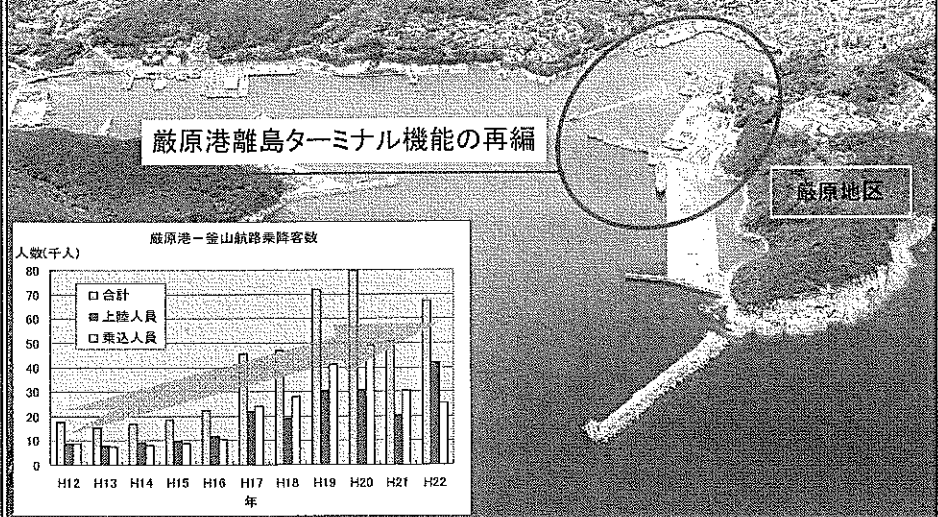
国際交流拠点の厳原港

対馬～釜山航路は
我が国唯一の離島の
国際定期旅客航路
厳原～釜山間
週3便⇒週8便に大幅増
(平成23年10月)



平成23年11月には、
月別では過去最高の
約1万人/月の韓国人観
光客が対馬に来島

交流拠点となる離島港湾の整備促進



【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

昨年11月、長崎港と佐世保港は日本海側拠点港の「国際定期旅客機能」、さらに長崎港は「外航クルーズ(定点クルーズ)機能」に選定されました。長崎港では上海航路の復活や増加が見込まれる大型客船の受け入れなど、アジアのゲートウェイにふさわしい機能を、佐世保港においては、佐世保～釜山航路の就航に対応した機能を、それぞれ拡充し、本県を結節点とした中国・韓国と我が国の新たな交流軸「新アジア軸」を構築してまいります。

また、離島の活性化のためには交流人口の拡大が重要であり、そのためには我が国の離島で唯一国際定期旅客航路を有する対馬島の厳原港のターミナル機能の再編など、交流拠点となる港湾施設の整備を促進しています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

- 1 長崎港松が枝地区国際観光船埠頭整備事業
長崎港においては、松が枝地区国際観光船埠頭の3バース化など、ゲートウェイ機能の拡充を図ることとしており、その早期実現のためには国の支援が不可欠であります。現行制度においては旅客船対応岸壁について国の直轄事業での整備ができない状況です。
- 2 佐世保港三浦地区多目的国際ターミナル整備事業
佐世保港は、平成26年度中の佐世保～釜山航路の開設に向け準備を進めておりますが、予定通りに就航させるためには、整備中である三浦地区多目的国際ターミナルの平成25年度中の完成を図る必要があります。
- 3 交流拠点としての離島港湾の整備促進
外国人観光客やクルーズ客船などの観光産業による経済及び雇用効果は、産業が少ない離島にとって非常に重要なものであります。その拡大を図るためには観光客などの受け入れ拠点となる港湾機能の強化が不可欠であり、早急に整備を行う必要があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

- 1 長崎港松が枝地区国際観光船埠頭整備事業
外航旅客船対応岸壁について国の直轄事業で整備を可能とするとともに、当該事業の直轄事業及び補助事業の合同プロジェクトとしての新規採択を望みます。
- 2 佐世保港三浦地区多目的国際ターミナル整備事業
平成25年度完成に必要な予算の確保を望みます。
- 3 交流拠点としての離島港湾の整備促進
事業進捗に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。

