

平成28年度
中国圏の発展推進に関する提案

平成27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28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27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	斉 木 正 一
島根県知事	溝 口 善兵衛	島根県議会議長	絲 原 徳 康
岡山県知事	伊原木 隆 太	岡山県議会議長	小 野 泰 弘
広島県知事	湯 崎 英 彦	広島県議会議長	平 田 修 己
山口県知事	村 岡 嗣 政	山口県議会議長	畑 原 基 成

目 次

- 1 「人口減少克服・地方創生」の推進について 1
【内閣官房 等】
- 2 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 5
【内閣官房 等】

I 国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏

- 3 高速道路ネットワーク等の整備促進について 11
【国土交通省 等】
- 4 地域情報化の推進について 14
【内閣官房 等】
- 5 隣接圏域との交流に向けた基盤整備について 16
【国土交通省】
- 6 都市圏機能の充実について 17
【国土交通省 等】
- 7 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 19
【国土交通省 等】
- 8 地方空港の整備推進等について 20
【国土交通省 等】
- 9 竹島の領土権の早期確立等について 21
【内閣官房 等】

II 産業集積や地域資源を活かし持続的に成長する中国圏

- 10 外国人観光旅客の誘致促進について 23
【国土交通省 等】
- 11 港湾整備事業の推進について 24
【国土交通省 等】
- 12 国営かんがい排水事業の推進について 27
【農林水産省】
- 13 日本海における漁業秩序の確立について 28
【外務省 等】

- 14 次世代エネルギーへの取組の推進について 29
【経済産業省】

Ⅲ 豊かな暮らしで人を惹きつける中山間地域や島嶼部を創造する中国圏

- 15 離島・中山間地域の総合対策の充実強化について 31
【内閣官房 等】
- 16 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 34
【農林水産省】
- 17 流域下水道整備事業の推進について 35
【国土交通省 等】
- 18 宍道湖・中海における水質保全対策の推進について 37
【国土交通省 等】

Ⅳ 新たな災害ステージにも対応する安全・安心な中国圏

- 19 大規模災害に強いインフラの整備について 38
【内閣府 等】
- 20 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 40
【内閣府 等】
- 21 日本海側における地震・津波研究の充実について 41
【内閣府 等】
- 22 河川総合開発事業等の推進について 42
【国土交通省】

1 「人口減少克服・地方創生」の推進について

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

[1] 趣 旨

昨年5月、日本創成会議は、現状の出生率と大都市圏への人口移動が続けば、日本の市町村の約半分が消滅してしまう恐れがあるとの推計を発表し、国民の「希望出生率」の実現を図ることや、東京一極集中に歯止めをかけるといった対策を提言した。

しかしながら、平成26年の出生数は約100万人と前年に比べ約3万人少なく、過去最少となる見込みであり、人口移動についても、東京都の転入超過数は3年連続で増加するなど、東京一極集中はさらに加速しているのが現状である。

国においては、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力ある社会を築いていくため、「地方創生」を最重要課題として位置付け、「まち・ひと・しごと創生本部」を設置するとともに、昨年末には、まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」及び「総合戦略」を策定し、人口減少の克服と地方の創生に向けた取組を本格化させている。

また、今年3月には総合的かつ長期的な少子化に対処するための施策の指針となる「少子化社会対策大綱」を閣議決定し、今後5年間で「少子化対策集中取組期間」と位置づけ、3人以上の子どもがいる「多子世帯」の負担軽減など5つの重点課題を設定し、結婚支援も含め、政策を効果的かつ集中的に投入するとしたところである。

我が国が、人口減少を克服し、持続的な発展を遂げるためには、国全体として子育て支援を強化・充実し、男女がともに働きながら子育てができるような社会的な環境づくりを行うことが重要であり、同時に大都市から、子育てがしやすい地方に、人の流れを変える必要がある。

「人口減少克服・地方創生」に向けて、地方が創意工夫を凝らしながら主体的・自立的に魅力ある地方づくりを進めると同時に、国においても東京一極集中を是正するための強力な政策の推進、とりわけ地方への新しい人の流れを作り出す、あらゆる機能の地方移転を進めるべきである。

[2] 内 容

1 地方版総合戦略の策定にあたって

「まち・ひと・しごと創生法」に基づく「地方版総合戦略」の策定にあたっては情報や人材の支援を行うとともに、地方の取組を後押しすること。

また、地方の戦略が国施策との連携により実効性が発揮されるよう、今後、各自治体において策定される地方版総合戦略を十分に踏まえ、国施策を強化すること。

2 地方への分散のために

(1) 企業の地方分散促進

東京一極集中を是正し、全国各地で多様で活力を有する地域を創出するため、企業の本社機能等を地方に移転する取組等を支援する新たな税制が早期に創設されたことは評価するところであるが、企業が地方に移転する上でのインセンティブがより高まるよう、企業全体の雇用増ではなく地方の雇用増に着目するなど、今回創設した税制の拡充や、東京圏から地方に移転する企業の不動産譲渡益及び企業立地補助金の益金不算入制度の創設などにより、税負担の軽減を拡充し、地方への企業の移転を一層促進すること。

また、高速交通基盤や情報通信基盤など企業の地方移転に欠かせない環境を充実させること。

(2) 大学・研究施設の地方分散

大都市に集中している大学・研究施設の地方移転や、大都市での大学の新設や定員の抑制を進めること。特に、工学系や農学系など地方に研究資源が豊富に存在する分野の地方移転は、研究内容の向上や地方における産業振興にもつながることから重点的に取り組むこと。

また、地域に必要な人材の育成や、地域の多様な主体と連携し課題解決に取り組む大学等に対する運営費交付金等の配分見直しなど、地方の大学への支援を充実させること。

(3) 政府関係機関の地方分散

試験研究・研修機関などの国の機関については、東京圏に存在する必然性を国が自ら点検し、思い切った地方への分散を推進すること。

なお、地方移転に当たっては、地方中核都市に偏ることのないようにすること。

3 結婚・出産・子育ての希望をかなえるために

(1) 若者が出会い・結婚し・出産し・子育てできる社会づくり

若者がそれぞれのライフプランを描き、希望どおり結婚、妊娠、出産、子育てができるよう、雇用の安定、不妊治療支援の拡充、安心・安全な周産期医療体制の確保、子育て支援施策の充実など、切れ目ない支援、制度づくりを進めるとともに、地方の取組に必要な財政支援の充実を図ること。

また、結婚や家庭の良さを啓発するポジティブキャンペーンの展開や、妊娠・出産に関する正しい知識の普及啓発などにより、若年層の関心を高め、社会全体で応援する機運づくりを推進すること。

