

平成26年度
中国圏の発展推進に関する提案

平成25年8月

中国圏広域地方計画推進会議

提 案 文

中国圏の発展の推進について、平成26年度において特に緊急かつ重点的に整備を行うべき施策を次のとおり取りまとめました。

地方分権型社会が進展する中で、中国地方が活力ある経済社会、住民生活の安全、豊かな環境を実現し、自立的に発展するため、関係各位におかれましては、これらの提案事項の実現について、格段の御配慮を賜りますようお願いいたします。

平成25年8月

中国圏広域地方計画推進会議

鳥取県知事	平 井 伸 治	鳥取県議会議長	伊 藤 美都夫
島根県知事	溝 口 善兵衛	島根県議会議長	五百川 純 寿
岡山県知事	伊原木 隆 太	岡山県議会議長	渡 辺 英 気
広島県知事	湯 崎 英 彦	広島県議会議長	林 正 夫
山口県知事	山 本 繁太郎	山口県議会議長	柳 居 俊 学

目 次

- 1 地方分権改革の推進及び地方税財源の充実確保について 1
【内閣府 等】

I 地域の多様性を活かした交流・連携で、持続的に発展する中国圏

- 2 大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進について 6
【国土交通省 等】
- 3 高度情報化の推進について 9
【総務省 等】
- 4 隣接圏域との交流に向けた基盤整備について 11
【国土交通省】
- 5 サイクリングロードを核とした地域経済の活性化について 12
【国土交通省 等】
- 6 北東アジアゲートウェイ構想実現に向けた広域連携の推進について 13
【国土交通省 等】
- 7 地方空港の整備推進等について 14
【国土交通省 等】
- 8 港湾整備事業の推進について 15
【国土交通省 等】
- 9 竹島の領土権の早期確立等について 18
【内閣府 等】

II 産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、持続的に成長する中国圏

- 10 都市圏機能の充実について 20
【国土交通省 等】
- 11 国営かんがい排水事業の推進について 22
【農林水産省】
- 12 中国山地における旧緑資源幹線林道の整備推進について 23
【農林水産省】
- 13 日本海における漁業秩序の確立について 24
【外務省 等】

Ⅲ 多彩な文化と自然を活かして、多様で豊かな生活を楽しめる中国圏

- | | | |
|----|----------------------------------|----|
| 14 | 流域下水道整備事業の推進について | 25 |
| | 【国土交通省 等】 | |
| 15 | 離島・中山間地域の総合対策の充実強化について | 27 |
| | 【内閣府 等】 | |
| 16 | 宍道湖・中海における水質保全対策の推進について | 30 |
| | 【国土交通省 等】 | |
| 17 | 河川総合開発事業等の推進について | 31 |
| | 【国土交通省】 | |
| 18 | 地震等大規模災害に強いインフラの整備について | 32 |
| | 【内閣府 等】 | |
| 19 | 大規模災害に強い日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保について | 33 |
| | 【内閣府 等】 | |
| 20 | 日本海側における地震・津波研究の充実について | 34 |
| | 【内閣府 等】 | |

(別 紙)

- | | |
|---|----|
| ○中国圏の「将来像実現に向けたプロジェクト」(広域地方計画第3章)と
提案項目の関係 | 35 |
|---|----|

1 地方分権改革の推進及び地方税財源の充実確保について

(関係府省) 内閣官房、内閣府、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、
経済産業省、国土交通省

【地方分権改革の推進について】

[1] 趣 旨

現在、我が国は、人口減少・超高齢社会の到来、グローバル化の進展など時代の潮流の中で、東日本大震災からの復旧・復興をはじめ、社会保障の維持と財政健全化の両立、長引くデフレの克服、国際競争力の向上と持続的な経済成長の実現など、困難な課題に直面している。

これらの課題を解決し、我が国が持続的な発展を遂げるためには、地域の多様性から生み出される競争力を国全体の成長につなげることが必要であり、そのためにも、地方分権改革を推進し、真に自立した地域社会が形成される分権型国家への転換を図らなければならない。

国においては、地方分権改革を進める観点から、国が本来担うべきもの以外の事務は住民に身近な地方が担うことを明確にした上で、国と地方の役割分担を抜本的に見直し、義務付け・枠付けの見直しと条例制定権の拡大、基礎自治体への権限移譲、出先機関改革等による国の事務・権限の地方への移譲を、適切な財政措置等を講じながら、一層のスピード感をもって一体的に進めていく必要がある。

地域が抱える事情や課題はそれぞれに異なり、全国一律の基準や制度では解決が困難な状況となっている。地域の元気の総和が国の元気であるという観点に立ち、国はいま一度、地域のことは地域が決めるという地方分権改革の原点に立ち返り、その実現に向けた道筋を明確にする必要がある。

[2] 内 容

1 国から地方への事務・権限の移譲

- (1) 国出先機関改革のみならず、中央府省を含む国から地方への権限移譲など地方分権改革の具体策の策定に当たっては、地方分権改革有識者会議や国と地方の協議の場等での議論を通じて、地方の意見を十分反映できる仕組みを構築すること。
- (2) 都道府県への移譲の対象とする事務・権限は、広域自治体として担うべき機能等を踏まえて幅広に検討し、都道府県の自主的かつ総合的な施策展開や国、地方を通じた効果的・効率的な事務処理に資するよう、一定の事務・権限を一括りにするなど、施策単位等での事務・権限の移譲を行うこと。
- (3) 地方分権改革推進本部において夏頃を目途に一定の結論を目指すこととされた、「全国一律・一斉」又は「手挙げ方式」により地方自治体へ移譲するとされた事務・権限については、地方の意見を踏まえた上で、具体的な工程、財源・人員の移管の仕組み等を早期に明らかにするなど、事務・権限の移譲の速やかな実現に向けて取り組むこと。

また、「移譲以外の見直し」、「国に残す」、「既に必要な措置済み」とされた事務・権限につ

いても、地方から要望があったものは、移譲に向けて地方分権改革有識者会議や専門部会で十分検討すること。

- (4) 農地の転用に関する事務、中小企業やベンチャーの支援・地域産業の振興・産学官連携推進に関する事務、利便性の高い交通体系の構築に関する事務、直轄道路・直轄河川の整備等に関する事務、公共職業安定所が実施している職業紹介業務など、特に地方側から強く要望してきた項目については、これまでの検討の経緯や「ハローワーク特区」等の成果を踏まえ、移譲に向けて積極的な検討を進めること。

なお、直轄道路・直轄河川の移譲については、個々の道路・河川の整備水準など、地域の実情を十分配慮すること。

2 義務付け・枠付けの見直し

- (1) 地方の自由度の拡大、国と地方を通じた行政コストの縮減、地域経済の再生・地域活性化などの観点から、地方からの提案を踏まえ、地方との協議のプロセスを組み込んだ上で更なる見直しを進めること。
- (2) 「施設・公物設置管理の基準」のうち、福祉施設の従事者や居住面積等に係る「従うべき基準」は、真に必要な場合に限定されるべきであり、廃止又は「参酌すべき基準」など地方の実情を反映できる規定へ移行するよう、各地方自治体の条例制定の状況や地方からの提案を踏まえ、第1次一括法附則第46条等の規定に基づき、速やかに見直すこと。
- (3) 義務付け・枠付けを必要最小限とするため、地方分権改革推進委員会の第3次勧告で示された「義務付け・枠付けに関する立法の原則」を、国と地方の協議の場で協議した上で法制化すること。

3 国と地方の協議の場の実効ある運営

地方分権改革を推進し、我が国が直面している諸課題に適切に対処していくためには、国と地方が真に対等な立場で協議を重ねることが不可欠であり、特に社会保障・税一体改革の具体化や地方財政対策、地方公務員給与のあり方、道州制の検討など、地方行財政等に関する重要事項については、企画立案の段階から分科会をより積極的に活用し、国と地方の協議の場の実効性を確保すること。

4 道州制の検討

道州制は、国の統治機構のあり方を根本から変えるものであり、中央集権体制を改め、国と地方の役割分担や権限を抜本的に見直す観点から、中央政府、道州、基礎自治体のあり方、地方の自立を確保する税財政制度や財政調整制度等について、地方の意見を十分にくみ取りながら、制度の検討を行うこと。

併せて、道州制が我が国のあり方や国民生活にどのような変化をもたらすのかという観点から、道州制導入の目的や基本的な姿、メリット・デメリット等を積極的に情報発信し、国民的な議論を喚起すること。

【地方税財源の充実確保について】

[1] 趣 旨

平成25年度の地方財政計画において、地方交付税総額は、東日本大震災関係分を別枠とした上で、平成24年度に比べて0.4兆円減となった一方で、一般財源総額は0.1兆円増の59.8兆円が確保された。

しかしながら、地方一般歳出は、社会保障関係経費が増額される一方で、投資的経費等が削減されたため減少している。また、歳出に対して歳入が絶対的に不足するという状態は継続し、臨時財政対策債も依然として高い水準にあるなど、地方財政制度の構造的な問題は解消されていない。

さらに、給与関係経費については、平成25年7月から国家公務員と同様の給与削減を実施することを前提として、地方との十分な協議を経ないまま、一方的に地方交付税が削減された。地方の防災・減災事業や地域の活性化等の課題に対応するための事業費が特別枠として給与削減額とほぼ同額で計上されてはいるが、国が地方公務員の給与削減を強制することは、地方自治の根幹に関わる問題であり、また、地方の固有財源である地方交付税の性格を否定するものであり、極めて遺憾である。

