令和８年度
中国圏の発展推進に関する提案

令和７年７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、令和８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。

令和７年７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　福　田　俊　史
島根県知事　丸　山　達　也	島根県議会議長　池　田　　一
岡山県知事　伊原木　隆　太	岡山県議会議長　遠　藤　康　洋
広島県知事　湯　﨑　英　彦	広島県議会議長　中　本　隆　志
山口県知事　村　岡　嗣　政	山口県議会議長　柳　居　俊　学

目　　次

Ⅰ　国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏

1　高規格道路ネットワークの整備促進等について …… 3
2　地域情報化の推進について …… 7
3　隣接圏域との交流に向けた基盤整備について …… 9
4　都市圏機能の充実について …… 10
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 …… 12
6　地方空港の整備推進等について …… 14
7　竹島の領土権の早期確立等について …… 15

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

8　訪日外国人旅行者の誘致促進について …… 19
9　港湾整備事業の推進について …… 21
10　国営土地改良事業の推進について …… 24
11　日本海における漁業秩序の確立について …… 25
12　次世代エネルギーへの取組の推進について …… 26

Ⅲ　豊かな暮らしで人を惹きつける中山間地域や島しょ部を創造する中国圏

13　中山間地域・離島の総合対策の充実強化について …… 31
14　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
15　流域下水道整備事業の推進について …… 35
16　宍道湖・中海及び児島湖における水質保全対策の推進について …… 38
17　海洋ごみ対策の推進について …… 39

Ⅳ　新たなステージにも対応する安全・安心な中国圏

18　大規模災害に強いインフラの整備について …… 43
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 …… 46
20　能登半島地震を踏まえた防災・減災対策の強化及び日本海側における
　　地震・津波研究の充実について …… 47
21　河川総合開発事業等の推進について …… 49

Ⅰ　国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏

1　高規格道路ネットワークの整備促進等について

（関係府省）内閣官房、内閣府、総務省、財務省、国土交通省

［1］趣　旨

国の骨格を形成する高規格道路は、「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。

令和３年７月・８月豪雨、平成 30 年７月豪雨、平成 28 年鳥取県中部地震、平成 26 年の広島・山口豪雨災害等を通じて、高規格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、加えて令和６年１月に発生した能登半島地震では、半島という地形の特徴から交通ネットワークが限定されるなかで多くの路線が寸断されたため、被害状況の把握や救援、物資搬入に支障が生じるなど、交通ネットワークの脆弱性に起因した初動対応の課題が浮き彫りとなった。中国地方の高規格道路ネットワークにも依然として山陰道をはじめとするミッシングリンクが多数存在しており、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、人流・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規格道路の沿線においては、企業進出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も、地域の観光振興、企業進出による安定した雇用の確保、効率的な人流・物流による生産性向上に不可欠な道路ネットワークの構築が必要である。

ついては、今後も発生が想定される大規模災害時においても人流・物流を途絶させることなく国民の生活を支え、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、高規格道路ネットワークの整備を早期にかつ優先的に行い、本年６月に策定された第１次国土強靱化実施中期計画に基づき、必要な予算・財源を確保することが重要であり、「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」に引き続き、高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化、ダブルネットワーク化等による機能強化を推進するべきである。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、また、コロナ後の構造変化を踏まえたテレワークの定着・加速はもとより、地方への人材移動等の取組を継続するためにも、国において、高規格道路ネットワークの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、高規格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主要な国道・地方道をはじめ、地方が真に必要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］内　容

1　高規格道路ネットワークの早期整備

中国地方の高規格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多数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、災害に強い国土づくりを推進するため、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、山陰道等の事業中区間のより一層の整備促進と、山陰近畿自動車道や下関北九州道路、米子・境港間を含む中海・宍道湖８の字ルート等の未事業化区間の早期事業化を図ること。

さらに、暫定２車線区間については、高速道路が本来有するべき安全性や定時性の確保とともに大規模災害時など防災上の観点から、令和元年９月に公表された「高速道路における安全・安心基本計画」における優先整備区間の４車線化を早期に実施すること。

また、現在、整備中の付加車線の早期完成と、すでに４車線化等が事業化されている区間の整備促進を図るとともに、その他の暫定２車線区間についても利用者負担を考慮しながら早期解消を図ること。

