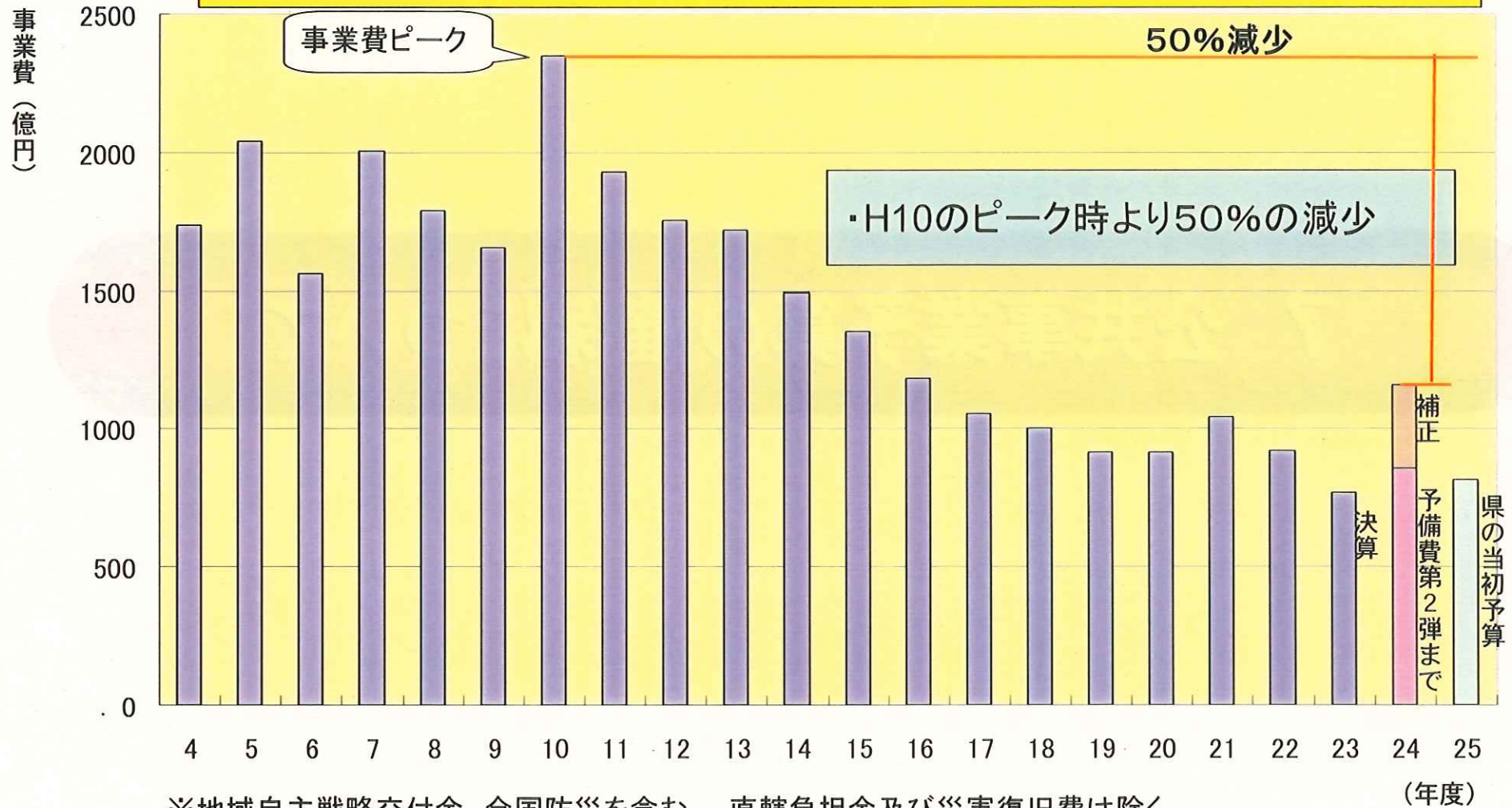


7 公共事業予算の確保について

【長崎県の公共事業費の推移】

長崎県の公共事業費は、ピーク時(H10)から50%減少している



※地域自主戦略交付金、全国防災を含む。直轄負担金及び災害復旧費は除く

※平成23年度までは決算

※平成24年度は予備費第2弾まで+補正

※平成25年度は当初予算

西九州自動車道

効果1 地域間の交流促進

効果2 物通のスピードアップによる水産業の活性化

効果3 観光ネットワーク形成による観光の活性化



30km

松浦市～佐々町間
【H26新規事業化】

伊万里松浦道路
【整備促進】

新たな工業団地
H25造成完了予定

H26年度
供用予定

新たな工業団地
H25分譲開始予定

緊急避難・緊急輸送ルート

H24年度平均: 2.9万台/日
(4車線計画交通量: 2.4万台/日)

佐世保中央IC～武雄JCT間【4車線化】

効果1

地域間の所要時間が大幅に短縮

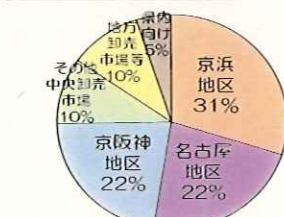
時間短縮効果
(平戸市～福岡市)

2時間40分
↓
1時間30分

効果2

地域ブランドの魚を高鮮度で輸送可能に

松浦の旬あじ・旬さば等出荷先

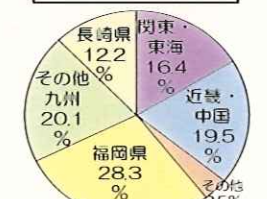


資料: 長崎県水産物統計年鑑 (H17)