(2) 子育て家庭等の経済的負担の軽減

子どもは国の未来を担う存在であり、出生率を高め、社会全体で子どもを育てるという認識に立ち、小児医療費や多子世帯の保育料・教育費等の軽減など、国の責任において、子育て家庭等の経済的負担のさらなる軽減を進めること。

なお、子育て家庭等の経済的負担の軽減に取り組む地方の自主的な取組を阻害することのないよう、小児医療などの地方単独事業に係る国民健康保険の国庫負担金等の減額措置を廃止すること。

(3) 女性の活躍促進、仕事と育児の両立に向けた社会環境の整備

男女が共に子育てに関する制度を利用しやすい職場風土の醸成、女性の就業継続や再就職・創業支援、男性の家事・育児分担に対する意識改革、保育所や放課後児童クラブの充実による待機児童対策などの取組を総合的に推進し、誰もが仕事と子育てを両立でき、安心して働き続けられる環境を整えること。

また、税制面などのインセンティブにより、女性の活躍や男性の家事・育児参画の促進に向けた取組を行う企業の支援の充実を図ること。

4 人が集まり・人が定着する 魅力ある地方をつくるために

(1) 地域産業の競争力強化

地方の企業の成長を後押しする規制緩和や新技術・新製品の開発支援など、地域産業の競争力強化を促進する取組を一層充実させること。

(2) 地方を支える産業と働く場の創出

中山間地域ならではの「地域資源」や「伝統・技術」、地方の特性を活かした産業など、地方の創意工夫をビジネスとして発展させるため、地方の取組を支援すること。また、農林水産業の活性化による農林水産事業者の所得の向上や雇用の確保を図るため、中山間地域の多様な地域資源を活用した6次産業化や農商工連携の取組に対する支援策を一層充実させるとともに農業生産法人の育成など就業希望者の定着に向けた支援策を講じること。

(3) 専門的な人材の地方への呼び込み

都市圏の大企業等のプロフェッショナル人材が、地方の中堅・中小企業の事業経営に参画する取組の円滑な実施に配慮するとともに、企業が海外展開を行う場合のグローバル即戦力人材の確保など、地方だけでは確保しにくい人材確保を支援すること。

(4) 地方の高速交通ネットワークの充実

企業の地方分散の促進や地方の産業競争力強化を図るため、広域的な交通基盤である高速道路等のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化、幹線道路網の整備に加え、地方の実情に応じたきめ細かな高速道路の料金割引施策の導入や、高速鉄道網の整備促進、地方航空路線の充実を図ること。

(5) 地方の教育の魅力向上・充実

地方が取り組む、幼児・初等中等教育の質の向上、高等教育の質・量の充実、グローバル人材の育成など、特色ある教育の更なる充実・強化に向け、必要な財政支援や制度の創設などを検討すること。

また、地方でも充実した高等教育を受けられる環境を整備し、地域産業の担い手となる高度人材を育成・確保するとともに、教育・研究成果を地域に還元し、地域産業の活性化に資するよう、地域の「知の拠点」である地方の大学への支援を充実させ、その機能強化を図ること。

(6) 「地方」への移住・定住

地方への移住・定住を促進するため、移住者に対する住まいや就職等に対する支援及び地方が設置する移住相談窓口の充実が図られるよう、地方が取り組む施策への支援制度を創設すること。また、大都市から地方への移住希望者層の拡大を図るため、地方移住に関するキャンペーンの実施など地方移住に関する全国的な機運醸成を図ること。

(7) 地方の実情に応じた人口対策の推進

人口流出を防止するため、人口規模などの一律な基準で県庁所在地などの地方拠点都市に都市機能、行政機能などを集約させる施策だけではなく、小規模な都市や中山間地域、離島地域においても若者が住み続けることができるよう、定住自立圏構想、小さな拠点の形成の支援などと併せ、これらの要件を満たさない地域においても、実情に応じたまちづくり事業に取り組めるような支援策を講じること。

また、分散型の都市構造から「中核市であること」との要件を満たさない場合であっても、圏域の中心となっている地方都市については「連携中枢都市圏構想」の対象となるよう、対象範囲の拡大を図ること。

5 人口減少克服・地方創生のための財源確保

今般、平成26年度補正予算で「地域住民生活等緊急支援のための交付金」が措置されたところであるが、人口減少克服・地方創生に向けた地域の課題解決には、産官学金労の連携など、総合的な取組を継続的に実施する必要があることから、一般財源総額の確保に加え、地方創生の取

組を深化させ、地方の創意工夫等により力強い潮流を作るための平成28年度以降における新型交付金の検討にあたっては、既存の地方向けの補助金を寄せ集めて振り替えるのではなく、継続的に大胆な規模の財源を上乗せして確保するとともに、適切な目標管理の上で、地方が創意工夫しながら、柔軟に活用できる制度とすること。

また、地域の実情を踏まえた施策を着実に展開できるよう、平成27年度地方財政計画で新設された「まち・ひと・しごと創生事業費」を拡充し、必要な財源を確保すること。

6 地方の声を反映させる仕組み

地方創生の推進に当たっては、当事者である地方の声を反映させる仕組みにより、地方の意見を活かすこと。

2 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、
経済産業省、農林水産省、国土交通省、環境省

【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、首都圏一極集中の弊害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。

平成19年に地方分権改革推進委員会が設置されて以来、義務付け・枠付けの見直しや国からの権限移譲等について、一定の成果が上げられてきたが、地域が抱える事情や課題はそれぞれに異なり、未だ多様な問題を抱えている。地域の実情や住民のニーズを熟知する地方が、自らの判断と責任で地域の課題を解決するためには、地方分権改革の更なる推進が必要である。

[2] 内 容

1 提案募集方式の一層の充実

- (1) 地方分権改革は、地域が自らの発想と創意工夫により課題解決を図るための基盤となるものであり、地方創生の実現に向け、地方自治体のさらなる意欲を喚起し、地域の課題解決のための取組が進むよう、提案募集方式を一層充実させること。
- (2) 「平成26年の地方からの提案等に関する対応方針」（平成27年1月30日閣議決定。以下、「対応方針」という。）においては、「提案の趣旨を踏まえ対応」とされた割合は6割弱に止まり、提案内容と異なる不十分な対応に終わったものも数多く含まれている。提案全体の約4割は実現できなかったものとされていることから、提案の実現に向け断固たる姿勢で取り組むこと。また、全国一律の権限移譲が困難である場合には、「手挙げ方式」を積極的に活用すること。
- (3) 提案の検討に当たっては、具体的な支障事例や制度改正の効果等の立証責任を地方のみに課すのではなく、「提案をいかにして実現するかという姿勢を基本に取り組む」という政府の方針に基づき、地方への権限移譲等を行うことを原則として、地方に移譲することによる支障等の立証・説明責任を国がしっかりと果たすべきであること。
- (4) 対応方針において「平成27年中に検討を行う」、「平成27年中に結論を得る」などとされている提案については、地方分権改革有識者会議等において適切にフォローアップを行い、提案が実現するようスピード感を持って取り組むこと。
- (5) 農地制度改革における指定市町村の指定基準など、今後、制度の詳細設計を行うこととされている事項については、過度の要件によりその実が失われないよう、検討に当たっても地方の意見を十分に反映させること。また、制度の運用に当たっても地方の意見が適切に反映されるよう、実効性のある国と地方の協議の場を確保すること。

