

西九州ルート of 整備は沿線地域だけではなく長崎県全域の活性化へ繋がる

新幹線の開業は、地域にとって経済活動の活発化が期待される

ただし、新幹線が出来たからといって、全ての地域課題が解決するわけではない。
それぞれの地域が輝くための取組みが必要。

- ・二次交通の整備
- ・観光列車の運行
- ・おもてなしの心の醸成や新たな特産品づくり

○鹿児島県観光動向調査
(宿泊客数増減比) 対前年比

	鹿児島地区	指宿地区	霧島地区
H23年度	16%増	43%増	12%増

鹿児島中央 ~ 指宿



指宿のたまたま箱

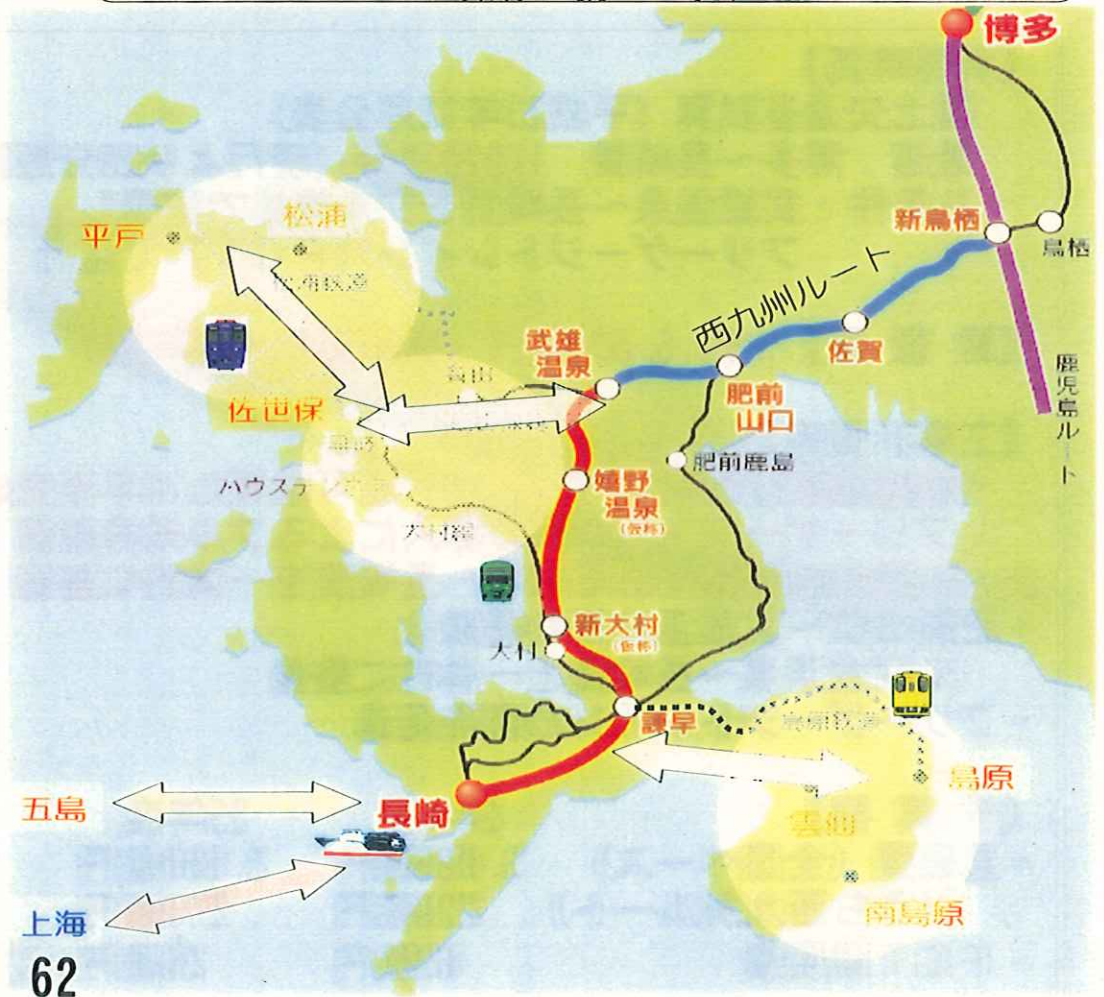
鹿児島中央 ~ 吉松



いさぶるうしんかべい

(参考)新幹線駅からの距離

鹿児島中央～指宿間	45.7km
鹿児島中央～霧島温泉間	48.8km
武雄温泉～佐世保間	35.1km
諫早～島原間	40.5km



佐世保線へのフリーゲージトレイン乗り入れ(輸送改善対策)