なお、４車線化等が行われるまでの間、安全・安心の確保を図るための緊急対策として、長大橋、トンネル区間における区画柵の試行設置箇所の効果検証を進め、早期に有効な対策を講ずること。

また、高規格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主要な国道・地方道の整備を促進すること。

２　高速道路の利用促進

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ため、国際競争力の強化や地域活性化の観点から、円滑な物流の確保や交流人口の拡大による産業・観光の振興を図るため、スマートインターチェンジの整備や割引制度の拡充など、高速道路の利用を促進する施策を講ずること。

なお、利用促進施策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、フェリー等の公共交通機関に影響を及ぼすおそれがある場合は、十分な対策を講ずること。

３　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、事前通行規制区間の解消などを一層促進すること。

また、道路利用者の安全確保のため、落石防止等の安全対策を一層促進すること。

さらに、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路及び代替・補完路の整備・機能強化を推進するとともに、補助事業等による重点支援を行うこと。

４　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とともに、長期安定的に道路整備・管理が進められるよう、新たな財源を創設すること。

とりわけ、社会資本整備総合交付金については、地方が主体的かつ計画的に道路整備を実施できるよう、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、引き続き通常予算とは別枠で確保すること。

［３］事業概要

【高規格道路ネットワークの整備】

（高速道路）

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	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
中国横断自動車道 広島浜田線	西日本高速 道路株式会社	昭和 48 年度 ～	広島市 ～ 浜田市	約 71	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、２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

（その他の高規格道路）

(1) 山陰近畿自動車道（鳥取市～京都府宮津市）
(2) 北条湯原道路（真庭市～鳥取県北栄町）
(3) 江府三次道路（鳥取県江府町～三次市）
(4) 境港出雲道路（出雲市～松江市）
(5) 美作岡山道路（岡山市～岡山県勝央町）
(6) 岡山環状道路（岡山市）
(7) 空港津山道路（岡山市～津山市）
(8) 倉敷福山道路（倉敷市～福山市）
(9) 岡山倉敷道路（岡山市～倉敷市）
(10) 広島中央フライトロード
（東広島市～広島県世羅町）
(11) 岩国大竹道路（大竹市～岩国市）
(12) 福山環状道路（福山市）
(13) 福山本郷道路（尾道市～三原市）
(14) 東広島高田道路（東広島市~安芸高田市美土里町）
(15) 東広島廿日市道路（東広島市～廿日市市）
(16) 広島呉道路（広島市～呉市）
(17) 広島高速道路（広島市）
(18) 草津沼田道路（広島市）
(19) 広島西道路（広島市～廿日市市）
(20) 小郡萩道路（美祢市～萩市）
(21) 鳥取環状道路（鳥取市）
(22) 石見空港道路（益田市）
(23) 山口宇部小野田連絡道路
（山口市～山陽小野田市）
(24) 下関西道路（下関市）
(25) 下関北九州道路（下関市～北九州市）
(26) 周南道路（周南市、下松市、光市）

【一般国道２号】

岡山倉敷立体（Ⅰ期）、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）、笠岡バイパス、福山道路、赤坂バイパス、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、富海拡幅、台道・鋳銭司拡幅

【一般国道９号】

北条道路、福光・浅利道路、三隅・益田道路、益田道路、木戸山峠道路改修

【一般国道 188 号】

藤生長野バイパス、柳井・平生バイパス

【一般国道 191 号】

三隅・長門道路、大井・萩道路、木与防災、益田・田万川道路、益田西道路

【一般国道 491 号】

俵山・豊田道路

【中国横断連絡道路】

一般国道
29 号（兵庫県姫路市～鳥取市）
53 号（岡山市～鳥取市）
54 号（広島市～松江市）
179 号（兵庫県姫路市～鳥取県湯梨浜町）
180 号（岡山市～松江市）
181 号（津山市～米子市）
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）
261 号（広島市～江津市）
313 号（福山市～鳥取県北栄町）
315 号（周南市～萩）
314 号（福山市～雲南市）
373 号（兵庫県赤穂市～鳥取市）
375 号（呉市～大田市）
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）