こうした中、「経済財政運営と改革の基本方針（いわゆる「骨太方針」）」では、「地方財政は、リーマンショック後の経済危機の影響を引き続き受けている。」と厳しい認識を示しながらも、リーマンショック後に緊急的に措置された「歳出特別枠」及び「別枠加算」の廃止といった地方交付税の大幅な見直しを示唆している。また、地方交付税において、新たに地域活性化や経営改革にチャレンジする地方公共団体が報われる仕組みを創設する内容となっている。

一方、社会保障と税の一体改革については、社会保障分野における地方の役割に鑑み、一定の地方単独事業を含めた上で消費税増税分の税収配分が決定されるとともに、社会保障制度改革国民会議において平成25年8月までに結論を得ることとされ、現在審議が行われている。

このような地方財政の状況を踏まえ、真に地方分権時代にふさわしい国と地方を通じた税財政制度を確立することが必要である。

[2] 内 容

1 地方交付税等の総額確保等

- (1) 地方財政を自主的かつ安定的に運営するため、社会保障関係経費をはじめとした地方の財政需要の増加や景気の低迷による財源不足額を地方財政計画に適切に積み上げること。
- (2) 臨時財政対策債により財源不足を埋める措置が常態化しているが、本来は交付税率の引上げにより正すことが地方交付税法に法定化されている。本来の趣旨に立ち戻り、早期に法定税率の引上げによる地方交付税の増額を行い、地方の借金増大につながる臨時財政対策債による措置を解消し、必要な地方一般財源総額を安定的に確保すること。

加えて、国が後年度に地方交付税により財源措置するとした臨時財政対策債や補正予算債等の元利償還金の約束分については、他の基準財政需要額が圧縮されることのないよう、地方交

付税財源を別枠加算すること。

- (3) 地方財政計画における「歳出特別枠」については、地方が自主的・主体的に地方再生に取り組む経費が措置されたことに始まり、地域経済が疲弊する中で、経済の活性化等の観点から拡充されてきた経緯がある。こうした中、地域経済も十分に回復しておらず、引き続き必要な財源を確保し、経済の下支えを行う必要がある。また、「別枠加算」は、地方の巨額の財源不足に対して、法定率の引上げで対応できないため設けられ、その財源不足は未だ解消に至っていない。

このため、増嵩する地方歳出の確実な積み上げや、法定率の引上げなどによる必要な一般財源の確保が実現できるまでの間は、「歳出特別枠」及び「別枠加算」を堅持すること。

また、地域活性化や経営改革にチャレンジする地方公共団体が報われる仕組みの創設に当たっては、地方公共団体間の財源の均衡化を図り、地方行政の計画的な運営を保障するものであるという地方交付税本来の目的を十分に踏まえること。

- (4) 地方はこれまで国に先んじて人員の大幅な削減や独自の給与削減を断行し、既に国を上回る不断の行革を実施している。今後の公務員の総人件費や給与適正化のあり方については、国、地方を通じた中長期的な行財政改革の視点から、「国と地方の協議の場」において十分な協議を行うこと。

なお、地方公務員給与費に係る地方交付税を一方的に減額することで、国が地方公務員の給与削減を強制する今回のような措置は、地方自治の根幹にも関わる問題であり、二度と行わないこと。

- (5) 「地球温暖化対策のための税」の用途を森林吸収源対策にも拡大するとともに、その一部を地方税源化するなど、地球温暖化対策に地方が果たす役割に応じた税財源を確保する仕組みとすること。

- (6) 自動車取得税については、平成25年度与党税制改正大綱において、2段階で引き下げ、消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化し、消費税10%の時点で廃止する方向で抜本的改革を行うこととされたが、その代替財源措置が具体的に示されていない。

自動車取得税は都道府県及び市町村の重要税源として不可欠なものとなっていることから、その廃止に当たっては、地方団体の意見を十分踏まえ、都道府県及び市町村に減収が生ずることのない十分な代替財源として、地方税又は少なくとも地方譲与税による安定的な税財源措置を講ずること。

なお、税制の抜本的な見直しを行う際には、社会資本整備や高齢化の状況による地域間の行政コストの相違に配慮し、恒常的で十分な規模の財政調整の仕組みを盛り込むこと。

2 社会保障と税の一体改革

- (1) 今後の社会保障制度の総合的かつ集中的な改革に当たっては、「社会保障制度改革国民会議」で現在行われている検討に地域の現場の意見を反映させるとともに、「国と地方の協議の場」において真摯に議論し、国民が将来を託し得る持続可能な社会保障制度を確立すること。
- (2) 消費税の引上げに当たっては、経済状況の好転に努めるとともに、中小事業者への転嫁対策

等による配慮、医療機関の非課税取引における仕入れに係る消費税負担増への対応、消費税の逆進性を踏まえた低所得者への対策を講ずること等に加え、地方が既に厳しい行財政改革に取り組んできている状況を踏まえ、国においても徹底した行財政改革を行うこと。

- (3) 地方消費税引上げに伴う増収に見合う地方一般財源総額の確保を図るため、引上げ分の消費税収を充てることとされている社会保障制度改革に伴い生じる地方負担については、地方財政計画に適切に積み上げること。

また、地方消費税は、地域間の税収の偏在の少ない税であるものの、各団体の消費税収と社会保障給付の水準は一致しないことから、引上げ分の地方消費税について、基準財政収入額への算入率を大幅に高めるとともに、引上げ分の消費税収を充てることとされている社会保障制度の機能強化や機能維持等に係る地方負担については、その全額を基準財政需要額に算入することを検討すべきであること。

- (4) 税制の抜本的な改革による地方消費税の充実と併せて、地方法人課税のあり方を見直すことにより、税源の偏在性を是正する方策を講ずることとされている。この検討に当たっては、消費税と地方法人課税の税源交換等の偏在是正手法も含め、偏在性が小さく、安定的な地方税体系が構築できるよう、幅広い検討を行うべきであること。

3 地域自主戦略交付金

地域自主戦略交付金から移行した各府省の交付金については、地方が必要な事業を着実に実施できるよう総額を十分確保するとともに、財政力の弱い地域や社会資本整備の遅れている地域に十分配慮すること。また、地方の自由度向上につながるよう国の関与を縮小させながら、引き続き手続きの簡素化を図ること。

4 国の経済対策に係る各種基金事業等の制度見直し

国の経済対策に伴い積み立てた基金については、事業の進捗状況に応じ必要なものは期間を再延長し、地方の裁量による主体的かつ弾力的な取組が可能となるよう、更なる制度の見直しを図るとともに、本来臨時的な対応でなく恒常的に実施すべき事業については、基金事業終了後も引き続き実施できるよう必要な財源措置を講ずること。

I 地域の多様性を活かした交流・連携で、
持続的に発展する中国圏

2 大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進について

(関係府省) 国土交通省、総務省、財務省、内閣官房、内閣府

[1] 趣 旨

国土の骨格を形成する高速道路の整備は、「地方の自立ある発展」の実現はもとより、大規模災害時や、有事の際の国民保護活動等において必要不可欠な社会資本であり、ネットワーク化されて初めて最大限の効果を発揮するものである。

東日本大震災や紀伊半島大水害を通じて、高速道路ネットワークの『命の道』としての重要性が改めて認識されたところであるが、中国地方の高速道路ネットワークには依然として山陰道をはじめとするミッシングリンクが存在しており、大規模災害時における住民の安全・安心な生活を脅かしているだけでなく、物流の寸断によって中国地方のみに留まらず、日本全体の社会経済活動に深刻な影響を及ぼすおそれがある。

については、今後も大規模災害が想定される我が国においては、災害に強い国土基盤を構築するため、国家戦略として、国の責任において、高速道路ネットワークの整備を早期にかつ優先的に行うべきである。

また、高速道路の料金制度については、平成25年6月25日に国土幹線道路部会から国土交通大臣へ中間答申が手交され、その中では対距離制を基本とし、新しい3つの料金水準に再編するなどの方向性が提示された。引き続き高速道路本来の機能が発揮できるよう、地方の意見を踏まえながら料金制度の改善を図っていく必要がある。

特に、本四高速の料金については、平成23年度に開催された「第7回本四高速の料金等に関する調整会議」での「今後の本四高速料金の基本方針」等において、平成26年度から全国共通の料金水準の導入を目指すこととなっている。

さらに、高速道路ネットワークと一体となって地域や物流拠点間の連携を強化する地域高規格道路をはじめ、地方が真に必要な道路整備を主体的かつ計画的に実現できるよう、道路整備に係る予算の充実及び安定的な確保を図らなければならない。

[2] 事業概要

【高規格幹線道路網の整備】

名 称	事業主体	事業期間	区 間	総延長(km)	車 線 数
中国横断自動車道 (岡山米子線)	国土交通省 西日本高速 道路株式会社	昭和48年度 ～	岡山市 ～ 境港市	約128	4車線 暫定2車線
中国横断自動車道 (姫路鳥取線)	国土交通省 西日本高速 道路株式会社	平成3年度 ～	兵庫県姫路市 ～ 鳥取市	約86	4車線 暫定2車線
山陽自動車道	国土交通省 西日本高速 道路株式会社	昭和47年度 ～	大阪府吹田市 ～ 下関市	約489	4車線 暫定2車線
中国横断自動車道 (尾道松江線)	国土交通省 西日本高速 道路株式会社	平成3年度 ～	尾道市 ～ 松江市	約137	4車線 暫定2車線