効果3

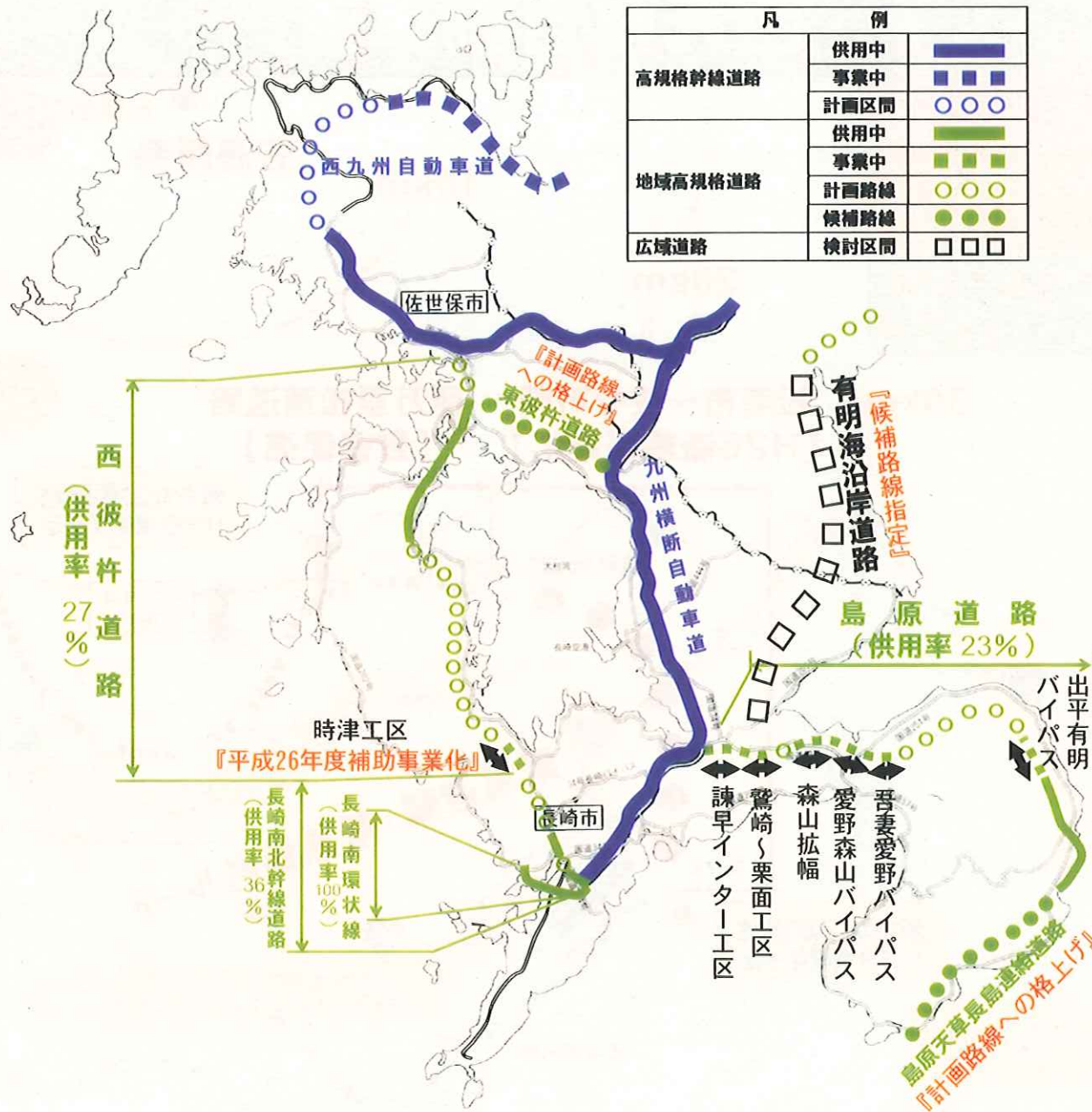
平戸・松浦の観光地を効果的に周遊可能に

平戸市、松浦市の
宿泊客の出発地



資料: 長崎県観光動向調査 (H22)

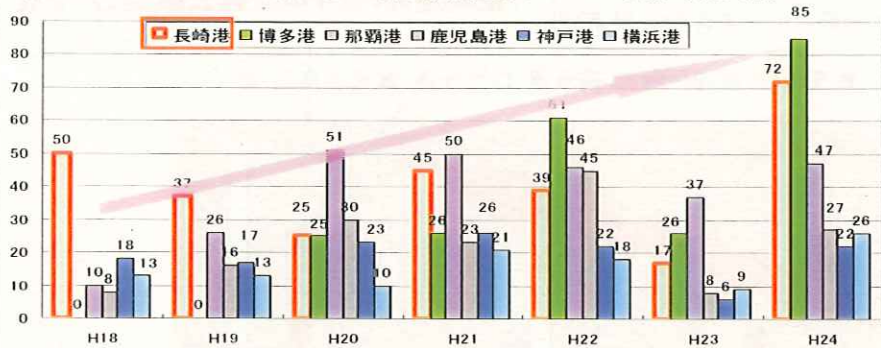
起点:福岡市 終点:武雄市	全延長 (km)	供用延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	供用率 (%)
福岡	47.4	38.6	8.8	0	81.4
佐賀	49.1	22.3	26.8	0	45.4
長崎	60.1	34.0	7.1	19.0	56.6