- S61. 09 九州新幹線(長崎ルート)の環境影響評価報告書案を国鉄が公表
- S62. 12 JR九州が運輸省に対し報告書を提出。前年に国鉄が公表した早岐回りのアセスルートによる整備に難色
- H03. 06 九州新幹線長崎ルート建設促進連絡協議会(3県、JR九州、九経連、)で新ルートの検討開始
- H03. 09 佐賀県知事が武雄市～長崎市に新幹線規格新線を建設する案(井本案)を公表。
- H04. 11 県議会全員協議会で佐世保線等の輸送改善を含む「九州新幹線長崎ルート等の整備に関する基本的考え方」を了承

鉄道整備等基礎調査委託費

25年度予算計上額 90百万円

在来幹線鉄道は、地域間の連携強化や地域の活性化を図る上で、重要な役割を果たす一方、利用者からは高速化や利便性の向上が求められている。そこで、全国の鉄道ネットワークの現状について整理した上で、真に必要な施策に重点化を図り、利用者のニーズに応えていくために必要な調査を行う。

総合的な水産基盤の整備を促進するための必要な財源の確保

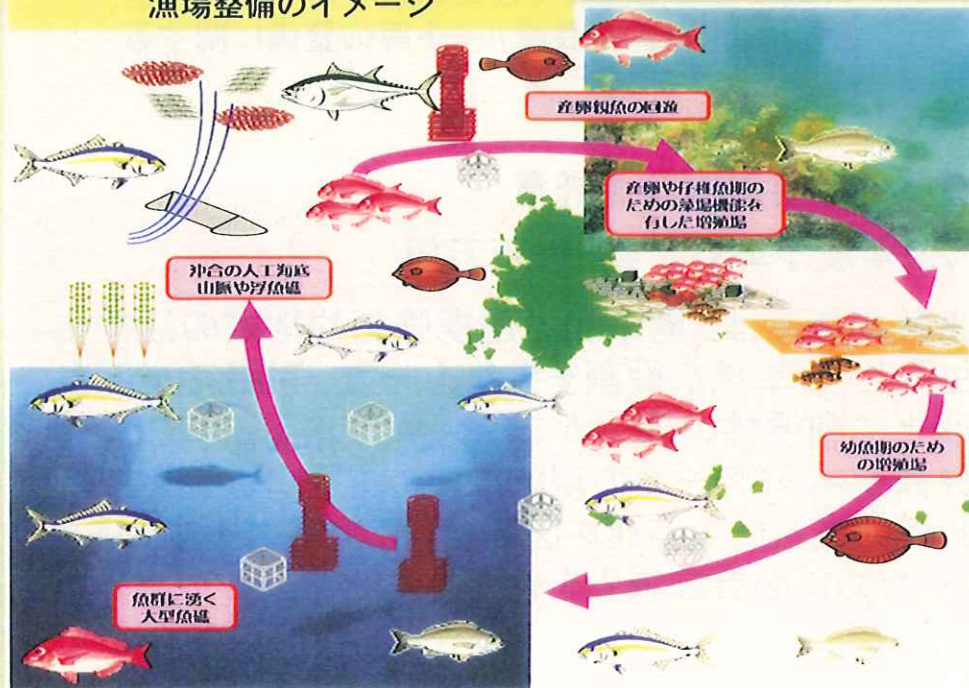
本県水産業の厳しい現状に対処するため、新たな長期計画に基づく
水産基盤整備の推進が必要

漁場事業

【水産環境の整備】

沿岸域のマダイやヒラメなどの産卵場周辺に増殖場を整備し、沖合に展開するように大型魚礁、人工礁、人工海底山脈を整備していく。既存魚礁なども積極的に活用しながら、沿岸から沖合まで水産生物の成長に合わせた一体的な漁場づくりの推進していく。

漁場整備のイメージ



漁港事業

【水産物流通機能の高度化】

陸揚・出荷作業の効率化・省力化や、耐震化による安定した陸揚げ機能の確保及び高度な衛生管理に対応した岸壁、荷捌所と流通機能施設の一体的な整備を行う。



高度に衛生管理された荷捌所
(イメージ)

【就労環境の改善】

漁業就業者の高齢化が進むなかで、高齢者や女性にも配慮した就労環境(防暑施設、浮体式係船岸等)の改善を図る。



防暑施設(宮ノ浦漁港)

浮体式係船岸の整備前・整備後(深江漁港)

整備前



整備後