山陰自動車道	国土交通省 西日本高速 道路株式会社	平成8年度 ～	鳥取市 ～ 下関市	約380	4車線 暫定2車線
東広島・呉自動車道	国土交通省	平成5年度 ～	東広島市 ～ 呉市	約32.8	4車線 暫定2車線

【地域高規格道路】

- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| (1) 山陰近畿自動車道（鳥取市～京都府宮津市） | (11) 福山環状道路（福山市） |
| (2) 北条湯原道路（真庭市～鳥取県北栄町） | (12) 福山本郷道路（尾道市～三原市） |
| (3) 江府三次道路（鳥取県江府町～三次市） | (13) 東広島高田道路（東広島市～安芸高田市美土里町） |
| (4) 境港出雲道路（出雲市～松江市） | (14) 東広島廿日市道路（東広島市～廿日市市） |
| (5) 美作岡山道路（岡山市～岡山県勝央町） | (15) 広島呉道路（広島市～呉市） |
| (6) 岡山環状道路（岡山市） | (16) 広島高速道路（広島市） |
| (7) 空港津山道路（岡山市～津山市） | (17) 草津沼田道路（広島市） |
| (8) 倉敷福山道路（倉敷市～福山市） | (18) 広島西道路（広島市～廿日市市） |
| (9) 広島中央フライトロード
（東広島市～広島県世羅町） | (19) 山口宇部小野田連絡道路（山口市～山陽小野田市） |
| (10) 岩国大竹道路（大竹市～岩国市） | (20) 小郡萩道路（美祢市～萩市） |
| | (21) 下関西道路（下関市） |

【一般国道2号】

倉敷立体、玉島笠岡道路、笠岡バイパス、福山道路、松永道路、木原道路、三原バイパス、西条バイパス、安芸バイパス、東広島バイパス、広島南道路、西広島バイパス、岩国・大竹道路、周南立体、富海拡幅、小月バイパス

【一般国道9号】

鳥取西道路、北条道路、出雲バイパス、出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路、仁摩・温泉津道路、浜田・三隅道路、三隅・益田道路、益田道路、福光～江津間

【陰陽連絡道路】

- | | |
|----------------------|------------------|
| 一般国道 29号（兵庫県姫路市～鳥取市） | 261号（広島市～江津市） |
| 53号（岡山市～鳥取市） | 313号（福山市～鳥取県北栄町） |
| 54号（広島市～松江市） | 314号（福山市～雲南市） |
| 179号（兵庫県姫路市～鳥取県湯梨浜町） | 373号（兵庫県赤穂市～鳥取市） |
| 180号（岡山市～松江市） | 375号（呉市～大田市） |
| 181号（津山市～米子市） | 432号（竹原市～松江市） |
| 182号（新見市～福山市） | 488号（益田市～廿日市市） |
| 183号（広島市～米子市） | 489号（周南市～山口市） |
| 184号（出雲市～尾道市） | 490号（宇部市～萩市） |
| 186号（江津市～大竹市） | 491号（下関市～長門市） |

187号（岩国市～益田市）

434号（周南市～三次市）

191号（下関市～広島市）

435号（山口市～下関市）

【大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進についての提案】

1 高速道路ネットワークの早期整備と利用促進

中国地方の高速道路ネットワークには、依然として山陰道をはじめとする多くのミッシングリンクが存在していることから、「中国地方の自立ある発展」の実現はもとより、災害に強い国土構造を構築するため、また、日本海側と瀬戸内海側の連携を強化するため、事業中区間の一層の整備促進と未事業化区間の早期事業化を図ること。さらには、中国横断自動車道岡山米子線など暫定2車線供用区間の早期4車線化を図ること。

2 高速道路の料金制度

高速道路の料金制度については、対距離制を基本とし、全国共通の水準とすべきであり、特に、本四高速道路の料金については、全国プール制への組み入れ、償還期間の延長など、必要な措置を講じること。

併せて、高速道路の料金施策の影響を受けるフェリー等の公共交通機関に対して、十分な対策を講じること。

3 地域高規格道路等の整備促進

高速道路ネットワークと一体となって、大規模災害時における緊急輸送道路や迂回路の役割を担うとともに、地域や空港・港湾等の物流拠点間の連携を強化する地域高規格道路、国道、さらには地域の生活を支える地方道の整備を促進すること。

4 安全・安心で災害に強い道路の整備促進

道路が、緊急輸送道路や迂回路として、大規模災害時にその本来の機能を十分に発揮するため、橋梁やトンネルの耐震化や長寿命化対策などを一層促進すること。

5 真に必要な道路整備のための予算確保

国、地方がそれぞれの役割に応じて災害に強い国土づくりのための道路整備を計画的に進められるよう、必要な道路整備予算の総額を十分確保すること。

とりわけ、地域経済活動を支える基盤整備等に対する総合的な支援である社会資本総合整備事業については、地方が真に必要な道路整備を主体的かつ計画的に実現できるよう、要望に対して最大限配慮するとともに、交付金の県・市町配分については、地方が主体的に行えるよう配慮すること。

3 高度情報化の推進について

(関係府省) 内閣官房、総務省

[1] 趣 旨

活力に満ちた地域づくりを進めるため、情報通信技術を住民生活や生産活動に関わる様々な分野で活用し、生活の利便性の向上や地域・産業の活性化を図ることが重要な課題となっている。

国においては、「新たな情報通信技術戦略」に基づき、国民本位の電子行政の実現や地域の絆の再生などに積極的に取り組んでいるところであるが、その前提として、地理的情報通信格差の是正を図るとともに、安全性の高い情報通信基盤の整備及び地域の高度情報化に対して、国による一層の支援が必要である。

[2] 内 容

1 地域情報通信基盤整備に対する支援の拡充

中山間・過疎地域などにおける情報通信格差の是正を図るため、地方公共団体におけるインフラ整備に対する支援措置を継続するとともに、ネットワーク機器の更新等についても、負担軽減のための新たな支援措置を講じること。

また、条件不利地域における民間通信事業者の設備投資を促進するための投資促進税制等の支援制度の拡充を、地域の安全・安心のより一層の確保を図るため、安全性強化など災害に強い情報通信基盤・地域公共ネットワークの構築（既存施設の改修を含む）に係る支援策を講じること。

2 携帯電話不感地域の解消策の充実

携帯電話不感地域解消の促進、事業者の一層の負担軽減を図るため、過疎債等を活用した地方単独事業については、市町村負担全額に対して過疎債充当を認めることも含め、地域の実情に応じて実施できるようにすること。

また、携帯電話等エリア整備事業の鉄塔整備については、補助対象範囲の拡充などにより初期費用の軽減を図るとともに、事業者のランニング経費についても支援措置を講じること。

3 電子自治体の推進

社会保障・税番号制度（マイナンバー）の導入に向けて、地方公共団体の円滑な対応を図るための説明会の開催や導入ガイドライン・スケジュール等の早期提示を行うとともに、システム改修等に要する経費について国が必要な負担を行うこと。これに併せ、公的個人認証サービスの普及推進や、国と地方公共団体の負担の在り方について、抜本的な見直しを図ること。

また、行政手続の電子化による行政サービスの向上と効率化を進めるため、法制度や制度運用上の問題点を改善するための取組の充実を図ること。

4 ICTの利活用の推進

整備の進んだブロードバンド環境下において、無線等の新技術や、地域によって未使用となっている周波数（ホワイトスペース）を有効活用した研究開発を推進するとともに、教育・医療分野の情報化など地域においてICTを活用した先進的な取組が広く展開されるよう、モデル事業などの充実を図ること。

また、国等が保有するデータ（公共データ）の活用に向けた具体的方向性を実現するための施策を検討すること。

5 電気通信事業における地域格差を生じさせない対策の実施

住民の日常生活に不可欠なものとなっている電気通信サービスについて、地域格差が生じないよう、適切、公平かつ安定的な提供を確保するための適切な措置を講じること。

6 地上テレビジョン放送のデジタル化の円滑な推進

地上デジタル放送への完全移行への対応として、衛星利用による暫定的な難視聴対策を余儀なくされた地域については、国及び放送事業者の負担と責任において、早急に恒久的対策を講じること。

また、地上デジタル放送に対する相談、対応窓口を引き続き設置するなど、国の責任において必要な支援を実施するとともに、各難視地域の住民や関係地方公共団体に対して、適切な情報の提供に努めること。

4 隣接圏域との交流に向けた基盤整備について

(関係府省) 国土交通省

[1] 趣 旨

産業競争力や誘引力の強化、広域的課題への効率的かつ効果的な対応など、中国圏の活力・魅力の向上を図るためには、四国圏域をはじめ、近畿・九州等隣接圏域と、産業や観光、文化、災害対応、環境保全など多様な分野での広域的な交流・連携を推進する必要がある。

そのためには、基盤となる、基幹的な交通インフラ及び情報通信ネットワークの整備・強化が重要であることから、次のプロジェクト等の事業推進について、必要な措置を講じること。