合計	156.6	94.9	42.7	19.0	60.6



凡 例		
高規格幹線道路	供用中	■
	事業中	■■■
	計画区間	○ ○ ○
地域高規格道路	供用中	■
	事業中	■■■
	計画路線	○ ○ ○
	候補路線	● ● ●
広域道路	検討区間	□ □ □

九州横断自動車道 4車線化

長崎港及び競合港の外国船籍国際クルーズ客船寄港実績



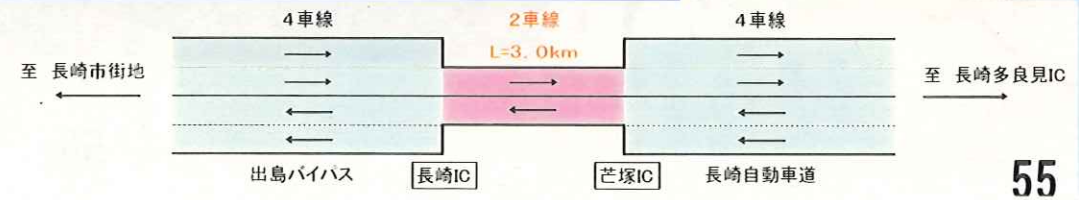
- 【整備効果】**
- 安全性の向上
 - 事故による交通不能リスク低減
 - 走行速度向上
(時速70km→80km)
 - 災害時の基幹道路
 - 物流機能の向上
 - 観光振興