２　地域情報化の推進について

（関係府省）内閣官房、内閣府、デジタル庁、総務省

［１］趣　旨

人口減少や少子高齢化、産業空洞化などの地域課題を解決し、個性豊かで活力ある地域の創造により持続可能な社会を実現するため、情報通信技術などデジタル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求められている。

国においては、地方創生 2.0 基本構想を掲げ、急速かつ飛躍的に発展するＡＩを始めとしたデジタル技術を徹底活用し、地域に展開することにより、地方活性化の取組を一層推進するとしているところであるが、これを着実かつ確実に進めていくため、デジタル基盤整備をはじめとした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。

ついては、次の内容について提案する。

［２］内　容

１　地方創生 2.0 の実現に向けたデジタルインフラ整備の推進

「地方創生 2.0」の実現のためには、生成ＡＩをはじめとするデジタル技術の徹底的な活用が不可欠となっていることを踏まえ、2030 年頃を見据えて必要となるデジタルインフラの整備方針とその実現に向けた具体的な推進方策を整理し、一体的・効率的に我が国デジタルインフラ整備の推進を図るとした「デジタルインフラ整備計画２０３０」を確実に実行し、都市圏と遜色ないデジタルインフラを地方にも実現すること。

２　地域情報通信基盤整備に対する支援の拡充

離島・中山間地域などの条件不利地域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ずること。

特に、未整備地域が多く残されている離島については、整備費が多額になるなど、財源面のハードルがなお高いことから、支援制度の更なる拡充を図ること。

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を拡充するほか、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。）に係る支援策を講ずること。

公設の光ファイバ等の高速情報通信施設について、民間への移行が円滑に進むよう、公設設備の性能の高度化を伴う更新等を行う際の恒常的な支援制度などを充実させること。また、民間への移行が円滑に進まない地域においては、移行が完了するまでの間の運営に対する支援としては、今後、有線ブロードバンドのユニバーサルサービス制度における交付金と同等の支援が適用される制度について検討すること。

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、携帯電話等エリア整備事業の基地局施設整備については、補助対象範囲の拡大などにより初期費用の負担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ずること。

４　公衆無線ＬＡＮ環境の整備の支援

避難所・官公署などの防災拠点や博物館・文化財などの公的拠点における公衆無線ＬＡＮ（Ｗｉ－Ｆｉ）環境の整備の促進を図るため、公衆無線ＬＡＮ環境の整備、更新及び運用に対する財政措置を講ずること。

５　５Ｇの地方への速やかな導入に対する支援

産業や生活等の質を飛躍的に高める第５世代移動通信システム（５Ｇ）の地方への速やかな導入に向け、基地局・光ファイバ網等の通信基盤の早期整備及びサービス開始の促進を図ること。特に、条件不利地域においては、都市と地方の基盤整備に格差が生じないよう、国庫補助事業の拡充や自治体負担分に対する十分な財政措置など、万全の対策を講ずるとともに確実に地方で整備が進むよう、通信事業者を指導すること。

併せて、５Ｇを活用した地域社会の課題解決・改善や地域経済の活性化に向けた地方の取組に対する技術的助言や財政措置など総合的な支援を行うこと。

また、「５Ｇならでは」の携帯電話サービスを利用者に提供するために、サブ６やミリ波などの高い周波数帯や、ＳＡ（Stand Alone）といった新技術について、インフラ整備の促進を図るとともに、災害発生時に対応拠点となる地方自治体の本庁舎等については、早期に５Ｇによりカバーすること。

６　地上デジタル放送移行に伴い整備した施設への支援

地上デジタル放送移行に伴い整備・改修した共聴施設等の更新にあたっては、光ファイバ等のブロードバンド基盤を用いた配信サービスの利用等、対象世帯及び自治体の負担軽減を図ること。

７　社会保障・税番号制度への対応

国が定めるマイナンバー事務に係る業務システムについては、国が住民基本台帳システムとの自動連携機能を有するシステムを、共通 SaaS としてガバメントクラウド上に構築し地方自治体に提供するなど、マイナンバー情報の紐付け誤りが発生し得ない環境整備に向け、地方自治体の意見を聞きながら検討を進めること。

なお、マイナンバーカードによるオンライン手続や、マイナンバーカードを活用した新たなサービス等の実施に当たっては、システムの安全性・安定性の確保はもとより、市町村等の窓口業務において混乱が生じることのないよう、制度の周知に万全を期すること。