[2] 事業概要

1 道 路

- ・山陰自動車道全線の早期整備
- ・中国横断自動車道（姫路鳥取線）の建設促進
- ・中国横断自動車道（尾道松江線）の建設促進
- ・中国横断自動車道（岡山米子線）の全線4車線化の早期実現
- ・北条湯原道路・江府三次道路の早期建設
- ・安芸灘諸島連絡架橋の事業推進
- ・広島・松山ルート構想（その一部である広島湾架橋構想）の推進

2 鉄 道

- ・山陰新幹線の早期実現
- ・中四国横断新幹線の早期実現（新幹線実現までの段階的な整備として、フリーゲージトレインの導入）
- ・山陰本線、呉線、芸備線等主要鉄道路線の複線化、電化等の輸送力増強

3 港 湾

- ・国際拠点港湾 水島港、広島港、徳山下松港、下関港の整備促進
- ・重要港湾 さかい境港、鳥取港、浜田港、西郷港、尾道糸崎港、福山港、呉港、岩国港、三田尻中関港、宇部港の整備促進
- ・国際バルク戦略港湾 水島港、福山港、徳山下松港・宇部港の整備促進
- ・特定地域振興重要港湾 河下港の整備促進
- ・水島港玉島ハーバーアイランドの整備
- ・地方港湾 厳島港（宮島口地区）の整備促進

4 空 港

- ・広島空港、鳥取空港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港、萩・石見空港、山口宇部空港、岡山空港、岩国錦帯橋空港（岩国飛行場）の整備促進

5 高度情報通信基盤の整備

5 サイクリングロードを核とした地域経済の活性化について

(関係府省) 国土交通省、財務省

[1] 趣 旨

サイクリングは国民のスポーツ志向、健康志向及び地球温暖化に伴う環境保全についての意識の変化により、人と環境に優しい自転車利用の関心の高まりを受けて、大きなブームを迎えている。

そのような中、近年、「しまなみ海道サイクリングロード」をはじめとした全国の大規模自転車道や自然景観を活かしたツーリングコース等への注目度が高まってきており、案内標識やレンタサイクルの充実など利用環境の改善がされることで、サイクリングツアーやイベントが企画されるなど、観光客の誘致を促進する気運が高まっている。

中国地方各地にある大規模自転車道等についても、その活用を進め、観光資源としても機能を発揮していく好機を迎えている。

このため、国内外から訪れる観光客に対し、より安心して利用できる環境をつくり、観光客の誘致に向けた取り組みをさらに加速するためにも、質の高いサイクリングロードを整備し国際的な認知を得ることなどにより、更なるブランド力の向上を図った上で、行政や利用者などが連携して整備の推進を図る必要がある。

[2] 内 容

サイクリングを核とした観光振興に対する支援

中国地方にわが国を代表するようなサイクリングロードを整備し、ブランド化を図り、国内外からの観光客を誘致することにより、エコツーリズムなどの観光振興や沿線地域の活性化に大きく寄与するものとする。

サイクリングロードの輪を中国地方全体に拡大していくため、世界に誇りうる質の高いサイクリングロードに対する認定制度（ナショナルサイクリングロード（仮称））の創設や、その上での整備推進について国としての積極的な支援を行うこと。

6 北東アジアゲートウェイ構想実現に向けた広域連携の推進について

(関係府省) 国土交通省、法務省、外務省、財務省、厚生労働省、農林水産省

[1] 趣 旨

韓国、中国、ロシアなど、北東アジア諸国との交流を進める上で、地理的優位性がある中国地方は、この近接性を背景として、「日本海側拠点港」に選定された下関港や境港、浜田港など日本海沿岸を中心とした地域を、西日本と北東アジア諸国との交流の玄関口（ゲートウェイ）と位置付け、国際物流、観光客誘致を戦略的に推進する「北東アジアゲートウェイ構想」の実現に向けて取組を進めている。

この構想を実現させるためには、日本海側拠点港をはじめ玄関口となる港湾、空港や広域的なアクセス道路の整備を行い、拠点形成を図るとともに、これらを活用するための航路の整備、物流システムの充実及び広域的な観光交流の促進等を図ることが必要である。

ついては、北東アジアゲートウェイ構想の実現に必要な次の関係プロジェクトの事業推進について、必要な措置を講じること。

[2] 事業概要

1 道 路

- ・山陰自動車道全線の早期整備
- ・山陰近畿自動車道の早期整備
- ・下関北九州道路の早期整備

2 鉄 道

- ・山陰新幹線の早期実現

3 港 湾

- ・国際拠点港湾 下関港の整備促進
(日本海側拠点港)
- ・日本海側拠点港 さかい境港、浜田港の整備促進
- ・重要港湾 鳥取港、西郷港の整備促進
- ・特定地域振興重要港湾 河下港の整備促進
- ・下関・北浦海域沖合人工島建設事業の促進

4 空 港

- ・鳥取空港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港、萩・石見空港、山口宇部空港の整備促進

5 航 路

- C I Q体制の充実、物流環境の整備など、国際フェリー航路の円滑な運航体制等の確保
- ・境港－東海（韓国）－ウラジオストク（ロシア）航路
 - ・浜田港－ウラジオストク（ロシア）航路
 - ・下関港－釜山（韓国）
 - ・下関港－青島（中国）

7 地方空港の整備推進等について

(関係府省) 国土交通省、総務省、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、防衛省

[1] 趣 旨

近年、我が国の産業活動の活性化や国際化の進展、観光需要の増大は目覚ましいものがあり、こうした中で航空ネットワークの整備及び空港機能の整備・充実、地域の発展にとって極めて重要である。特に国際化が進展する中で、国際交流を円滑に進めていくためには、地域においても海外と直結した交流活動を進めていくことが大切であり、国際空港のみならず、地方空港が海外との窓口として国際化に果たす役割は、ますます重要なものとなってきている。

については、地方空港の国際化や利用者のニーズ、今後の利用客の増大に即した空港機能の拡充、さらには航空機の安全運航など空港機能の確保を図るため、必要な措置を講じること。

また、地方航空路線は、地域の発展と自立に極めて重要な役割を担っていることから、そうした路線が維持・拡充されるよう格段の配慮を行うこと。

[2] 事業概要

名 称	事 業 内 容
鳥取空港	・ 空港機能を保持するための施設更新（滑走路） ・ C I Q体制の充実・強化
米子鬼太郎空港 （美保飛行場）	・ 空港機能を保持するための機器更新 ・ C I Q体制の充実・強化
出雲縁結び空港	・ 空港機能を保持するための空港施設改良（エプロン・誘導路）
萩・石見空港	・ 高速交通空白地域解消のため航空路線の確保の支援 ・ 空港機能を保持するための機器更新（航空灯火設備）
隠岐空港	・ 離島航空路線の維持、存続のための民間事業者等への支援
山口宇部空港	・ 空港機能を保持するための機器更新（航空灯火設備） ・ C I Q体制の充実・強化
岡山空港	・ 空港施設の充実（施設の耐震化） ・ C I Q体制の充実・強化
広島空港	・ 空港施設の拡充・更新（エプロン増設） ・ C I Q体制の充実・強化

8 港湾整備事業の推進について

(関係府省) 国土交通省、総務省、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省

[1] 趣 旨

港湾は、地域の振興、地域経済の活性化を図り、国土の均衡ある発展を図る上で重要な社会資本であり、近年の船舶の大型化に的確に対応し、モーダルシフトの進展やコンテナ輸送の増大などの輸送革新に対しても積極的に対処するなど、物流の効率化を図るため積極的な施設整備を図るとともに、中国地方における国際物流拠点として、港湾の整備等を通じて国際競争力を高めていくことが必要である。

また、美しい自然環境と歴史的風致を有する日本海や瀬戸内海の多様な資源を生かして、住民が海に親しみを覚え、うるおい豊かな生活環境を実現するウォーターフロントの創出を図っていくことも重要である。

さらに、資源等の国際バルク貨物の大型船舶による一括大量輸送を可能とし、安価かつ安定的な輸送を実現するため、「国際バルク戦略港湾」に選定された水島港、福山港、徳山下松港・宇部港の必要な施設整備及び諸規制の緩和等について、地方の意見や実情に十分配慮して制度を設計し、推進するとともに、「特定貨物輸入拠点港湾」にすべての選定港を指定し、支援措置の拡充を図る必要がある。

また、日本海側港湾の国際競争力を強化し、日本海地域の経済発展に貢献するため、「日本海側拠点港」に選定された下関港、境港、浜田港の港湾機能の充実・強化を図る必要がある。

については、次の港湾施設の整備・充実について必要な財源確保を行うとともに、C I Q体制の強化について必要な措置を講じること。

また、港湾運営会社制度を有効に活用し、コンテナ輸送の円滑化やターミナルコストの削減を図るため、港湾運営会社が整備する荷さばき施設等についても、固定資産税等の軽減措置を受けられるよう、現行の地方税法施行規則等の制度改正を行うこと。

[2] 事業概要

港湾名	事業主体	位置	事業内容
鳥取港	国土交通省 鳥取県	鳥取市	防波堤(第1) 防波堤(第2・3)
浜田港	国土交通省	浜田市	防波堤400m、臨港道路1,500m
尾道糸崎港	国土交通省 広島県	三原市 尾道市 福山市	岸壁(-12m)(-10m)各1バース、(-7.5m)3バース、 廃棄物埋立護岸1,930m、ふ頭用地11.5ha、緑地等17.5ha、 橋梁400m
岩国港	国土交通省 山口県	岩国市	臨港道路、岸壁(-10m)改良
三田尻中関港	国土交通省 山口県	防府市	泊地(-7.5m)、臨港道路、防波堤、廃棄物埋立護岸、 耐震強化岸壁(-7.5m)
宇部港	国土交通省 山口県	宇部市	泊地(-12m)、航路(-13m)、泊地(-13m)、岸壁(-13m)改良、 岸壁(-5.5m)、泊地(-5.5m)、廃棄物埋立護岸