2 さらに地方分権改革を進めるための取組の実施

- (1) ハローワークの地方移管に向け、国と地方による一体的実施や特区制度の成果・課題の検証

を速やかに実施すること。また、その検証結果を踏まえ、地方移管の検討を進めるとともに、移管が実現するまでの間は一体的実施、特区制度の継続・拡充を図ること。

- (2) 地方分権改革を推進するため、国と地方の協議の場を積極的に活用し、地方の意見を確実に施策に反映させるとともに、分野別の分科会を設けたり、政策の企画・立案段階から意見交換するなど協議の質を充実させること。

3 適切な財源措置の実施

地方分権改革の推進に当たっては、社会資本整備の進捗状況を勘案しつつ、担うべき権限に見合う財源を確保し、地方自治体の自主的・自立的な行政運営が可能となるよう、適切な措置を講ずること。

4 第5次一括法による事務・権限の移譲等の円滑な実施

第5次一括法による事務・権限の移譲等を円滑に進めるため、地方の意見を十分に反映して、財源措置、人的措置を確実に実施し、移譲等のスケジュール、研修の実施、マニュアルの整備等具体的な検討と調整を適切かつ速やかに進めること。

5 道州制の検討

道州制は、国と地方の双方のあり方を根本から見直す大改革であり、国民生活に大きな影響を及ぼすと考えられることから、道州制の必要性、メリット・デメリット等を明確にして積極的な情報発信を行い、広く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27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で整理した上で、前年度に比べて0.1兆円減の16.8兆円となった一方で、地方一般財源総額は、地方税の増加等を見込むことで1.2兆円増の61.5兆円が確保された。

しかしながら、臨時財政対策債については、その発行抑制が図られたものの、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。また、地方の歳出の大半は、法令等に義務付けられた経費や、補助事業であり、これまで高齢化等の進展等に伴う社会保障経費の増嵩分については、国に先行した地方の懸命な歳出削減努力により吸収してきたのが実情である。

こうした中、骨太の方針においては、国と地方を合わせた基礎的財政収支を2020年度（平成32年度）までに黒字化する目標を堅持するとともに、平成28年度から平成30年度の3年間を集中改革期間と位置付け、地方歳出の削減も含め、目標達成に向けた歳出・歳入改革を進めることとされているが、国の制度や法令の見直しを行わず、地方の実情を踏まえない一方的な地方歳出の削減を行い、地方交付税総額を圧縮することは、地方創生という新たな政策課題に取り組もうとしている地方の財源保障機能を弱めるものであり、地方創生の流れを阻害する。

社会保障と税の一体改革については、概ね予定されていた制度改正等はなされたところであるが、消費税率の10%への引上げが延期される中で、社会保障関係費に対する財源確保が懸念される。

こうした状況の中、地方においては、厳しい経済環境のもと、自らもさらなる歳出削減に努めながら、国と連携・協力し、産業振興、地域の活性化、雇用の確保、医療・介護・子育ての充実、教育振興等の地方創生、人口減少対策に全力を挙げて取り組んでいくことが必要であり、これらを進めるためには、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求められる。

[2] 内 容

1 地方財政の充実強化

(1) 地方創生・人口減少対策をはじめ、地域経済活性化・雇用対策や防災・減災対策など、地方の実情に沿ったきめ細かな施策を実施するためには、その基盤となる地方税財政の安定を図ることが必要であることから、社会保障関係経費の増をはじめとした地方の財政需要を地方財政計画に的確に反映し、必要な地方一般財源総額を確保すること。

なお、自治体の行財政改革の成果を県民一人当たりの人件費や維持補修費といった主要行政コストで評価し、県民一人当たりの行政コストが低い自治体をベースに交付税措置を見直すことは、過疎地域・離島等の条件不利地域を抱える自治体などの実情を踏まえない地方交付税の削減につながるものであるため、行わないこと。

(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規定されている。平成27年度地方財政計画では地方交付税の法定率の見直しを一步進められたが、抜本的な見直しには至っていないことから、引き続き、法定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、確実に別枠で積み上げること。

- (3) 近年の地方財政計画における地方の歳出は、歳出特別枠を含めても、ほぼ横ばいとなっており、これまで人口減少・少子高齢化に伴う社会保障関係費の自然増や、少子化対策への対応、地域経済活性化・雇用対策に係る歳出は、地方の給与関係経費や投資的経費の削減などで吸収し、また、歳出特別枠で実質的に確保されてきたといえる。そもそも地方が国の法令等により義務的に実施する事業や住民生活を守るために必要な地方単独事業については、地方財政計画において明確に措置すべきであることから、地方財政計画の策定にあたっては、歳出特別枠を実質的に確保し、必要な歳出を確実に計上すること。

また、地方交付税の別枠加算は、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たものであり、その財源不足は未だ解消に至っていないことから、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、措置を継続すること。

- (4) 今般、平成26年度補正予算で「地域住民生活等緊急支援のための交付金」が措置されたところであるが、人口減少克服・地方創生に向けた地域の課題解決には、産官学金労の連携など、総合的な取組等を継続的に実施する必要があることから、一般財源総額の確保に加え、地方創生の取組を深化させ、地方の創意工夫等により力強い潮流を作るための平成28年度以降における新型交付金の検討にあたっては、既存の地方向けの補助金を寄せ集めて振り替えるのではなく、継続的に大胆な規模の財源を上乗せして確保するとともに、適切な目標管理の上で、地方が創意工夫しながら、柔軟に活用できる制度とすること。