また、今後、多くの方の電子証明書が失効することから、更新手続の周知等、必要な対応を行うこと。

８　デジタル技術やデータの活用に対する支援

新しい地方経済・生活環境創生交付金をはじめとした財政支援について、地方公共団体の自由な裁量で、デジタル技術を活用した地域の課題解決や魅力向上の実現が図られるよう、人材育成への支援も含め、規模の拡充と要件の緩和を図ること。

また、国等が保有するデータ（公共データ）の活用に向け、公的基礎情報データベース整備改善計画に基づく取組を着実に進めるとともに、この取組との整合性を確保しながら、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。

さらに、データベースの整備等に当たっては、地方自治体の意見を十分踏まえるとともに、データの集積にあたり、地方自治体に過度な負担を課すことがないよう配慮すること。

３　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、必要な措置を講ずること。

［２］事業概要

１　道　路

・山陰道全線の早期整備
・山陰近畿自動車道全線の早期整備
・中国横断自動車道岡山米子線の全線整備及び４車線化の早期実現
・中国横断自動車道尾道松江線付加車線の建設促進
・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
・上記以外の「高速道路における安全・安心基本計画」における優先整備区間の早期４車線化

２　鉄　道

・山陰新幹線、中国横断新幹線の取組推進
・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	境（さかい）港、鳥取港、浜田港、三隅港、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、小野田港、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
・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、萩・石見空港、隠岐世界ジオパーク空港、山口宇部空港、岡山桃太郎空港、岩国錦帯橋空港（岩国飛行場）の整備促進

４　都市圏機能の充実について

（関係府省）総務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省

［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するとともに、その機能を十分に発揮させる必要がある。

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、必要な措置を講ずること。

［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・四国地方の中枢として、より一層の飛躍発展が望まれている。

現在、広島都市圏の中枢機能の充実を目指して、「住み、働き、学び、憩い、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ずること。

（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（令和 12 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、中国ブロックの中枢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ずること。

（事業概要）

【産業・科学技術の強化】

①産業支援・研究施設の機能充実・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（むかいなだ）駅及びＪＲ海田市（かいたいち）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当たっては、長期的に多額の事業費が必要であることや近年の資材価格の高騰の影響等もあることから、着実な事業推進が図られるよう、必要な財政措置を講ずること。

（事業概要）
①事業主体　　広島県、広島市
②事業個所　　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３．９㎞　（安芸郡府中町～安芸郡海田町）
呉　　線　Ｌ＝約１．２㎞　（安芸郡海田町）

４　岡山県南部都市圏における物流機能の向上・総合的な渋滞対策

中国・四国地方の広域交通網のクロスポイントである岡山県南部都市圏は、山陰地方や四国地方での高規格道路ネットワークの整備や水島港の国際物流ターミナルの整備に伴い、その拠点性がますます高まっている。

しかしながら、物流拠点へのアクセス道路であり、中国地方屈指の交通量を有する国道２号岡山バイパスは、慢性的な渋滞が発生しており、物流の定時性や安全性が確保されておらず、生産性の低下に著しい影響を及ぼしている。

このため、渋滞を解消することにより、物流の円滑化を図り、定時性や安全性を確保することで、岡山県のみならず、中国・四国地方全体の生産性の向上が期待される。

ついては、次の事業について必要な措置を講ずること。

（事業概要）
①一般国道２号岡山倉敷立体（Ｉ期）の整備促進及び早島町～倉敷市間の未事業化区間の早期事業化
②一般国道 180 号岡山環状南道路の整備促進
③一般国道 180 号岡山西バイパス（岡山市北区西長瀬～楢津）の整備促進

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

（関係府省）法務省、外務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省

［１］趣　旨

韓国、中国、香港など、北東アジア諸国、諸地域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・航空路の整備、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り、国際物流・人流を活発化させ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、必要な措置を講ずること。

［２］事業概要

１　道　路

・山陰道全線の早期整備
・境港出雲道路の早期整備
・中国横断自動車道岡山米子線（米子・境港間）の早期事業化
・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
・中国横断自動車道岡山米子線及び広島浜田線の暫定２車線区間の早期４車線化
・上記以外の「高速道路における安全・安心基本計画」における優先整備区間の早期４車線化