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
鳥取港	16,341	14,936	634	691	防波堤
浜田港	24,100 (平成10年度～)	13,059	1,057	1,020	防波堤(新北) 臨港道路
尾道糸崎港	66,143 (平成6年度～)	45,773	948	未定	航路、泊地、防波堤
岩国港	26,739	19,968	1,000	400	臨港道路、岸壁(-10m) 改良
三田尻中関港	12,691	11,183	410	570	泊地(-7.5m)、 耐震強化岸壁
宇部港	54,785	49,229	2,196	2,700	泊地(-5.5m)、航路(-13 m)、岸壁(-13m)改良

【水島港(岡山県)】

港湾名	事業主体	位置	事業内容
水島港	国土交通省 岡山県	倉敷市 玉島地区	航路(-10m)、新高梁川橋梁、岸壁(-12m)、 航路(-12m)、泊地(-12m)、航路(-14m)、泊地(-14m)、 廃棄物埋立護岸、用地造成、 航路(-6m)、航路(-7.5m)

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
水島港	115,358 (平成20年度～ 平成29年度)	69,840	6,896	8,639	直轄[橋梁、航路(-12m)、 航路(-14m)] 廃棄物埋立護岸 起債(用地造成)

【^{さかい}境港(鳥取県・島根県)】

港湾名	事業主体	位置	事業内容
^{さかい} 境港	国土交通省	境港市	<ul style="list-style-type: none"> 国際物流ターミナルの整備 岸壁(-12m)、泊地浚渫 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナルの整備 岸壁(-10m)、泊地浚渫 港内静穏度の確保 防波堤

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
^{さかい} 境港	57,014	40,237	1,035	1,514	防波堤 岸壁(-12m) 岸壁(-10m)

【広島港・福山港（広島県）】

港湾名	事業主体	位置	事業内容
広島港	国土交通省 広島県	広島市	道路、緑地、人工干潟、廃棄物埋立護岸、用地造成
福山港	国土交通省 広島県	福山市	緑地、岸壁、用地造成、航路・泊地浚渫、防波堤、浮棧橋

事業名		総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
広島港	宇品・出島地区 (広島市南区)	271,100 (平成2年度～)	203,667	870	未定	用地造成
	五日市地区(広島市佐伯区吉見園沖)	121,000 (昭和58年度～)	114,919	1,069	未定	臨港道路
福山港(福山市)		41,813 (平成4年度～)	38,944	196	未定	岸壁

【徳山下松港・下関港（山口県）】

港湾名	事業主体	位置	事業内容
徳山下松港	国土交通省 山口県	周南市	耐震強化岸壁(-10m)、泊地(-12m)、航路(-12m)、臨港道路、泊地(-14m)、航路(-14m)
下関港	国土交通省 下関市	下関市	〔新港〕岸壁(-12m)、防波堤(南)、護岸(防波)、橋梁、道路、泊地(-12・-13m)、廃棄物埋立護岸 〔西山〕岸壁改良(-12m) 〔長府〕岸壁(-11m)、泊地(-11m)、航路(-11m)、道路、橋梁 〔あるかぼーと〕緑地

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
徳山下松港	71,672	55,571	3,980	1,618	泊地(-12m)、航路(-12m)、泊地(-14m)、航路(-14m)
下関港	83,648	71,652	1,525	2,183	〔新港〕緑地 〔西山〕岸壁改良(-12m) 〔長府〕橋梁

9 竹島の領土権の早期確立等について

(関係府省) 内閣官房、内閣府、総務省、外務省、文部科学省、国土交通省

[1] 趣 旨

竹島は歴史的にも国際法的にも、島根県隠岐郡隠岐の島町に属する我が国固有の領土である。

しかし、韓国はこれまで60年近くにわたって同島を不法に占拠し、排他的経済水域や漁業権などの我が国の主権が行使できない状況にしている上、最近では、竹島周辺海域での総合海洋科学基地建設に着工するなど、竹島の実力支配の強化を図ろうとしている。

そうした中、昨年夏には、韓国大統領が竹島へ上陸し、さらには、竹島周辺での防衛訓練、国会議員団の上陸など相次いで強行された。

また、日韓両国政府間で排他的経済水域の境界画定交渉が継続されているが、竹島の取扱いを巡り両国の主張は平行線をたどっている。

領土問題は国家、国民にとって基本的な問題であり、国と国との外交交渉で平和的に解決されるべき事柄であるにもかかわらず、このような韓国側の度重なる動きは、我が国の国民感情を逆なでするものであり、極めて遺憾である。

また、外交交渉を進める背景として、竹島問題に関する国民の理解を深めるとともに、その解決に向けた意識の高揚を図ることが何より大切である。

特に、全国の小学生、中学生あるいは高校生が竹島問題について理解を深めることは国民世論の喚起のために極めて重要である。

さらに、国境に位置する離島に人が住んでいることが他国による不法占拠の防止や領土保全につながっていることを考慮し、また、改正離島振興法附則において特に重要な役割を担う離島の保全及び振興に関する検討が明記されたことを踏まえ、生活基盤確保のための特別措置を講じることが必要である。

[2] 内 容

衆参両議院本会議で採択された「李明博韓国大統領の竹島上陸と天皇陛下に関する発言に抗議する決議（平成24年8月）」及び「竹島の領土権の早期確立に関する請願（平成18年6月）」を踏まえ、次の事項について早期に具体化を図ること。

1 竹島の領土権の早期確立

竹島における施設建設などの最近の韓国の動きに対して、嚴重なる抗議を重ねるとともに、国際社会へ日本の立場を訴えること。また、国際司法裁判所における解決も含め、領土権の早期確立に向けた外交交渉の新たな展開を図ること。

2 広報啓発の強化

新設された「内閣官房 領土・主権対策企画調整室」を中心に、国民世論の啓発や国際社会への情報発信などを積極的に展開すること。また、竹島問題や国境離島に関する啓発施設を地元隠岐の島町に設置するとともに、「竹島の日」を閣議決定すること。

3 学校教育における指導の推進

児童生徒用副教材及び教師用指導資料を作成するなど、学校教育において、竹島問題を積極的に扱うよう指導を強めること。また、次期学習指導要領に竹島を取り上げること。

4 国境に位置する離島への支援

国境に位置する離島については、領土保全という重要な役割を考慮し、一般の離島振興とは別に、特別の支援措置を講じること。

Ⅱ 産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、
持続的に成長する中国圏

10 都市圏機能の充実について

(関係府省) 国土交通省、厚生労働省、経済産業省、総務省

[1] 趣 旨

社会経済活動の広域化やグローバル化の進展に伴い、今後、地域間競争が一層激化することが予想される。こうした状況を受けて、中国ブロック全体が今後とも発展していくためには、都市圏機能の充実を支える交通・物流基盤などの整備を推進していく必要がある。

ついては、中国地方における都市圏機能の充実が図られるよう、次の事業促進について、必要な措置を講じること。

[2] 内 容

1 ひろしま西風新都の都市づくり

広島都市圏は、中国・四国地方の中核として、より一層の飛躍発展が望まれている。

現在、広島都市圏の中核機能の充実を目指して、「住み、働き、学び、憩う、護る」という都市機能を備えた2030年時点の計画人口6万7千人の新たな都市拠点として「西風新都」の都市づくりを、県・市一体となって推進しているところである。

ついては、「西風新都」の都市づくりが円滑に進むよう、道路等の都市基盤施設の整備の推進について必要な措置を講じること。

(事業概要)

- | | |
|----------|----------------------|
| ①計画対象区域 | 広島市安佐南区沼田地区及び佐伯区石内地区 |
| ②面 積 | 約4,570ha |
| ③計 画 人 口 | 6万7千人(2030年(平成42年)) |
| ④目 標 人 口 | 8万人(21世紀中頃) |
| ⑤都市基盤施設 | 道路、河川等 |

2 広島空港周辺地域の整備

広島空港周辺地域は、広島県全体の発展のための戦略的拠点として、また、中国ブロックの中核都市である広島市の都市機能を拡充・補完する地域として、産業、研究開発、国際交流、レクリエーション・リゾート機能等の集積促進に向け、開発・整備を進めているところである。

ついては、この周辺地域の開発・整備が円滑に進むよう、次の事業の促進について必要な措置を講じること。

(事業概要)

【産業・科学技術の強化】

- ①産業・研究施設の充実・強化

【交通基盤の整備】

- ②中国横断自動車道尾道松江線の建設促進
- ③東広島・呉自動車道の建設促進
- ④地域高規格道路の整備促進（東広島廿日市道路、東広島高田道路）
- ⑤一般国道の整備促進（国道2号、国道185号、国道375号、国道432号）

【土地区画整理、下水道、河川等の整備による魅力あるまちづくりの推進】

- ⑥土地区画整理事業の推進（東本通地区、新開地区外）
- ⑦下水道事業の推進（竹原市、三原市、東広島市、世羅町の3市1町）
- ⑧治水事業の推進
河川改修事業（沼田川、入野川外）