また、地域の実情を踏まえた施策を着実に展開できるよう、平成27年度地方財政計画で新設された「まち・ひと・しごと創生事業費」を拡充し、必要な財源を確保すること。

- (5) 社会資本整備を推進する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確保するとともに、財政力が弱い地域や社会資本整備が遅れた地域に十分配慮すること。また、予算配分基準を明確にするるとともに、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。
- (6) 国の経済対策に伴い創設した基金については、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、更なる要件の見直しを行うとともに、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。
- (7) 法人課税については、平成27年度税制改正において、経済の好循環の実現を後押しするため、税率引下げを先行させることとされたが、以降数年で法人実効税率を20%台まで引き下げられる場合には、地方交付税原資の減収分も含め必要な地方税財源を十分に確保し、恒久減税には恒久財源を確保すること。その際、地域経済や雇用を支える中小企業へ大きな影響が出ないよう慎重に検討すること。
- (8) 森林吸収源対策及び地方の地球温暖化対策に関する財源の確保については、平成27年度与党税制改正大綱において、COP21に向けた2020年以降の温室効果ガス削減目標の設定までに具体的な姿について結論を得るとされており、地球温暖化対策のための税の一部の地方税原資や森林・林業活性化のための交付金創設など、森林吸収源対策及び地球温暖化対策に地方団体が果たす役割に応じた税財源を確保する仕組みを構築すること。
- (9) 消費税率10%段階における車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得るとされたが、これに当たっては、地方団体の意見を十分踏まえ、地方団体に減収が生ずることのないよう、安定的な代替税財源を十分に確保する措置を講ずること。
- (10) 平成27年度までとされている退職手当債の発行に係る特例措置については、平成28年度以降においても退職手当の総額が高い水準で推移する状況を踏まえ、地方の財政運営に支障が生じないように、平成28年度以降も継続すること。
- (11) 税制の抜本的な見直しを行う際には、財政力の格差に配慮し、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。

- (12) 特別交付税については、地方交付税の配分の見直しにより、平成27年度には地方交付税総額の6%とされている総額が、平成29年度には4%に減少することとされているが、県から町村に移譲している福祉事務所の運営経費などが、特別交付税の総額不足によって削減されることがないように、地方公共団体の財政需要を的確に把握し、普通交付税による措置を行うこと。

2 社会保障と税の一体改革

- (1) 社会保障制度の総合的かつ集中的な改革については、医療保険制度の財政基盤の安定化、地域の実情に合わせた医療・介護サービスの提供体制の構築、少子化対策の充実等を図り、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) 国民健康保険の運営の都道府県単位化については、本年5月に「持続可能な医療保険制度を構築するための国民健康保険法等の一部を改正する法律」が成立したところであるが、国保の財政運営の全体像を早期に明らかにするとともに、都道府県毎の財政運営の見通しを示し、安定的な運営の可否について十分に検証すること。

また、将来にわたり持続可能な制度の確立と国民の保険料負担の平準化に向けて、地方と協議しながら様々な財政支援の方策を講じ、今後の医療費の増嵩に耐えうる財政基盤の確立を図るとともに、国民健康保険事業費納付金の額の算定基準等、国保の財政運営の基本となる事項等については、政省令やガイドライン等に具体的に明記することによって、新たな制度の円滑な実施を図ること。

併せて、平成30年度からの新たな制度開始に向けた詳細な行程表と検討課題を早期に提示すること。

さらに、地方の自主的な取組を阻害している小児医療などの地方単独事業に係る国民健康保険の国庫負担金等の減額措置を廃止すること。

- (3) 消費税率10%への引上げに当たっては、アベノミクスの効果が未だ十分に及んでいない地方の景気実態を踏まえ、地域経済への影響に十分配慮した対策を講じること。

また、引上げを行う際には、消費税の逆進性を踏まえた低所得者層への対策、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策も講じること。併せて、取引上不利な地位にある中小事業者において消費税・地方消費税の円滑かつ適正な転嫁に支障が生ずることのないよう、転嫁対策を確実に実施すること。

なお、消費税の軽減税率制度については、代替財源、対象品目の線引きや区分経理の方式など検討を要する課題が多岐にわたることなどから、その導入については慎重に検討するとともに、実際に導入する際には代替財源を確保する方策を同時に講じること。

- (4) 地方消費税は、地域間の税収の偏在性の小さい税であるものの、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、10%に引き上げる際には8%時と同様に、引上げ分の地方消費税について基準財政収入額へ全額算入するとともに、引上げ分の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等に係る地方負担についても、その全額を基準財政需要額に算入すること。

- (5) 地方法人税の交付税原資化については、偏在是正により生じる財源に見合う歳出を確実に地方財政計画に計上するとともに、その配分に当たっては地方交付税が地方固有の財源であることを十分に踏まえ、国による政策誘導とならないよう、また、地方の経済や財政の状況等にも留意して、実効性ある偏在是正措置となるようにすること。

また、消費税率10%段階の地方法人課税の偏在是正については、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得ることとされたところであるが、この検討に当たっては、例えば消費税と地方法人課税と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検討すべきであり、制度の設計に当たっては国と地方が十分な協議を行いながら取り組むこと。

- (6) マイナンバー制度の導入に伴うシステム及びネットワークの構築・改修や維持管理に要する経費及び情報漏洩等の危険性に対応するセキュリティ対策に必要な経費については、この制度が国家的な社会基盤であることを踏まえ、原則として国が負担し、地方に新たな経費負担が生じることのないようにすること。

I 国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏

3 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、「地方の自立的発展」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。

東日本大震災や昨年の広島・山口豪雨災害等を通じて、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。

また、ここ数年の間に開通した高速道路の沿線においては、企業進出の活性化や観光客数の増加など、地域経済への波及効果が現れていることから、地域の観光振興、企業進出による安定した雇用の確保に不可欠な道路ネットワークの構築が必要である。

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。併せて、人口減少を克服するための地方の産業振興、企業の地方分散を図る上でも、国において、高速道路ネットワーク整備を推進することにより、地域格差の是正や地方創生の取組を支えるべきである。

また、地域の活性化に資する高速道路の利用促進に向け、スマートインターチェンジ等の整備や高速道路料金の改善を図るべきである。

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、地方が真に必要なとする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るべきである。

[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、6 車線 暫定 2 車線、 暫定 4 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) 小郡萩道路（美祢市～萩市） |
| (10) 岩国大竹道路（大竹市～岩国市） | |

【一般国道2号】

倉敷立体、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）、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、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、浜田・三隅道路、三隅・益田道路、益田道路

【一般国道491号】

長門・俵山道路

【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） | 315号（周南市～萩） |
| 179号（兵庫県姫路市～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（兵庫県赤穂市～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）
183号（広島市～米子市）
184号（出雲市～尾道市）
186号（江津市～大竹市）
187号（岩国市～益田市）
191号（下関市～広島市）

432号（竹原市～松江市）
488号（益田市～廿日市市）
489号（周南市～山口市）
490号（宇部市～萩市）
491号（下関市～長門市）
434号（周南市～三次市）
435号（山口市～下関市）