２　鉄　道

・山陰新幹線、中国横断新幹線の取組推進

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（さかい）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
・下関港新港地区（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、ＣＩＱ体制の充実

５　航　路

ＣＩＱ体制の充実、物流環境の整備など、外貿コンテナ航路及び国際フェリー航路の円滑な運航体制等の確保

・境港－釜山（韓国）
・境港－東海（韓国）
・浜田港－釜山（韓国）
・下関港－釜山（韓国）
・下関港－蘇州太倉（中国）

６　航空路

コロナ禍により運休中の国際定期便の運航再開や国際チャーター便の運航に向けたグランドハンドリング体制整備支援や運航再開時等の利用促進支援

・米子－仁川（韓国）
・米子－上海（中国）
・米子－香港
・米子－台北（台湾）

６　地方空港の整備推進等について

（関係府省）総務省、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省、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構築・充実及び空港機能の整備・充実は、地域の発展にとって極めて重要である。特に平成 28 年３月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている、2030 年に訪日外国人旅行者数 6,000 万人という目標の実現に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が大変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客のニーズ、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、必要な措置を講ずること。

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、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	・空港機能の強化（滑走路端安全区域拡張・LED 灯火更新） ・ＣＩＱ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（LED 灯火更新・エプロン） ・ＣＩＱ体制の充実・強化
出雲縁結び空港	・空港機能の強化（LED 灯火更新） ・ＣＩＱ体制の充実・強化
萩・石見空港	・空港機能の強化（LED 灯火更新） ・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	・空港機能の強化（滑走路・誘導路、LED 灯火更新、滑走路端安全区域） ・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	・空港機能の強化（滑走路端安全区域、LED 灯火更新） ・ＣＩＱ体制の充実・強化
岡山桃太郎空港	・空港機能の強化（滑走路端安全区域、LED 灯火更新、場周柵） ・ＣＩＱ体制の充実・強化
広島空港	・ＣＩＱ体制の充実・強化 ・空港機能の強化（耐震対策・エプロン）

7　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、外務省、文部科学省

［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。

しかしながら、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、平成 24 年８月の韓国大統領の竹島上陸をはじめ、竹島周辺での防衛訓練や海洋調査、国会議員団の上陸など、同島における実力支配の強化を図ろうとしている。

これまで、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り、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。

ついては、次の内容について提案する。

［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

竹島の不法占拠を既成事実化しようとする韓国側の動きに対して毅然とした姿勢で対応し、国際社会へ日本の立場を強く訴えること。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・研究体制の強化

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、竹島に関する国の研究機関を設置するなど研究体制を強化し、調査や資料の収集・保存、竹島問題をはじめ領土問題の若手研究者の育成などを積極的に展開し、島根県が実施する竹島問題の調査・研究について必要な支援を行うこと。さらに、竹島問題や国境離島に関する国の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」の閣議決定や政府主催による「竹島の日」式典の開催を早期に行うこと。

３　学校教育における指導の推進

竹島に関する学習は、学習指導要領に明記されており、全国の子どもが竹島問題を正しく理解することが極めて重要である。近年、竹島関連資料が新たに発見されていることから、参考資料やそれを活用した事例を取りまとめたＷｅｂページの充実、児童生徒用教材や教師用指導資料の作成・配付等により、学校教育において、竹島問題が正しく積極的に取り扱われるよう、取組を強めること。

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

８　訪日外国人旅行者の誘致促進について

（関係府省）法務省、経済産業省、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資源を多く有している。

一方で、中国地方への訪日外国人旅行者の全国の宿泊者数に占める割合は２パーセント程度にとどまっており、国外における認知度は低い状況にある。

新型コロナウイルス感染症の影響により縮小していた観光需要が回復し、今後も増加が見込まれる中、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　新型コロナウイルス感染症後の観光需要の増加に伴う対策

（１）新型コロナウイルス感染症に対する重点的な対策が終了して以降、中国圏の空港・港湾では国際線や外国クルーズ船等の需要が急速に回復し、今後も増加が見込まれている。空港においては、航空会社にとって固定経費として大きな負担となっている空港ビル内等の事務所の賃借料やグランドハンドリングに係る費用への補助、着陸料の支援など、国として国際線の回復・維持に必要な支援を行うとともに、国際線の受入再開・拡大に伴い喫緊の課題となっているグランドハンドリングや保安検査の人材不足に対応するため、航空・空港人材確保等に向けた積極的な支援の継続や、航空燃料の安定的な供給のための支援を継続すること。