3 広島市東部地区連続立体交差事業の推進

広島都市圏東部のJR向洋駅及びJR海田市駅周辺は、山陽本線・呉線によって市街地が分断され、交通が渋滞するなど都市機能が著しく阻害されており、この地域において、都市交通の円滑化を図り、市街地の一体化と健全な街づくりを推進するために、連続立体交差事業に取り組んでいるところである。

しかしながら、当事業の事業実施にあたっては、膨大な事業費を要する状況などから、現在、実現可能な見直し案の検討を進めているが、いずれにしても巨額な地方負担が生じるため、安定的に事業推進が図られるような着実な予算確保及び財政状況の厳しい地方の裏負担への支援として、一般財源の平準化のため、貸付金の償還時に交付税措置がなされるような無利子貸付制度の創設など、新たな支援スキーム等の検討を行うこと。

(事業概要)

- ①事業主体 広島県、広島市
- ②事業箇所 広島市安芸区・南区、安芸郡府中町及び安芸郡海田町
- ③事業内容 高架化延長
山陽本線 L＝約4.6km（安芸郡府中町～安芸郡海田町）
呉線 L＝約1.7km（広島市安芸区～海田市駅）

総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度事業費 (百万円)	26年度事業費 (百万円)	26年度事業 計画の概要
96,000 (H13～H34年度)	10,027	228	未定	用地買収など

11 国営かんがい排水事業の推進について

(関係府省) 農林水産省

[1] 趣 旨

優良農業地域に用水の安定的供給と排水施設を完備することは、農家経営の合理化と食料の安定供給の確保を図る上で、極めて重要である。

ついては、次の国営かんがい排水事業等について、事業期間内の完了及び平成26年度の新規着工に必要な財源措置を講じること。

[2] 事業概要

(継続地区)

地区名 (位置)	事業箇所	事業主体	総事業費 (百万円) (事業期間)	26年度 事業費	26年度事業 計画の概要
岡山南部地区	岡山県 岡山市 倉敷市 総社市	農林水産省	16,000 (平成10~26年度)	未定	頭首工整備等
斐伊川 沿岸地区	島根県 出雲市	”	19,800 (平成17~27年度)	未定	頭首工・調整池・ 用水路改修等
吉井川地区	岡山県 岡山市 赤磐市 備前市 瀬戸内市 和気町	”	3,500 (平成25~32年度)	未定	頭首工・用水路整 備等 ※国営施設機能保 全事業

(新規地区)

地区名 (位置)	事業箇所	事業主体	総事業費 (百万円) (事業期間)	事業計画の概要
小阪部川地区	岡山県 岡山市 倉敷市 総社市 早島町	農林水産省	4,500 (平成26~35年度) ※総事業費、事業期間 とも見込み	貯水池改修等 ※国営施設機能保全事業

12 中国山地における旧緑資源幹線林道の整備推進について

(関係府省) 農林水産省

[1] 趣 旨

旧緑資源幹線林道は、過疎地域、産業の停滞ひいては地域社会の崩壊が危惧される中国山地の振興を図ることを目的とし、林業を中心とした総合的な地域開発を推進するため地域路網の骨格として整備するものであり、事業主体であった独立行政法人緑資源機構が昭和48年度から実施していたが、30余年経過した現在、なお完了には至っていない。

そうした中で、緑資源機構の談合問題を受けて、独立行政法人が行う事業としては廃止され、平成20年度より地方公共団体を事業主体とした「山のみち地域づくり交付金事業」に、平成23年度より「地域自主戦略交付金」に移行され、さらに平成24年度補正からは「農山漁村地域整備交付金」において実施されることとなった。

については、旧緑資源幹線林道の整備に当たっては、国の責務として整備が必要な区間の完成を図るために必要な措置を講じること。

[2] 事業概要

路線名	延長 (km)	うち24年度末までの 整備済延長 (km)	総事業費 (億円)	区 間
若桜・江府線	66.6	48.6	394	鳥取県若桜町～鳥取県日野町
金城弥栄線	25.2	11.3	115	島根県浜田市金城町～島根県浜田市弥栄町
三隅線	8.8	4.6	46	島根県浜田市三隅町
笹山山入線	10.3	8.7	50	島根県津和野町
匹見美都線	4.0	0	16	島根県益田市匹見町～島根県益田市美都町
比和・新庄線	49.6	41.6	204	広島県庄原市～広島県北広島町
高尾・小坂線	18.9	18.9	59	広島県庄原市
大朝・鹿野線	52.1	41.4	247	広島県北広島町～山口県周南市
鹿野・豊田線	41.2	35.3	141	山口県周南市～山口県下関市
合 計	276.7	210.4	1,272	

13 日本海における漁業秩序の確立について

(関係府省) 外務省、農林水産省、国土交通省

[1] 趣 旨

新日韓漁業協定の締結により、日本海における我が国排他的経済水域では我が国の許可を受けて韓国漁船が操業するようになったが、韓国のはえ縄漁船に加え、近年、まき網漁船及びいかつり漁船等による重要漁場の占拠、操業妨害など漁業秩序を無視した操業が繰り返されるとともに、違反操業も後を絶たず、我が国漁船は操業不能、漁具被害により、水揚げの大幅な減少など甚大な損害を被っている。

一方、日韓暫定水域においては、韓国漁船の事実上の占拠状態が続き、我が国漁船は漁場から撤退せざるを得ない状態が続いており、我が国漁船の水揚げが大幅に減少するとともに、資源の悪化を招いている。

[2] 内 容

1 操業秩序の確立

日本海における我が国排他的経済水域において、韓国はえ縄漁船、まき網漁船及びいかつり漁船の重要漁場の占拠、我が国漁船への操業妨害等により、我が国漁業者が不利益を被ることのないよう対策を講じるとともにパイカゴ、アナゴ筒、ズワイガニかご漁業の無許可操業を根絶すること。

2 暫定水域の資源管理等の推進

竹島の領土権の確立により排他的経済水域の境界線が画定し、暫定水域が撤廃されるまでの間、両国政府の責任のもとで、日韓暫定水域の資源管理、操業ルールを確立し、日本海の包括的な資源管理と安全操業の確立を図ること。

3 取締の拡充強化

我が国の領海、排他的経済水域における海上保安庁、水産庁の取締監視体制の拡充強化を図ること。

4 漁場機能維持管理事業の基金化と支援の充実

韓国・中国漁船等の違反操業や投棄漁具が継続して確認されているため、新日韓及び新日中漁業協定関連特別基金の後継事業である漁場機能維持管理事業を安定的に実施するために基金化を行うこと。

また、暫定水域及びその周辺での漁業者の操業が国境の監視活動に資している点を評価し、同事業の新たなメニューとして支援の充実を図ること。

5 国直轄の漁場整備の推進

排他的経済水域の生産力を強化し、漁業経営の安定を図るため、まき網漁業の依存度が高いマアジ等を対象とする国直轄の漁場整備を推進すること。

Ⅲ 多彩な文化と自然を活かして、

多様で豊かな生活を楽しめる中国圏

14 流域下水道整備事業の推進について

(関係府省) 国土交通省、総務省

[1] 趣 旨

地方の豊かな水環境を保全し、住民の快適な生活環境を実現するためには、下水道の整備を進める必要がある。特に、中国地方においては、瀬戸内海をはじめ、児島湖、東郷池、中海及び宍道湖等の閉鎖性水域を含む流域において水質の保全を図ることは、重要な課題となっている。ついでに、次の下水道事業の整備促進を図るための財源確保を行うこと。

[2] 事業概要

【天神川流域下水道事業】

事業名	事業主体	事業内容			
		全体計画 面積 (ha)	全体計画 人口 (万人)	24年度整備状況	
				面積 (ha)	人口 (万人)
天神川流域下水道事業	鳥取県	2,733	6.2	1,883	5.7

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
天神川流域 下水道事業	44,300 (昭和48～平成35年度)	42,496	580	695	処理場・ 管路改築
流域関連 公共下水道事業	97,771 (昭和52～平成27年度)	69,979	330	未定	管路整備・改築

【宍道湖流域下水道事業】

事業名	事業主体	事業内容			
		全体計画 面積 (ha)	全体計画 人口 (万人)	24年度整備状況	
				面積 (ha)	人口 (万人)
宍道湖流域 下水道事業	島根県	11,678	29.7	7,681.4	24.9

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
宍道湖流域 下水道事業	138,715 (昭和48年度～)	114,311	988	未定	未定
流域関連 公共下水道事業	314,000 (昭和48年度～)	246,124	1,491	未定	松江市外2市 未定

【児島湖流域下水道事業】

事業名	事業主体	事業内容			
		全体計画 面積 (ha)	全体計画 人口 (万人)	24年度整備状況	
				面積 (ha)	人口 (万人)
児島湖流域下水道事業	岡山県	14,707	58.8	8,781	50.1

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
児島湖流域 下水道事業	137,000 (昭和53年度～)	109,264	1,909	未定	処理場の更新工 事

【太田川・芦田川・沼田川流域下水道事業】

事業名	事業主体	事業内容			
		全体計画 面積 (ha)	全体計画 人口 (万人)	24年度整備状況	
				面積 (ha)	人口 (万人)
太田川流域下水道事業	広島県	5,275	32.5	4,168	30.2
芦田川流域下水道事業	〃	11,726	35.7	5,894	25.2
沼田川流域下水道事業	〃	3,508	9.7	1,294	4.0

