

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 道路事業の推進と高速道路ネットワークの利用促進について

(関係省庁等) 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、救急医療や災害時に必要不可欠な社会資本であり、広域交流の視点からも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が、その整備はいまだ不十分でミッシングリンクが生じていることは、国家的な損失である。

とりわけ、中国地方では、日本海沿岸や南北方向の高速道路の整備の遅れが各圏域の自立的発展や圏域間相互の連携と交流を妨げ中国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げる上で非常に大きな障害となっており、高規格幹線道路網の早期整備を図る必要がある。

また、道路は、国民生活の向上、経済社会の発展に不可欠な、最も基本的な社会基盤であるが、その整備はいまだ不十分な状態にあり、今後活力ある経済に支えられたゆとりある社会を実現するため、さらに緊急かつ計画的な道路整備が切望されている。

については、高規格幹線道路については、国家戦略として国が責任を持ち、新直轄方式、有料道路方式並びに高速自動車国道の機能を代替する国道バイパスによる整備等、あらゆる手法を用いて、「新成長戦略」に記された大都市圏のみならず、地方においても2020年までに整備を図ることが必要である。

また、高規格幹線道路網と一体となって地域構造を強化する地域高規格道路、一般国道2号、一般国道9号及び陰陽連絡国道といった主要幹線道路、並びに都市部における環状道路、広域化する日常生活圏において経済活動や生活を支える幹線道路の整備促進が図られるよう、地域において道路が果たす役割や整備状況、地方公共団体の意見等を踏まえ、遅れている地方の道路整備を優先して行われるよう必要な措置を講じなければならない。

[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	車線数
中国横断自動車道 (岡山米子線)	西日本高速 道路株式会社	昭和 48 年度 ～	岡山市 ～ 境港市	約 128km	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 ～	姫路市 ～ 鳥取市	約 86km	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 ～	吹田市 ～ 下関市	約 489km	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 137km	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 380km	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 32.8km	4 車線 暫定 2 車線

【地域高規格道路】

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| (1) 鳥取豊岡宮津自動車道 (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～東伯郡北栄町) | (12) 福山本郷道路 (尾道市～三原市) |
| (3) 江府三次道路 (日野郡江府町～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～勝田郡勝央町) | (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～世羅郡世羅町) | (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、戸田拡幅、小月バイパス

【一般国道9号】

駒山^{しちやま}バイパス、鳥取西道路、北条道路、東伯・中山道路、中山・名和道路、名和・淀江道路、出雲バイパス、出雲湖陵道路、多伎朝山道路、朝山大田道路、静間仁摩道路、仁摩温泉津道路、浜田三隅道路、益田道路、小郡改良、湖陵～多伎間、大田～静間間、温泉津～江津間、三隅～益田間

【陰陽連絡道路】

一般国道 29号 (姫路市～鳥取市)	261号 (広島市～江津市)
53号 (岡山市～鳥取市)	262号 (萩市～防府市)
54号 (広島市～松江市)	313号 (福山市～鳥取県北栄町)
179号 (姫路市～鳥取県湯梨浜町)	314号 (福山市～雲南市)
180号 (岡山市～松江市)	373号 (赤穂市～鳥取市)
181号 (津山市～米子市)	375号 (呉市～大田市)
182号 (新見市～福山市)	432号 (竹原市～松江市)
183号 (広島市～米子市)	488号 (益田市～廿日市市)
184号 (出雲市～尾道市)	489号 (周南市～山口市)
186号 (江津市～大竹市)	490号 (宇部市～萩市)
187号 (岩国市～益田市)	491号 (下関市～長門市)
191号 (下関市～広島市)	

【道路事業の推進と適切な高速道路料金の検討についての提案】

1 道路整備は、国、地方がそれぞれの役割に応じて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。

特に、平成23年度以降段階的に実施される一括交付金について、国費を交付する政策目的に応じた分野の括り方の工夫を行い、必要な社会資本整備が着実に実施できるよう、整備に必要な予算の総枠を確保すること。

また、その配分に当たっては、社会資本整備の進捗率、財政力の強弱など地方のニーズに配慮すること。

2 国土の骨格である高速道路は、ネットワークの形成によりその効果が最大限発揮されることから、現在整備が進められている尾道松江線や姫路鳥取線などの区間については着実に事業を推進するとともに、極めて整備が遅れている山陰道については、未着手区間を早期に事業着手し、2020年までに供用できるよう重点的・計画的に整備を進めること。

また、供用中の高速道路については、道路利用者の利便性向上、地域の活性化、物流の効率化に寄与するスマートインターチェンジの整備、暫定2車線区間の4車線化を促進すること。