（２）インバウンド需要の回復を踏まえ、海外プロモーションの強化など経済効果の高いインバウンドの地方誘客を促進するとともに、食、文化、歴史などの地域資源を活用した多様な観光プロダクト開発等への支援など、地方の観光産業の高付加価値化に向けた取組への支援を行うこと。

また、コロナ後の観光需要の回復に伴い、人手不足が顕在化していることから、生産性の向上や人材確保・育成のための支援を行うこと。

（３）地方自治体が地域の実情に応じて取り組む観光施策について、財政措置を講ずること。

２　訪日外国人旅行者の地方への誘致促進

（１）訪日外国人旅行者の地方部への来訪及び広域的な周遊観光を促進するために、各ＤＭＯが取り組む事業を支援する「広域周遊観光促進のための観光地域支援事業」について、令和８年度以降も継続すること。また、地方が広域的に連携し、地域の観光資源を活用する取組に対し支援を行うこと。

（２）訪日外国人旅行者に質の高いおもてなしを提供できるように、公共交通機関や観光施設等における無料Ｗｉ－Ｆｉの整備、観光施設等における多言語対応やトイレの洋式化、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。

３　ＤＭＯに対する支援

「広域連携ＤＭＯ」が、将来にわたり安定的かつ継続的な運営を行っていくことができるよう、現行制度に加え、地域再生エリアマネジメント負担金制度において、観光地経営の権限と財源を確保できるよう制度を改正すること。

４　国際観光旅客税の地方への配分

国際観光旅客税について、法の趣旨に鑑み、自由度の高い財源としてＤＭＯを含む地方の観光振興施策に充当できるよう、その仕組みの検討を早期に進め、税収の一定割合を地方に配分すること。

５　観光立国に向けた空港・港湾における訪日外国人旅行者の入国手続改善等

（１）観光立国確立に向け、空港においては国が掲げる 20 分以内の入国審査時間を実現し、港湾においては大型クルーズ客船寄港時の入国審査時間を短縮するため、訪日外国人旅行者のスムーズな入国審査に必要な人員の確保や、審査用業務端末の拡充等を行うこと。

（２）今後のさらなる訪日外国人旅行者の増加を図るため、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。

６　サイクリングを活用した観光振興に対する支援

中国地方及び四国地方が連携して魅力的なサイクリングエリアの実現に向けた取組を進めており、国内外からの観光旅客の来訪の促進や地域の活性化に資する取組を推進するため、サイクリング環境の整備やサイクリングコースの情報発信に対して支援すること。

７　多様なニーズに対応した宿泊サービスの提供に対する支援

古民家活用による宿泊サービス等、地域資源を活用し旅行者の多様なニーズに対応する地方の取組について積極的に支援すること。

９　港湾整備事業の推進について

（関係府省）総務省、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省

［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。

加えて、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、日本海側の航路拡大を一層推進し「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。

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、ＣＩＱ体制の強化について必要な措置を講ずること。

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、令和８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）（第２）（第３）
浜田港	国土交通省 島根県	浜田市	防波堤 450m、岸壁（-12m）改良、臨港道路 900m
尾道糸崎港	国土交通省 広島県	三原市 尾道市 福山市	航路(-12m)、泊地(-12m)、泊地(-10m)、 岸壁（-7.5m）１バース、泊地(-7.5m)、廃棄物埋立護岸
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(-10m)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)	R7年度までの 事業費累計 (百万円)	R7年度 事業費 (百万円)	R8年度 以降残 事業費 (百万円)	R7年度 事業内容
鳥取港	31,748	29,627	225	2,059	防波堤（第１）（第２）（第３）
浜田港	26,940 (平成10年度~)	23,622	1,068	2,250	防波堤(新北)、岸壁(-12m)改良、臨港道路900m
尾道糸崎港	35,116 (平成9年度~)	28,927	211	6,189	泊地(-10m)
岩国港	25,754	19,075	660	6,619	臨港道路、岸壁(-7.5m)改良
三田尻中関港	18,248	16,422	28	1,814	橋梁改良
宇部港	68,375	67,675	200	700	岸壁(-10m)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	新高梁川橋梁、岸壁(-12m)、航路(-12m)、泊地(-12m)、航路・泊地(-12m)、航路(-14m)、泊地(-14m)、岸壁(-14m)改良、航路・泊地(-14m)、廃棄物埋立護岸、用地造成、荷役機械、航路(-6m)、航路(-7.5m)、岸壁(-5.5m)