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	25年度までの 事業費累計 (百万円)	25年度 事業費 (百万円)	26年度 事業費 (百万円)	26年度 事業内容
太田川流域 下水道事業	140,199 (昭和53年度～)	113,469	396	未定	処理場の更新工 事
芦田川流域 下水道事業	110,375 (昭和49年度～)	104,281	1,425	未定	処理場の更新工 事、下水汚泥固 形燃料化施設の 建設工事
沼田川流域 下水道事業	50,000 (平成3年度～)	32,723	249	未定	処理場の更新工 事

15 離島・中山間地域の総合対策の充実強化について

(関係府省) 内閣官房、内閣府、総務省、財務省、文部科学省、
農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省

[1] 趣 旨

中山間地域は、農地、森林等の資源を多く有し、食料・水・エネルギーの供給、二酸化炭素の吸収、土砂災害の防止、水源のかん養、美しい景観の保全などを通じて、都市住民の生活や産業活動を支えるとともに、健全な国土の形成に寄与している。

また、豊かな自然・歴史・文化・伝統と温もりのある人間関係が残る貴重な地域であり、訪れる都市の人々に潤いと癒しをもたらしている。

しかしながら、若年者をはじめとする人口の流出、農林水産業の衰退、集落機能の低下、医師不足、生活交通問題、情報通信格差、学校教育環境の維持などの新たな課題が顕在化し、消滅の危機に瀕する集落も多数生じているなど、中山間地域は、住民生活の維持さえ困難な極めて厳しい状況となっている。

人口減少・高齢化社会に突入した我が国が、真に豊かな国家としてあり続けるためには、都市部と中山間地域が相互に補完・共生する関係を構築し、各地域が自らの特性を生かしつつ、健全にバランスよく発展していくことが重要である。

このため、中山間地域の存在意義や実情を踏まえ、国において、中山間地域の活性化のための総合的な施策を推進することが必要である。

また、離島地域は、本土に比べ道路整備・污水处理施設整備などの生活基盤整備がいまだに遅れており、海上輸送のコスト高が、観光振興・産業振興・定住施策等の離島振興を妨げる大きな要因の一つともなっている。

これまで離島振興法によって生活条件の改善、産業基盤の整備など様々な地域振興施策に取り組み、一定の成果を挙げてきたところであり、この度の法改正による離島振興施策の基本理念及び国の責務の明確化などを踏まえ、引き続き国において離島地域の振興を推進することが必要である。

[2] 内 容

1 総合的な窓口の設置等

中山間地域の概念を統一し、省庁間の調整を行う総合的な窓口を設けるとともに、中山間地域の維持・活性化に向けた基本方針を定めること。

2 国庫補助事業の弾力的運用

中山間地域の市町村は財政力が弱いことから、特性に応じた事業が実施できるよう、所要の財源を確保するとともに、地域差による採択要件の設定、補助対象の制限緩和など、国庫補助事業の弾力的な運用を図ること。

3 改正離島振興法に基づく支援施策等の充実・強化

改正後の離島振興法において、離島が我が国及び国民の利益の保護及び増進に重要な役割を果たしていることや、離島振興に必要な施策を国の責務において実施することなどが明確化されたことを踏まえ、同法に基づく施策を円滑に実施できるよう、支援制度の充実を図るとともに、新設された離島活性化交付金をはじめ、離島航路運賃引き下げなど離島地域の生活条件の改善、産業基盤の整備等の十分な予算額の確保を図ること。

また、改正離島振興法に基づき、国境に位置する離島の保全・振興に関して必要な制度の創設を行うこと。

4 都市住民の交流や移住の促進

都市住民と中山間地域の交流や移住を促進するため、移転者に対する税制上の特例や中山間地域の地方公共団体が進める交流・移住施策に要する財源を措置すること。

また、企業が中山間地域で社会貢献や交流活動を推進するよう、経済団体の理解の下、全国組織「移住・交流推進機構」等の活動を通じ、国民的な運動として進めること。

5 地域資源を活用した産業振興施策の充実強化

中山間地域での定住に不可欠な安定的な所得を確保できる雇用の場づくりのため農林水産業と他産業との融合・複合化による新たな産業興しや地域資源を活用した産業振興に向けた生産体制整備、商品開発及び販路開拓などへの支援策を一層充実・強化すること。

6 企業立地の促進等による雇用の場の確保・創出

中山間地域において、魅力ある雇用の場を確保・創出するため、中山間地域に立地する企業に対して、土地、建物、構築物、機械設備等の投下固定資本への助成や低利融資等を行う制度を創設するなど、中山間地域における企業立地の促進のための抜本的な産業政策を講じること。

また、雇用の場を創出する地方公共団体の取組みに対して、過疎債の対象事業の拡充など、財政支援の充実を図ること。

7 野生鳥獣による被害防止対策の充実

近年、中山間地域においては、イノシシ、ニホンジカ、カワウなど、野生鳥獣の個体数の増加や分布の拡大による農林水産業、生活環境等への被害が依然として続いている。

また、これら鳥獣の生息域近隣で暮らしている地元住民は、実質的被害、精神的被害を受け、被害防止のための対策に疲弊している。

このため、野生鳥獣による被害の根本的解決を図るため、関係省庁の密接な連携のもと、科学的・計画的な保護管理技術等を早期に確立するとともに、必要な予算確保と実効性ある被害防止対策を講じること。特に、カワウ等、県域を越えて広域的に分布する種については早期に国が中心となって広域保護管理指針を策定すること。

また、「鳥獣被害防止総合対策交付金」については、地域の被害実態を踏まえた財源の安定確

保を図るとともに、ソフト対策については従来通り定額助成とし、地域の期待が大きいモンキー
ドッグの育成支援は、単年度限りとせず継続的に育成できるようにすること。

8 農林地の所有権の在り方の再構築

集落規模が縮小していく中、所有者が不在の農地や森林及び宅地・家屋が増えるとともに、境
界の確認も困難になりつつある。こうした実態を把握し、今後の所有権と利用・保全の在り方
について、早期に検討を進めること。

9 小規模高校における教育環境の整備

中山間地域の小規模高校における教育環境整備のため、教員の定数加配措置を行うこと。

10 環境学習や体験プログラムの推進

中山間地域が持つ公益的機能についての国民的合意形成のため、環境学習や体験プログラムの
実施を積極的に推進すること。

11 生活サービスの提供主体に係る要件の緩和

生活店舗の閉鎖が続く中山間地域においては、身近な地域で生活サービスの提供主体が求めら
れていることから、多様な主体により、中山間地域のくらしを守る取組が実施できるよう、農事
組合法人の事業要件の緩和を含めた検討を進めること。

16 宍道湖・中海における水質保全対策の推進について

(関係府省) 国土交通省、環境省

[1] 趣 旨

宍道湖・中海は、優れた景観と豊富な水産資源をもたらす国民的財産であるが、その水質は依然として環境基準を達成していない。このため、湖沼水質保全特別措置法（湖沼法）に基づく湖沼水質保全計画を策定するなど水質浄化施策を推進中である。

また、平成22年4月には、将来に向けた水質の改善など、未来に向かって、より良い中海圏域を築くため、鳥取・島根両県と沿岸の4市、国の関係機関が共同で中海会議を設置した。この会議において引き続き水質改善を図っていくこととしており、施策、技術の両面における国の強力な支援が不可欠である。

については、次の事項について、必要な措置を講じること。

[2] 内 容

1 湖沼法指定湖沼における水質保全対策を積極的に推進すること

- (1) 更なる水質改善を図るため、ヨシ原・浅場・藻場の造成、覆砂など環境改善への積極的な取組
- (2) その他の効果的な湖沼直接浄化対策の調査検討
- (3) 湖沼水質保全計画等に基づき、県や市町、各種民間団体が実施する事業への財政支援拡充、創設

2 湖沼の水質改善を図るための調査研究を推進すること

- (1) 非特定汚染源負荷対策を促進するための調査研究の充実強化
- (2) 赤潮、アオコなどプランクトンや水草の異常発生を防止するために必要な調査等の推進
- (3) 汽水湖沼の汚濁メカニズムについての総合調査の推進
- (4) 更なる流入負荷量低減に寄与する下水道等の高度処理技術の開発

17 河川総合開発事業等の推進について

(関係府省) 国土交通省

[1] 趣 旨

治水事業は、国民の生命と財産を守る最も基本的な社会資本整備であり、国土保全上から、また、社会経済活動が麻痺するような事態を回避する観点からも、緊急かつ計画的に推進する必要がある。

中国地方においては、河川氾濫区域に都市が広がり、人口と資産が集中しており、洪水により交通、通信、ライフラインなどの都市機能が失われれば住民生活や社会経済活動に与える影響は計り知れないものがある。

また、水需要の増大と渇水被害に対応するためには、水資源を有効に利用するための施設整備が、国土保全の観点と併せて極めて重要な課題となっている。

については、次の事業について早期完成が図られるよう必要な財源措置を講じること。

[2] 事業概要

【斐伊川及び神戸川の治水対策（鳥取県、島根県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
大橋川改修及び 中海・宍道湖の湖岸堤の整備	国土交通省	昭和57年度～	米子市、境港市 松江市 外

【高梁川の治水対策（岡山県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
小田川付替	国土交通省	平成26年度（予定） ～	倉敷市