【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

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いることから、「中国地方の自立的発展」の実現はもとより、災害に強い国土構造を構築し、また、日本海側と瀬戸内海側の連携を強化するとともに、地方創生の取組を支え地域振興に寄与するため、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、暫定2車線供用区間の早期4車線化及び必要な付加車線整備の促進を図ること。

2 高速道路の利用促進

円滑な物流の確保や交流人口の拡大による産業・観光の振興など、地域の活性化に資する高速道路の利用を促進するため、スマートインターチェンジ等の整備を促進するとともに、高速道路料金のさらなる改善を行うこと。

特に、鉄道や航空路線などの高速交通網の整備の遅れている地域にとっては、既存の高速道路の利活用は都市とのネットワーク化に与える影響も大きいことから、地域の実情に応じたきめ細かな料金施策を講じること。

なお、これらの実施に当たっては、今後の高速道路整備や維持更新に支障を及ぼすことのないよう必要な財源を確保すること。

また、影響を受ける鉄道、フェリー、高速バス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地域の交流・連携の強化、広域的な交通拠点である空港・港湾等へのアクセス向上に資するとともに、大規模災害時には緊急輸送道路や迂回路としての役割も果たす地域高規格道路や主要な国道・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確保すること。

とりわけ、社会資本整備総合交付金については、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、国費の配分基準を明確にし、地方の実情に即した配分とするとともに、交付金の県・市町村配分については、地方が主体的に行えるよう配慮すること。

なお、東日本大震災からの復興に必要な予算については、中国地方をはじめ全国各地の道路整備を計画的に推進するためにも、通常予算とは別枠で確保すること。

4 地域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、「世界最先端 I T 国家創造宣言」に基づき、革新的な新産業・新サービスの創出と全産業の成長を促進する社会の実現や健康で安心して快適に生活できる、世界一安全で災害に強い社会、公共サービスがワンストップで誰でもどこでもいつでも受けられる社会の実現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など地域情報化の推進に対して、国による一層の支援が必要である。

[2] 内 容

1 社会保障・税番号制度への対応

社会保障・税番号制度（マイナンバー制度）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政省令・スケジュール等の早期提示を行うとともに、制度の円滑な導入に必須である国民への周知・広報を強化すること。

特に、マイナンバー制度に対する情報漏洩や不正利用に係る国民の不安を払拭するため、制度の安全性や信頼性を、国民に丁寧かつ十分に説明すること。

システム及びネットワークの構築・改修等に要する経費については、マイナンバー制度が国家的な社会基盤であることを踏まえ、国が全額を負担し、経費的な面から制度の円滑な導入に支障が生じることがないように、必要かつ十分な財源措置を講じること。

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。

2 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、伝送路及び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。

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。

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、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。

5 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とともに、地方公共団体が保有する公共データのオープンデータ化を支援すること。

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適切な措置を講じること。

7 地上テレビジョン放送のデジタル化に係る必要な措置

地上デジタル放送難視聴対策は平成27年3月で完了したが、恒久的対策を実施した施設等の維持管理等に係る対象世帯及び地方公共団体の負担軽減策を図ること。

5 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
- ・山陰近畿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）付加車線の建設促進
- ・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
- ・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
- ・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
- ・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、岡山港、宇野港の整備促進
- ・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、鳥取砂丘コナン空港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港、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

6 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。

については、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。

については、「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。

については、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付加車線の建設促進
- ③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)
- ④一般国道の整備促進(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】

- ⑤土地区画整理事業の推進（東本通地区、新開地区外）
- ⑥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）
- ⑦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。

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。事業実施にあたっては、巨額な地方負担が生じることから、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、一般財源の平準化と低減のため、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）	27年度までの 事業費累計 （百万円）	27年度事業費 （百万円）	28年度事業費 （百万円）	28年度事業 計画の概要
96,000 (H13～H34年度)	10,334	62	未定	用地買収など

7 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においては、「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。

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
- ・山陰近畿自動車道全線の早期整備
- ・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（日本海側拠点港） 下関港の整備促進
- ・日本海側拠点港 境港（竹内南貨客船ターミナルの整備）、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（長州出島）の整備促進

4 空 港

- ・鳥取砂丘コナン空港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港、山口宇部空港の整備促進、C I Q体制の充実

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
- ・境港－釜山（韓国）
- ・境港－上海（中国）
- ・浜田港－ウラジオストク（ロシア）航路
- ・浜田港－釜山（韓国）
- ・下関港－釜山（韓国）
- ・下関港－青島（中国）
- ・下関港－蘇州太倉（中国）

8 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。

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
鳥取砂丘コナン空港	・ C I Q体制の充実・強化
米子鬼太郎空港 (美保飛行場)	・ 空港機能の強化 (エプロン・駐車場) ・ 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
隠岐世界ジオパーク 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	・ C I Q体制の充実・強化
岡山空港	・ 空港施設の充実 (施設の老朽化・耐震対策) ・ C I Q体制の充実・強化
広島空港	・ C A T - IIIb の早期復旧 ・ 空港機能を保持するための施設更新 (滑走路・誘導路等) ・ 空港機能の強化 (滑走路端安全区域・エプロン)

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、韓国はこれまで半世紀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、竹島周辺海域での総合海洋科学基地建設計画など、竹島の実力支配の強化を図ろうとしている。

そうした中、平成24年8月には、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、国際司法裁判所への単独提訴を含め、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

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、政府主催による「竹島の日」式典の開催や「竹島の日」の閣議決定を行うこと。

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、平成26年1月に中学校及び高等学校の学習指導要領解説の一部が改訂され、竹島問題に関する記載が充実されたところであるが、学習指導要領においても竹島問題を取り上げること。

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

持続的に成長する中国圏

10 外国人観光旅客の誘致促進について

(関係府省) 国土交通省、観光庁

[1] 趣 旨

中国地方は、中国、朝鮮半島に近接した地理的優位性を背景に、古くから東アジアとの文化・経済に関する深い関わりを有し、東アジア各国との国際航空路線やフェリー航路が就航している。また、日本海や瀬戸内海をはじめ、豊かな自然環境や景観に恵まれ、伝統芸能や食文化、世界文化遺産など全国に誇れる地域を多く有している。

一方で、中国地方への外国人観光旅客の全国の宿泊者数に占める割合は2パーセント未満にとどまっており、国外における認知度は低い状況にある。

そのような中、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを千載一遇の好機として、観光立国を一層強力に推進するため、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」が決定されたところである

オリンピック・パラリンピックの開催による効果を東京のみならず、全国へ波及させ、また、中国地方の多様な地域資源、特色を活かした新たな広域観光を創出・発信し、中国地方が一体となって国内外の観光客への誘致促進に取り組むため、次の事項について、強く要請する。