3 本州四国連絡高速道路を含む高速道路等の新たな料金割引制度については、昨年3月以降の料金引下げによる地域活性化の効果を継続するためにも、関係自治体の意見を十分に踏まえ、高速道路等を活用した地域間交流の促進の妨げとならぬよう、また、地域住民の暮らしや経済活動を支える総合的な地域交通網が将来にわたりバランスよく維持確保できるよう、十分な検討を行うこと。

加えて、高速道路の原則段階的無料化に向けた社会実験の実施においては、観光客の増加による地域活性化等の効果のみならず、フェリーをはじめ、鉄道、バス等の公共交通機関や二酸化炭素排出量の増加等による環境への影響などについて適確に調査・検証するとともに、その結果を平成23年度以降の見直しに反映させること。

- 4 安心して住める国土を実現し、よりよい生活環境を確保するため、より安全で、災害に強く、高齢者や障害者にも使いやすい道路の整備を一層促進するとともに、道路の整備に当たっては、環境や景観に十分配慮すること。

3 高度情報化の推進について

(関係省庁) 内閣官房、総務省、農林水産省、国土交通省、警察庁

[1] 趣 旨

21世紀の活力に満ちた地域づくりを進めるためには、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、その前提となる地理的情報格差の是正等の地域情報化推進を図るため、情報通信基盤の整備及び地域の高度情報化に対して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、地方公共団体が行う地域情報化への取組みに対する支援措置を拡充すること。

2 条件不利地域における民間通信事業者の設備投資の促進支援

情報通信格差是正のため、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図ること。

3 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こと。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一層の負担軽減を図ること。

4 電子自治体の推進

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、電子申請の利用に当たって障害となっている法制度や制度運用上の問題点を改善するための取組みの充実を図るとともに、基盤となる公的個人認証サービスの普及に向けた検討や開発・実証等を引き続き推進すること。また、電子政府・電子自治体の共通基盤であることから、国と地方公共団体の応分の負担による運用を行うこと。

5 ユビキタス社会の推進

ユビキタス社会を実現するため、無線等の新技術を活用した研究開発を推進するとともに、地域においてITを活用した先進的な取組み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。

6 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施策を講じること。

7 地上テレビジョン放送のデジタル化の円滑な推進

(1) 中継局の整備促進等

アナログ放送が終了する2011年7月までに、受信不能地域が発生することがないように、国の責任において、中継局の整備や共同受信施設の新設・改修を促進する支援措置の拡充などを実施し、住民や自治体に過大な負担が生じないように十分な対策を講じること。

(2) 新たな難視聴地域の解消

「新たな難視聴地域」の解消について、国の責任において、住民や自治体に過大な負担が生じないように十分な対策を講じること。

なお、やむを得ず、衛星利用による暫定措置を導入する場合には、適切な周知広報活動を行うとともに、中継局整備等の正規の対策により暫定措置を早期に解消するよう努めること。

(3) 経済的弱者の地上デジタル放送受信のための支援

経済的弱者に対する地上デジタル放送受信支援について、国の責任において、対象世帯への情報提供が確実に行われるよう効果的な周知広報活動を行うとともに、現行のアナログ放送時に視聴していた放送が引き続き視聴可能となるよう、アナログ放送受信の態様に配慮した機器の給付やアンテナ工事等を適切かつ早期に実施すること。

(4) 国の相談体制の整備

デジサポ等の相談窓口について、国の責任において十分な体制を整備し、住民から寄せられる相談について自治体等に負担が生じないように万全の方策を講じること。

4 隣接圏域との交流の拡大・広域連携の推進について

(関係省庁) 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）の早期建設
- ・ 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

- ・ 特定重要港湾 水島港の整備促進、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
- ・ 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 大竹港（東栄地区）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、岩国飛行場の整備促進
- ・ コミューター航空ネットワークの形成

5 高度情報通信基盤の整備

5 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

(関係省庁) 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、境港や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」の実現に向けて取り組みを進めている。

この構想を実現させるためには、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。

については、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
- ・鳥取豊岡宮津自動車道の早期整備
- ・関門海峡道路の早期整備

2 鉄 道

- ・山陰新幹線の早期実現

3 港 湾

- ・特定重要港湾 下関港の整備促進
- ・重要港湾 境^{さかい}港、鳥取港、浜田港、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

6 地方空港の整備推進等について

(関係省庁) 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。

特に、平成22年に予定されている羽田空港再拡張後の発着枠配分に当たっては、国内航空路線への優先的かつ供用開始時での十分な規模の発着枠を確保するとともに、代替交通機関が未整備である地域に優先的に配分すること。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
米子鬼太郎空港 (美保飛行場)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港利便性向上事業によるバリアフリー対策の推進
萩・石見空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港機能を保持するための機器更新（航空灯火設備）
岡山空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港施設の充実 ・ C I Q体制の充実・強化
広島空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港施設の拡充・更新（エプロン拡張） ・ C I Q体制の充実・強化
岩国飛行場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成24年度早期再開のための民航ターミナル地域整備予算の確保 ・ 羽田再拡張に伴う1日4往復の発着枠確保 ・ 利便性に配慮した運航時間帯の調整・確保