事業促進
4車線化
事業化区間
(L=8.3km)

早期着手
暫定2車線区間
(L=3.0km)

長崎芒塚～長崎多良見間 4車線整備後の状況



2車線区間の6割がトンネルであり、事故の危険性が高い



区間	延長(km)	死傷事故率 (件/億台キロ)	
		国公表	県試算
長崎多良見IC～ 長崎芒塚IC	8.3	7.2	8.6
長崎芒塚IC～ 長崎IC	3.0	0.0	24.0

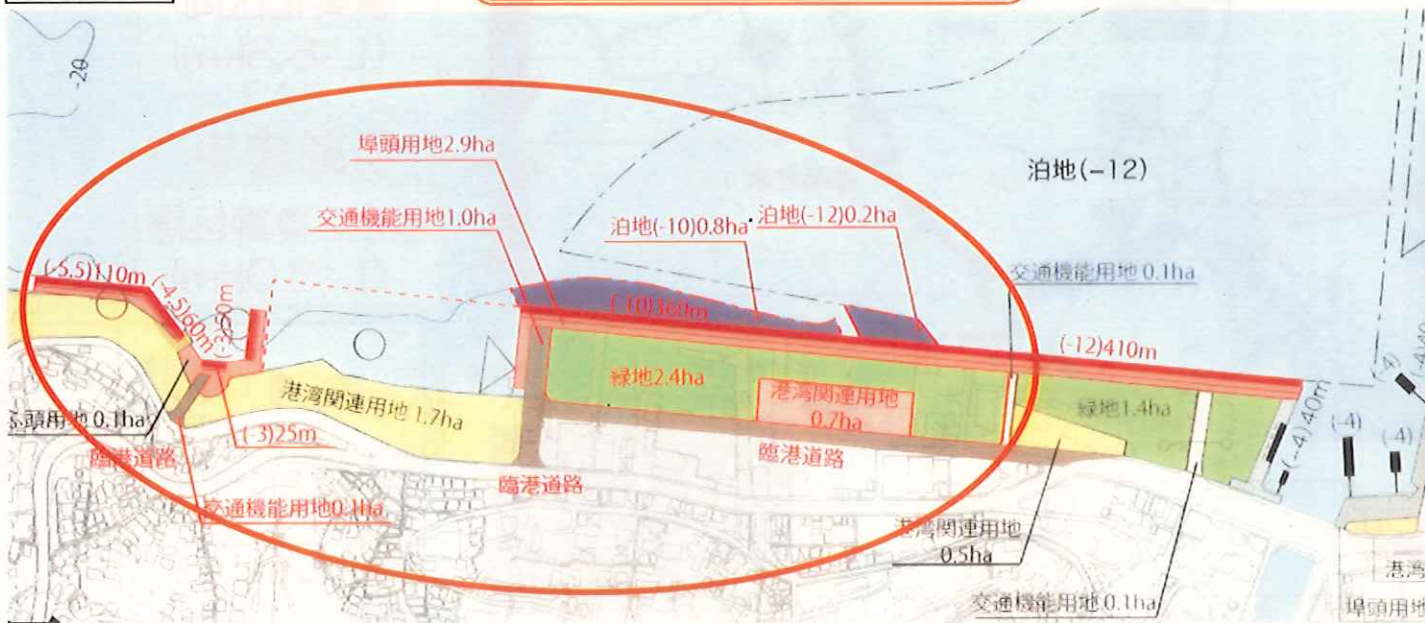
国際交流の促進に向けた港湾の整備促進

我が国で最もアジアに近いという地理的優位性やこれまでの歴史的つながりを活かし、海を介した新たな交流軸「**新アジア軸**」を構築

「**長崎港**」、「**佐世保港**」はアジアと我が国の交流における人とモノの文化交流拠点を目指す

松が枝地区の港湾計画案
(赤囲みが新たな計画ゾーン)

長崎港



長崎港のH24年は過去最高の72隻

主要観光港の外国籍クルーズ客船入港実績