[2] 内 容

1 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」の着実な推進

- (1) 第二のゴールデンルートを目指す「広域観光周遊ルート」の形成と連動し、外国人観光客を地方へ誘客するため、全国各地の観光資源の魅力や旅行情報の発信をするなど地方を取り上げたプロモーションを強化すること。
- (2) 地方が連携して広域的に実施するビジット・ジャパン地方連携事業について、予算額の拡充を行うこと。
- (3) 訪日する外国人観光旅客に質の高いおもてなしを提供できるように、地方が実施する無料Wi-Fiを活用したアプリの整備や多言語対応、観光案内所の機能・連携強化、ムスリム旅行者への対応、免税店の拡大など、受入環境整備に対する支援を行うこと。

2 サイクリングを核とした観光振興に対する支援

- (1) 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））を創設するとともに、国内外へ効果的な情報発信を行うこと。
- (2) 国内外のサイクリング客に安心・安全・快適な利用環境を提供できるよう、国としての積極的な支援（財政支援等）を行うこと。

3 観光立国に向けた空港・港湾における訪日観光客の入国手続き改善等

観光立国確立に向け、空港や港湾における訪日観光客のスムーズな入国審査など手続きの改善等を進めるとともに、今後の更なる訪日観光客の増加を図るため、訪日短期滞在ビザ免除対象国の拡充、訪日個人旅行の促進、国際会議等MICEの誘致、送客元の多様化など、積極的な対策を実施すること。

11 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、物流の効率化を進めるため、積極的な施設整備や制度の充実を図り、中国地方における国際物流拠点としての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や、クルーズ振興による地域活性化を図るため、港湾の受入環境等の整備や、アクセスの充実強化を推進することも重要である。

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、平成 29 年度以降も固定資産税等の軽減措置を受けることができるよう、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、岸壁(-7.5m)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、岸壁(-7.5m)改良 5 バース、橋梁改良
宇部港	国土交通省 山口県	宇部市	泊地(-12m)、航路(-13m)、泊地(-13m)、航路・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)	27年度までの 事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
鳥取港	21,529	18,289	325	610	防波堤
浜田港	20,900 (平成10年度～)	15,053	1,110	1,920	防波堤(新北) 臨港道路
尾道糸崎港	66,143 (平成6年度～)	46,535	762	未定	航路、泊地、防波堤
岩国港	18,750	8,557	960	1,086	臨港道路、岸壁(-10m)改良、 岸壁(-7.5m)改良
三田尻中関港	16,190	14,543	409	757	岸壁(-7.5m)改良(2B)、橋梁 改良
宇部港	61,387	54,362	2,204	3,620	泊地(-5.5m)、航路(-13m)、航 路・泊地(-13m)

【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)、 棧橋(-5.5m)

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度まで の事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
水島港	114,564 (平成20年度～ 平成29年度)	83,541	7,211	5,143	直轄[橋梁、航路(-12m)]、 補助[航路・泊地(-7.5m)、棧橋 (-5.5m)] 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	[中野] 岸壁(-12m)、泊地浚渫 [竹内南] 岸壁(-10m)、泊地浚渫 [外港] 防波堤

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度まで の事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
さかい 境港	64,414	44,241	620	1,760	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)	27年度までの事業費累計 (百万円)	27年度事業費 (百万円)	28年度事業費 (百万円)	28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~)	204,659	492	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~)	116,973	2,194	未定	臨港道路
福山港(福山市)		41,813 (平成4年度~)	39,306	167	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	下松市 光市 周南市	〔光〕岸壁(-7.5m)改良 〔下松〕岸壁(-20m) 〔徳山〕泊地(-14m)、航路(-14m)、航路・泊地(-14m)、岸壁(-18m)、岸壁(-10m)改良、臨港道路 〔新南陽〕泊地(-12m)、航路(-12m)、岸壁(-12m)、岸壁(-14m)、泊地(-14m)、廃棄物埋立護岸
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、緑地 〔西山〕岸壁(-12m) 〔長府〕岸壁(-11m)、泊地(-11m)、航路(-11m)、道路、橋梁 〔あるかぼと〕緑地 〔福浦〕橋梁

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度までの事業費累計 (百万円)	27年度事業費 (百万円)	28年度事業費 (百万円)	28年度事業内容
徳山下松港	89,933	59,633	4,000	4,530	航路(-12m)、航路(-14m)、岸壁(-7.5m)改良、岸壁(-20m)
下関港	83,648	74,817	2,086	2,650	〔新港〕緑地、道路、泊地(-12m)、岸壁(-12m) 〔西山〕岸壁(-12m) 〔長府〕橋梁 〔福浦〕橋梁 他

12 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。

については、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)	28 年度 事業費	28 度事業 計画の概要
斐伊川沿岸地区	島根県 出雲市	農林水産省	21,500 (平成 17～28 年度)	未定	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	農林水産省	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
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)	未定	管理施設・取水施設 整備等 ※国営施設機能保全 事業
益田地区	島根県 益田市	農林水産省	1,800 (平成 27～32 年度)	未定	幹線パイプライン・ ファームポンド改修 ※国営施設応急対策 事業

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っていることから、許可隻数の削減、操業規制の強化など必要な対策を講じるとともにバイかご、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 韓国・中国等外国漁船操業対策事業の充実

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ことから、韓国・中国等外国漁船操業対策事業を安定的に実施するための基金の一層の充実を図ること。

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。

14 次世代エネルギーへの取組の推進について

(関係府省) 経済産業省

[1] 趣 旨

東日本大震災後、我が国のエネルギー政策が大きな転換点を迎え、エネルギー源としての石油や天然ガスなどの重要性が益々高まっているが、将来的に化石燃料の枯渇化や地球温暖化の進行等、エネルギー問題の深刻化が懸念される中で、水素エネルギーは、燃料電池自動車や家庭用の定置型燃料電池等のエネルギー源として大きな期待が寄せられている。

国においては、「日本再興戦略」に燃料電池の技術開発・低コスト化や、水素供給インフラの導入支援、燃料電池自動車・水素インフラに係る規制の見直しを明記するとともに、2015年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、4大都市圏を中心に100カ所の水素ステーションを整備することとしている。

中国地方においては、瀬戸内沿岸のコンビナートの水素製造能力は全国の約四分の一を占め、高い供給ポテンシャルを有しており、新たなエネルギーの供給拠点としての事業展開が期待されており、2013年6月には、中・四国、九州地方で初となる液化水素製造工場が周南コンビナート内で操業を開始するとともに、2015年を目途に周南市に液化水素ステーションが設置されることである。

こうした国の動きや瀬戸内沿岸のコンビナートが持つ高い優位性を活かし、水素供給システムや燃料電池の部素材等の研究開発を促進し、水素関連産業の育成を図るとともに、水素社会の実現に向けて水素を活用した地域づくりを進めていく必要がある。