長崎港は、上海航路や、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拡充の早期実現が可能となります。

佐世保港においては、多目的国際ターミナルの完成により、佐世保～釜山航路が予定通り平成26年度中の供用開始が可能となります。

また、離島港湾の交流人口の受け入れ体制の強化の早期実現が可能となります。

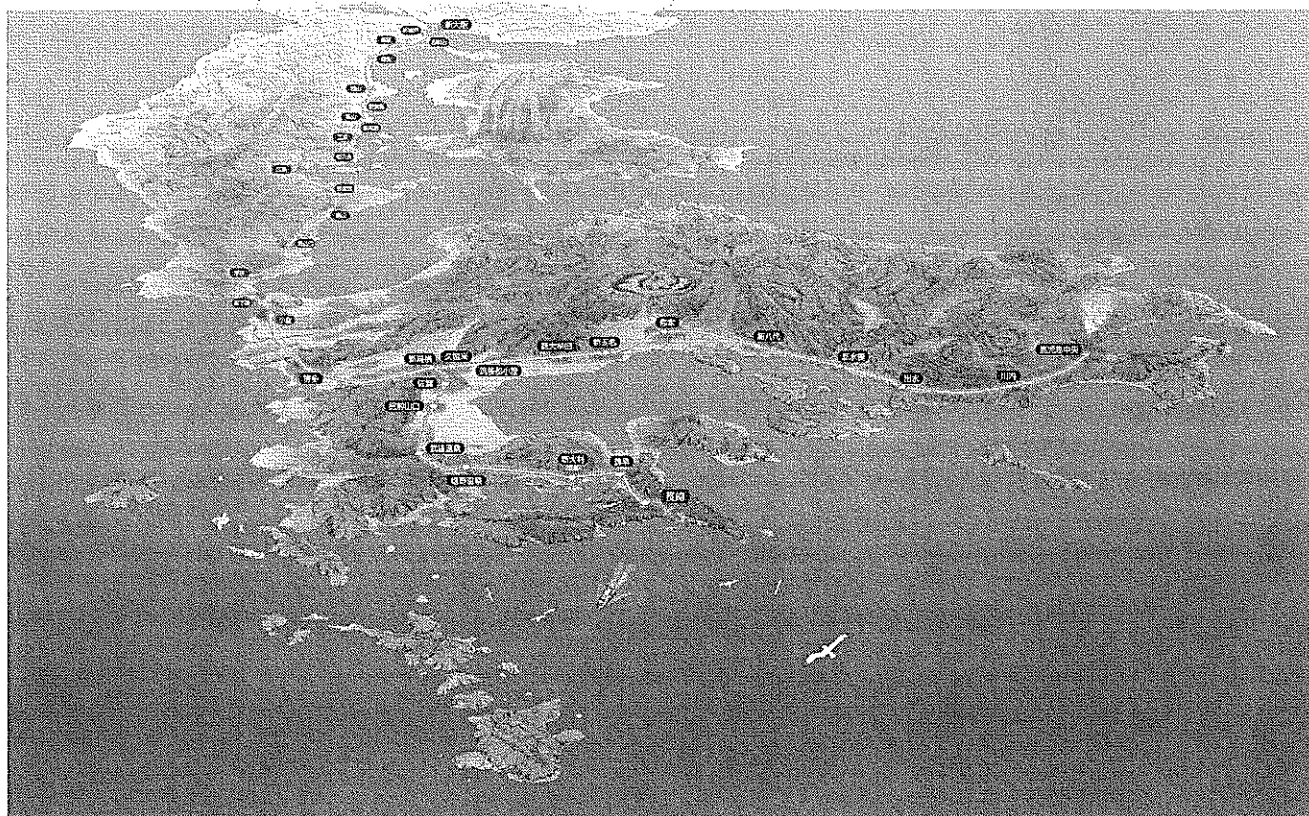
これら、日本海側拠点港のみならず、交流拠点となる港湾、特に離島港湾の機能強化を図ることで中国・韓国などの経済発展を我が国の成長に取り込むことが可能となります。

10 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 西九州ルートの早期開業のため、武雄温泉～長崎間の着実な整備を図ること
- 2 フリーゲージトレインの実用化に向けた技術開発の促進を図ること
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・実証運行を行うこと
- 3 公共事業の重点的配分等による建設財源の安定的確保及び地域負担軽減制度の充実を図ること
- 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 新幹線整備と一体的な事業効果を実現させるため、JR長崎本線連続立体交差事業の財源を確保すること



【1 武雄温泉～長崎間の着実な整備について】

○武雄温泉～長崎間の整備とは

西九州ルートは、平成24年〇月に武雄温泉～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、平成〇〇年度の開業を目指して工事が進められています。これにより、駅周辺のまちづくりが計画的に進められるとともに、開業を見据えて、新幹線を活用した県内経済の活性化に向けた具体的な施策を実施することから、西九州ルートについて着実に整備し、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実用化に向けた技術開発の促進とは

フリーゲージトレインは、現在、国家プロジェクトとして技術開発が進められていますが、西九州ルートへの導入が予定されており、開業に間に合うよう実用化に向けた技術開発が促進されることを望みます。

○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等改良等の整備や実証運行の実施を望みます。

【3 建設財源について】

○公共事業の重点的配分等による建設財源の安定的確保及び地域負担軽減制度の充実とは

公共事業予算全体における新幹線整備予算は、約1%しかありません。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、昨年の「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」の改正により、整備新幹線の開業区間（東北・北陸・九州）から得られる貸付料が、建設区間の事業費に充てられるようになりましたが、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JR九州から線路等を一括買い取り、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 JR長崎本線連続立体交差事業の財源を確保について】

○JR長崎本線連続立体交差事業の財源確保とは

JR長崎本線連続立体交差事業は、新幹線整備と一体となって長崎の玄関口となる都市拠点の整備を行い、アジアのゲートウェイとなるようなまちづくりに資する事業です。JR長崎本線連続立体交差事業を推進するためには、多額の事業費が必要となります。本県の厳しい財政状況においては、国の支援なくして、財源確保が難しいため、事業の進捗へ影響することなく重点的な配分を望みます。