7 港湾整備事業の推進について

(関係省庁) 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。

現在、国において港湾の「選択と集中」が進められ、今後整備を行う港湾の絞り込みが行われているところであるが、港湾の機能や地域性を考慮したものとすることが必要である。

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。

[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 1,200m
西郷港	島 根 県	隠岐郡 隠岐の島町	岸壁 250m
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
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
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 (-5.5m)、泊地 (-5.5m)、廃棄物埋立護岸

事業名	総事業費 (事業期間)	22年度までの 事業費累計	22年度 事業費	23年度 事業費	23年度 事業内容
鳥取港	百万円 18,750	百万円 14,606	百万円 378	百万円 924	防波堤
浜田港 (国土交通省)	24,168 (H8年度~)	9,004	1,048	900	防波堤(新北) 臨港道路
西郷港	7,455 (H11年度~)	6,133	686	480	岸壁
尾道糸崎港	66,143 (H6年度~)	42,605	817	未定	航路、泊地、海浜(干 潟)、防波堤
岩国港	26,918	17,368	810	923	臨港道路
三田尻中関港	11,699	10,221	257	219	泊地(-7.5m)、 臨港道路、防波堤
宇部港	62,317	42,853	670	733	泊地(-13m)、 廃棄物埋立護岸

【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)、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 (事業期間)	22年度までの 事業費累計	22年度 事業費	23年度 事業費	23年度事業 計画の概要
水島港	百万円 76,823 (平成20~平成29年度)	百万円 11,164	百万円 6,801	百万円 7,346	直轄[橋梁、泊地(-12m)、 岸壁(-12m)] 廃棄物(埋立護岸) 起債(用地造成) 改修[航路(-7.5m)]

【^{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 境港管理組合	境港市	<ul style="list-style-type: none"> ・多目的国際ターミナルの整備 航路・泊地浚渫、岸壁（-9m）、 岸壁（-12m） ・国際フェリーターミナルの整備 岸壁（-9m）、泊地浚渫 ・港内静穏度の確保 防波堤

事業名	総事業費	22年度までの 事業費累計	22年度 事業費	23年度 事業費	23年度事業 計画の概要
^{さかい} 境港	百万円 77,665	百万円 55,808	百万円 183	百万円 600	防波堤 岸壁（-12m） 岸壁（-9m）

【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 (事業期間)	22年度までの 事業費累計	22年度 事業費	23年度 事業費	23年度事業 計画の概要
広島 港	広島ポートル ネッサンス 21 事業地区 (広島市南区)	百万円 271,100 (平成2年度~)	百万円 200,749	百万円 1,034	百万円 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~)	112,301	929	未定	干潟 岸壁（耐震改 良）
福山港 (福山市)		41,813 (平成4年度~)	36,83	1,565	未定	泊地(-10m)

【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)
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 [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	22年度までの 事業費累計	22年度 事業費	23年度 事業費	23年度事業 計画の概要
徳山下松港	百万円 86,235	百万円 52,594	百万円 2,150	百万円 6,624	耐震強化岸壁(-10m)、 泊地(-12m)、 航路(-12m)
下関港	91,626	68,901	1,353	1,904	[新港] 護岸(防波)、廃 棄物埋立護岸、泊 地(-12m) [長府] 道路、橋梁

8 竹島の領土権の早期確立等について

(関係省庁) 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50年以上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、竹島の利用に関する新法の制定など領土権の既成事実化を図ろうとしている。

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。

加えて、全国の小学生、中学生あるいは高校生に竹島問題の理解を広めることは極めて重要であると考えている。

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、生活基盤確保のための特別措置が必要である。

[2] 内 容

平成18年6月に衆参両議院本会議で採択された「竹島の領土権の早期確立に関する請願」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

竹島の領土権を既成事実化しようとする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。

日韓両国政府間で行われる排他的経済水域の境界画定交渉においても、竹島の領土権の早期確立を踏まえた交渉を進めること。

2 広報普及活動

北方領土と同様に、国において竹島問題に関する広報啓発活動を所管する組織を例えば内閣府に設置すること。この組織を中心に、「竹島の日」の制定や広報啓発施設の整備などにより、国が国民への啓発活動に主体的な取組みを進めること。

3 学校教育における指導

全国の子どもが竹島問題を正しく理解することは極めて重要であり、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。

4 国境離島に対する支援

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