また、こうした中、近年、我が国の周辺海域でメタンハイドレート等の海洋エネルギー資源の開発が注目されている。一次エネルギーのほとんどを海外に依存している我が国において、安全保障の観点からも国産エネルギー資源として大変重要である。

しかしながら、メタンハイドレートの開発は太平洋側を中心に進められている。また、石油や天然ガス等の受入施設等はその大半が太平洋側に集中しており、今後、想定される首都直下型などの巨大地震等により被災した場合は、産業や国民生活に計り知れない影響を及ぼすことが懸念される。

国においては、新たな海洋基本計画等の中で、表層型メタンハイドレートの資源量調査目標を初めて設定された。そして、平成25年度から調査を開始し、表層型メタンハイドレートの賦存を確認されたことである。しかしながら、本格的な日本海側の開発に向けての動きは、未だ端緒についたばかりである。我が国のエネルギーの安定供給及び産業や経済の活性化などを図るため、その開発を一層加速化させる必要がある。

[2] 内 容

- 1 「水素ステーション」の設置及び運営に対する支援の継続実施
- 2 先導的な研究開発や新事業展開に対する支援
- 3 燃料電池自動車、バス、フォークリフトなどの導入加速支援
- 4 水素の供給や利用を促進するため、水素サプライチェーンの構築に対する支援策の構築
- 5 日本海沖におけるメタンハイドレートの開発に向けた本格的な資源調査及び採掘技術の開発の促進

- (1) 日本海沖におけるメタンハイドレート等資源調査においては、モデル地域を設定して、開発に向けた様々な取組が促進するように調査・研究開発費等を拡充すること。
また、調査に当たっては、メタンハイドレートの実用化に直結する工学研究や地方における調査研究体制の整備についても、適切かつ効果的に促進すること。
- (2) 日本海沖でのメタンハイドレートの商業化に向けたロードマップを策定するとともに、採掘技術の開発を促進すること。
また、採掘技術の開発に当たっては、日本海側における中小企業等の技術・人材を活用するなど、地元技術・国産技術を徹底的に活用・育成すること。
- (3) 大災害の発生時等におけるリダンダンシーの確保や、日本海国土軸の形成の視点も踏まえ、日本海における海洋エネルギー資源の開発に伴って必要となるエネルギー供給基地や輸送パイプラインの整備を推進すること。
- (4) 資源の開発が行われる地元に、その供給によって生まれる富が還流する仕組みづくりを検討すること。

Ⅲ 豊かな暮らしで人を惹きつける

中山間地域や島嶼部を創造する中国圏

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・超高齢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・汚水処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、平成24年6月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 離島地域に対する支援施策等の充実・強化

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、離島地域の生活条件の改善、産業基盤の整備等のための十分な予算額の確保を図ること。

特に、離島活性化交付金については、事業種別に応じた交付率の嵩上げや、対象事業の拡大、弾力的な運用など、制度を拡充強化するとともに、事業期間の延長を図ること。

また、国境に位置する離島については、我が国の領海、排他的経済水域等の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、離島航路・航空路の運賃引き下げなど、地域社会の維持を図るための特別の支援措置を講ずること。

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、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。

特に、中小企業による地域資源を活用した新事業展開を支援する地域中小企業応援ファンドについては、地域の実情に応じ制度を拡充強化すること。

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ずること。

7 野生鳥獣被害防止対策の充実

中山間地域においては、野生鳥獣による農林水産業、生活環境等への被害が依然として続いており、地域住民は被害防止のための対策に疲弊している。

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ずること。

特に、被害が拡大しているサルの管理対策を強化するため、効率的な捕獲及び止めさし方法の確立などの環境整備を講ずること。

また、「鳥獣被害防止総合対策交付金」については、引き続き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すること。

さらに、鳥獣保護法の一部改正により創設された「指定管理鳥獣捕獲等事業」については、必要な経費について確実な財源措置を講ずること。

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 地域コミュニティ組織による生活サービス事業の実施等の促進

生活店舗の閉鎖や生活路線バスの減便などが続く中山間地域においては、地域コミュニティ組織などの自治組織が生活サービス事業を実施する事例が増えつつあるが、その多くは財政基盤が脆弱な任意団体である一方、法人化に当たり、自治組織としての性格を安定的に維持できる法人制度がないことから、事業の実施や拡充が促進されるよう、適切な法制度の整備及び税財政・金融上の優遇措置について、早期に検討を進めること。

12 「小さな拠点」の形成

「まち・ひと・しごと総合戦略」にも掲げられた、いわゆる「小さな拠点」の形成については、今後の離島・中山間地域対策の一つの方策となるものであり、地域や市町村の意向をしっかりと踏まえ進めていくこと。

また、条件不利地域において、生活機能を確保していくための仕組みの構築や地域資源を活用した産業の振興については、相当の時間と労力がかかることから、中長期的に十分な予算額の措置を行うこと。

16 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、40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が、当該交付金については、大幅な内示減が生じており、計画的な事業実施が困難となっている。

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26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	49.2	398	鳥取県若桜町～鳥取県日野町
金城弥栄線	25.2	11.7	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	10.2	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	43.3	204	広島県庄原市～広島県北広島町
大朝・鹿野線	51.5	42.4	233	広島県北広島町～山口県周南市
鹿野・豊田線	41.2	36.4	141	山口県周南市～山口県下関市
合 計	257.2	197.8	1,203	

17 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ことが必要である。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汚濁物質が蓄積し易い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。

については、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)	26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	2,724	5.5	1,885	5.7

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度までの 事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28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)	43,846	165	未定	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29年度)	70,399	118	未定	管路整備・ 改築

【^{しんじ}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)	26年度整備状況	
				面積 (ha)	人口 (万人)
^{しんじ} 宍道湖流域下水道事業	島根県	11,666	29.7	7,804.9	25.4

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度まで の事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
^{しんじ} 宍道湖流域下水道事業	138,715 (昭和48年度~)	115,414	730	未定	未定

流域関連 公共下水道事業	314,000 (昭和48年度~)	247,633	1,688	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)	26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	8,982	51.5

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度まで の事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
児島湖流域下水道事業	151,515 (昭和53年度~)	114,040	618	未定	処理場の更新 工事等

【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)	26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	5,254	28.8	4,232	30.6
芦田川流域下水道事業	広島県	11,726	35.7	6,831	31.5
沼田川流域下水道事業	広島県	3,261	7.2	1,366	4.3