18 地震等大規模災害に強いインフラの整備について

(関係府省) 内閣府、内閣官房、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省

[1] 趣 旨

東日本大震災では、想定を超える規模の地震・津波により甚大な被害が発生し、地震直後から必要な緊急輸送を円滑に行うことや災害拠点施設の機能を十分に発揮することが困難となった。道路においては、いわゆる「くしの歯作戦」等が功を奏し、輸送ルートの早期確保がなされたものの、公共土木施設の耐震化や広域的な人流・物流ルートの確保の重要性があらためて認識されたと同時に、津波に対する新たな対応が求められているところである。

中国地方においても、近い将来発生が懸念されている東南海・南海地震やそれによって生じる津波等の大規模な災害などに備え、公共施設等の耐震・津波対策を推進するとともに、緊急輸送ネットワークの確立と強化及び老朽化が進みつつある土木施設の維持管理・更新を図る必要がある。

とりわけ、中国地方には、依然として高速道路等のミッシングリンクが存在しており、大規模災害時における物流の寸断は、中国地方に留まらず、日本全体の社会経済活動に影響を及ぼすおそれがある。このため、災害時における産業活動の継続性を確保し、経済活動への影響を最小限に食い止めるためにも、早急にこれらを解消していく必要がある。その際、連続性・一体性の観点から、大規模災害に強いインフラの整備を推進することが重要である。

[2] 内 容

1 連続性・一体性ある強いインフラの推進

従来どおりの事業評価手法では、容易に着手し易い箇所の防災・減災事業実施となり、地域間でバラツキが生じてしまうため、産業活動の継続性（代替性、補完性）などの視点を取り入れた新事業評価制度を構築するとともに、新評価制度に基づき、連続性・一体性ある強いインフラ整備を推進すること。

また、新事業評価制度の構築にあたっては、人口・通行量等の安易な費用対効果のみによって判断して、条件不利地域を切り捨てることのないよう、連続性・一体性の観点で評価項目を設定すること。

2 公共施設等の防災対策の推進

地震・津波による堤防決壊によって引き起こされる災害を防止するため、河川・海岸における堤防強化等の耐震性向上対策や高潮・津波対策を推進するとともに、避難者や救援活動の拠点施設となる学校や病院等の耐震化対策を促進すること。

3 緊急輸送ネットワークの確立と強化

大規模災害時の被災者支援や復旧資材の輸送を迅速かつ確実にを行うためには、広域的な人流・物流の代替ルートを確保する必要がある。空港、港湾、道路、鉄道の交通インフラにおける適切な耐震施設の配置や多重性・代替性を向上させる緊急輸送ネットワークの整備を推進するとともに、関係者の協力体制の構築に向けた支援を行うこと。

あわせて、緊急輸送道路における橋梁の耐震補強などの耐震対策を推進すること。

4 土木施設の維持管理・更新の推進

災害時に、土木施設がその機能を十分に発揮し続けることができるよう、老朽化が進みつつある土木施設について、長寿命化も含めた適切な維持管理・更新を推進する地方の取組を支援すること。

19 大規模災害に強い日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保について

(関係府省) 内閣府、内閣官房、総務省、財務省、農林水産省、国土交通省

[1] 趣 旨

平成7年1月の阪神・淡路大震災を契機として、リダンダンシー機能（冗長性・多重性・代替性・補完性）の充実・確保の重要性が叫ばれてきたが、近年、その認識が薄くなってきている。

想定外を二度と起こさないようにするため、この度の東日本大震災からの復興や今後発生し得る南海トラフの巨大地震、首都直下型地震に向けた対策・取組として、大規模災害発生時における日本海側の道府県連携によるリダンダンシー機能の充実・確保並びに南海トラフの巨大地震が発生した場合の西日本の日本海側などにおける被害想定に取り組む必要がある。

とりわけ、中国地方は、脊梁山脈と言える中国山地を挟んで日本海側の山陰地域と瀬戸内海側の山陽地域に別れており、双方の地域で同時に津波等による大規模災害が発生するリスクが小さいこと、また関西と九州の中間に位置する中国地方が担う役割は絶大であることから、山陰地域を含む日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保が急がれる。

[2] 内 容

1 日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保

今後発生しうる南海トラフ巨大地震への対応として、山陽・阪神地域の機能代替及びリダンダンシーの観点から強靱なネットワークを形成するため、土地利用制約の少ない日本海側（山陰地域）に着目し、リダンダンシー機能を充実・確保すること。

なお、日本海側における高速道路、高速鉄道、拠点港湾などの安全で強靱な交通インフラの整備は、太平洋ベルト地帯に比して安価に実現可能である。

2 リダンダンシー機能を踏まえた事業化手法の構築

東日本大震災等の教訓を活かし、道路・鉄道・港湾・空港の社会資本が持つ防災機能の評価を事業評価の項目に追加すること。

20 日本海側における地震・津波研究の充実について

(関係府省) 内閣府、内閣官房、総務省、財務省、文部科学省、国土交通省

[1] 趣 旨

国の地震の長期予測等には、日本海で発生する地震・津波に関する研究が乏しい。

今後発生し得る大規模災害として、南海トラフの巨大地震や首都直下型地震などの太平洋側における地震・津波研究だけでは不十分であり、東日本大震災を踏まえ、日本海側、とりわけ、過去から現在まで津波による被害の経験や歴史的記録等が乏しく、地震・津波に関する研究の空白地である中国地方を含む西日本の日本海側における地震・津波研究のスピードアップと充実化を図って行くべきである。

[2] 内 容

1 一日も早い日本海沿岸全域の基礎調査の着手

日本海での過去に発生した津波の実態解明に役立てるため、津波防災地域づくりに関する法律に基づく基礎調査として、一部の自治体で沿岸部の津波堆積物調査を実施しているが、津波の全体像を把握するためには、日本海沿岸全域で同様の調査を実施する必要がある。

このことについて、関係自治体の協力を得ながら国が直接調査活動を行う、或いは日本海側全ての自治体が歩調を合わせ早期に基礎調査を行うことができるよう新たな支援制度を創設するなど一日も早く日本海における津波の実態解明に主体的に努めること。

2 日本海海域における地形・活断層調査

東北地方太平洋沖地震（海溝型地震）による大津波等により、甚大な被害を受けたことから、津波・地震対策の見直しが必要であるが、日本海東縁部の評価の見直しと、現在までに調査及び評価が全く行われていない日本海西部海域の地形・活断層調査を早急に実施すること。

3 日本海で発生し得る地震・津波の全体像を早期に関係道府県に提示

日本海で発生し得る地震や津波の全体像に関係道府県に一日も早く提示すること。

中国圏の「将来像実現に向けたプロジェクト」(広域地方計画第3章)と提案項目との関係

平成26年度中国圏の発展推進に関する提案項目	中国圏の「将来像実現に向けたプロジェクト」名	ものづくり産業の再構築・高度化による競争力強化プロジェクト	臨海部産業支援のための国際物流機能強化プロジェクト	日本海沿岸における北東アジアゲートウェイプロジェクト	基幹的交通・情報通信ネットワーク整備プロジェクト	甲斐・甲斐川・山梨県産業界再生プロジェクト	中山間地域・島しょ部における多面的機能の発揮と暮らし安心プロジェクト	瀬戸内海の保全・活用プロジェクト	中国圏の歴史・文化発信と観光推進プロジェクト	車アジアへの交流推進プロジェクト	分散型地域構造の核となる都市整備プロジェクト	美しく強靱な中国圏域づくりプロジェクト
1 地方分権改革の推進及び地方財源の充実確保について												
1 地域の多様性を活かした交流・連携で、持続的に発展する中国圏多様な地域が連携した一体感ある中国圏の形成												
2 大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進について		○	○	○	○		○	○	○	○	○	○
3 高度情報化の推進について					○		○	○	○			○
隣接圏域を含めた交流・連携による活力・魅力の向上					○				○	○		
4 隣接圏域との交流に向けた基盤整備について		○						○				
5 サイクリングロードを核とした地域経済の活性化について												
6 北東アジアゲートウェイ構想実現に向けた広域連携の推進について		○	○	○	○					○		
東アジアを始め世界に開かれた交流・連携												
7 地方空港の整備推進等について		○	○	○	○					○		
8 港湾整備事業の推進について		○	○	○	○					○		
9 竹島の領土権の早期確立等について										○		
11 産業集積や地域資源を活かした新たな挑戦で、持続的に成長する中国圏地域の活力につながる産業の振興												
10 都市圏機能の充実について		○	○								○	
地域資源を活かした地域経済の活性化												
11 国営かんがい排水事業の推進について						○						
12 中国山地における旧緑資源幹線林道の整備推進について						○						○
13 日本海における漁業秩序の確立について						○						○
11 多彩な文化と自然を活かして、多様で豊かな生活を楽しめる中国圏												
中山間地域等と都市地域との交流・連携等による生活サービス機能の確保												
14 流域下水道整備事業の推進について												○
15 離島・中山間地域の総合対策の充実強化について						○						
強靱で安全・安心な国土・地域づくりの推進												
16 糸道湖・中海における水質保全対策の推進について												○
17 河川総合開発事業等の推進について		○										○
18 地震等大規模災害に強いインフラの整備について		○										○
19 大規模災害に強い日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保について										○		○
20 日本海側における地震・津波研究の充実について												○