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	27年度まで の事業費累計 (百万円)	27年度 事業費 (百万円)	28年度 事業費 (百万円)	28年度 事業内容
太田川流域下水道事業	141,223 (昭和53年度~)	114,450	592	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~)	106,962	1,810	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	48,500 (平成3年度~)	33,327	275	未定	処理場の更新 工事

18 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に恵まれた国民的財産であるが、その水質は環境基準を達成していない。このため、鳥取、島根両県では、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している。

また、平成22年4月には、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、未来に向かって、より良い中海圏域を築くため活動しているが、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いる。

このような状況下、施策、技術の両面における国の強力な支援が不可欠であり、次の事項について、必要な措置を講じるよう要望する。

[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、ヨシ原の適正な管理、浅場・藻場の造成、覆砂、海藻回収による湖底環境の改善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
- (4) アオコ、水草等の異常発生時には、速やかに回収、処理などの対策実施

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) 汽水湖沼の汚濁メカニズムについての総合調査の推進
- (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) 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
- (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

IV 新たな災害ステージにも対応する

安全・安心な中国圏

19 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

近年、中国地方においては、局地的豪雨などにより、尊い人命と莫大な資産を奪い、地域の社会機能にも大きな支障をきたす災害が、毎年のように繰り返し発生している。こうした中、被災地の早期復旧とともに、しなやかで災害に強い国土と安全・安心な地域を創り上げていく必要がある。

また、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、公共土木施設等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・南海地震などの大規模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等の維持管理・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や暫定2車線区間が存在しており、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、比較的着手し易い箇所での防災・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・通行量等の定量的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 地震・津波による防災対策の推進

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、漁港、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、圏域を跨いだ自治体やライフライン事業者等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 国土強靱化地域計画に基づく強靱化対策の着実な推進

国土強靱化地域計画に基づき、優先的に道路・河川・砂防・海岸・農業農村整備事業等の防災・減災対策や住宅・建築物等の耐震化対策を図る必要があるものに対して集中的に対策が講じられるよう、併せて強靱化を推進していくための人材確保・育成に係る地方の取組が促進されるよう、新たな予算枠を確保すること。

5 土木施設等の維持管理・更新の推進

災害時に、土木施設等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等について、長寿命化も含めた適切な維持管理・更新にかかる費用に対して必要な財政支援を行うこと。

6 建築物の耐震化促進

不特定多数の者等が利用する大規模建築物及び地震被災時に避難所や応急対策拠点となり得る防災上重要な建築物について、早急な耐震化を進めていくため、耐震改修促進法の改正に伴い必要となる、大規模建築物や防災上重要な建築物の耐震診断及び耐震改修費用について、国の支援の拡充及び適用期限の延長など更なる支援策を講ずること。

7 土砂災害対策等の推進

近年、特に頻発化、激甚化が著しい土砂災害等に対する地域の安全を確保するため、土砂災害対策・山地災害対策を強力に推進すること。

20 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。平成23年3月の東日本大震災では、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り、広域的な人流・物流ルート確保の重要性が改めて認識された。平成26年6月に策定された「国土強靱化基本計画」においても、現在諸機能が集中している太平洋側だけでなく日本海側も重視し、日本海側と太平洋側の連携を図る国土づくりを進めるなど多重性・代替性を高めるという推進方針が示されている。

中国地方は、関西と九州の間に位置し双方の拠点都市を繋げる地域であること、また日本海側と瀬戸内海側の間に脊梁をなす中国山地を挟んでおり双方の地域が同時に被災するリスクが小さいことから、中国地方における日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保を図ることは日本国土の強靱化を図る上で重要である。

また、リダンダンシー機能の充実・確保は、ハード面のみならず産業・経済活動の継続性の確保についても言えることから高度な技術や知識・経験を有する人材も日本海側に確保し、育成していく体制を構築していくことが必要である。

[2] 内 容

1 日本海側のリダンダンシー機能の充実・確保

同時被災のリスクが小さく、また土地利用状況を踏まえたルート調整が比較的容易な日本海側（山陰地域）に着目し、高速道路等のミッシングリンクの解消等複数軸の公共インフラの整備を早急に進め、リダンダンシー機能を充実・確保すること。

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。

3 リダンダンシー機能を充実・確保するための人材確保・育成

高度な技術や知識・経験を有する人材の確保・育成に向けた支援策を講じること。

21 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

日本海側における地震・津波対策については、平成26年8月の「日本海における大規模地震に関する調査検討会」において、統一的な最大クラスの津波断層モデルが設定され、それらに基づいた対策が沿岸道府県において進められているところである。

しかしながら、日本海側、とりわけ、山陰沖などは観測データが十分に得られていない状況であり、さらには「日本海における大規模地震に関する調査検討会」においては、沿岸付近の短い断層は対象にしていないなど、沿岸の地震・津波対策への懸念が残されている。

今後、沿岸道府県において進められる「津波防災地域づくり」を推進・充実させるためには、日本海側の地震・津波研究のスピードアップと充実を図る必要がある。

[2] 内 容

1 日本海沿岸全域の歴史地震・古津波調査

日本海側で過去に発生した津波の実態を解明するため、広域的な観点から、現在、進められている「日本海地震・津波調査プロジェクト」において、日本海沿岸の津波堆積物調査などの「歴史地震・古津波調査」を主体的に実施されるとともに、引き続き調査結果の情報提供・共有を図ること。

2 日本海海域における海域構造調査

沿岸道府県において進められる「津波防災地域づくり」を推進・充実させるため、現在、進められている「日本海地震・津波調査プロジェクト」において、日本海海域における地形・活断層を詳細に調査する「海域構造調査」及び評価を引き続き早急に実施し、公表すること。

22 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

近年の気候変動に伴い雨の降り方が局地化、激甚化しており、今後、新たなステージに対応した防災・減災対策への取組が重要となっている。

新たなステージに対応するためには、現在の「比較的発生頻度の高い降雨等」に対して、施設によって防御することが基本であり、これまで進めている治水事業をより一層着実に推進する必要がある。

については、国土強靱化を推進するとともに、国民の命を守り、社会経済活動が麻痺するような最悪の事態を回避するため、根幹となる治水対策の事業促進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～	倉敷市

【太田川の治水対策（広島県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
矢口川の内水対策	国土交通省	平成 25 年度～	広島市

【平瀬ダムの整備（山口県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
平瀬ダム	山口県	昭和 63 年度～	岩国市、周南市

【大河内川ダムの整備（山口県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
大河内川ダム	山口県	平成 2 年度～	長門市

【木屋川ダムの整備（山口県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
木屋川ダム	山口県	平成 21 年度～	下関市、長門市

【矢原川ダムの整備（島根県）】

名 称	事業主体	事業期間	位 置
矢原川ダム	島根県	平成 26 年度～	浜田市