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	R7年度までの 事業費累計 (百万円)	R7年度 事業費 (百万円)	R8年度 以降残 事業費 (百万円)	R7年度 事業内容
水島港	151,043 (平成20年度~)	130,733	1,688	20,310	直轄［航路(-14m)、泊地（-14m)、岸壁（-14m）改良、航路・泊地（-14m)］、起債（用地造成）

【境（さかい）港（鳥取県・島根県）】

港湾名	事業主体	位置	事　業　内　容
境（さかい）港	国土交通省	境港市	〔外港〕防波堤、岸壁(-12m)、泊地(-12m)

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	R7年度までの 事業費累計 (百万円)	R7年度 事業費 (百万円)	R8年度 以降残 事業費 (百万円)	R7年度 事業内容
境（さかい）港	71,991	54,023	530	17,968	防波堤、岸壁(-12m)

【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	〔宇品〕岸壁(−12m)、航路・泊地(−12m)、泊地(−12m)、 〔出島〕岸壁(−12m)、航路・泊地(−12m)、泊地(−12m)、 廃棄物埋立護岸
福山港	国土交通省 広島県	福山市	〔箕沖〕岸壁(−12m)、航路・泊地(−10m)、泊地(−10m) 〔箕島〕岸壁(−12m)、航路・泊地(−12m)、 航路(−12m)、泊地(−12m)

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	R7年度までの 事業費累計 (百万円)	R7年度 事業費 (百万円)	R8年度 以降残 事業費 (百万円)	R7年度 事業内容
広島港	84,351 (平成6年度~)	67,908	3,611	16,443	岸壁(−12m)
福山港	22,683 (平成19年度~)	20,192	2,350	2,491	岸壁(−12m)、泊地(−12m)

【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〕桟橋（-19m)、臨港道路 〔徳山〕泊地(-14m)、航路(-14m)、航路・泊地(-14m)、岸壁（-10m）改良、 臨港道路、岸壁（-14m) 〔新南陽〕泊地(-12m)、航路(-12m)、航路・泊地(-12m)、岸壁(-12m)、 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(-12m)、 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 〔東港〕桟橋・ボードウォークの改修 〔本港・岬之町地区〕岸壁改修 〔巌流島〕泊地(-3m) 〔福浦〕橋梁

事業名	総事業費 (百万円) (事業期間)	R7年度までの 事業費累計 (百万円)	R7年度 事業費 (百万円)	R8年度 以降残 事業費 (百万円)	R7年度 事業内容
徳山下松港	109,783	103,648	3,248	6,135	航路(-14m)、航路・泊地(-14m)、岸壁(-14m)、岸壁(-12m)
下関港	72,268	55,838	987	16,430	〔新港〕緑地、泊地 〔本港〕耐震岸壁、道路改良 〔東港〕緑地改良、岸壁改良

10　国営土地改良事業の推進について

（関係府省）農林水産省

［1］趣　旨

優良農業地域への農業用水の安定供給と排水機能の維持・向上、及び計画的な生産基盤の整備に併せた担い手への農地集積等の推進は、農業生産の維持や農業経営の安定、地域農業の振興を図る上で、極めて重要である。

また、国土強靱化の観点から、農業水利施設の長寿命化や耐震化対策、排水機能の向上を推進する必要がある。

ついては、次の国営土地改良事業について、事業期間内の完了に必要な財源措置を行うこと。

［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）	R7 年度 事業費 （百万円）	R7 年度事業 計画の概要
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	105,000 （H25～R11 年度）	507	※国営かんがい排水事業 頭首工整備・畑かん施設整備等
児島湾沿岸地区	岡山県 岡山市 玉野市 倉敷市	農林水産省	26,000 （R 元～R12 年度）	3,860	※国営総合農地防災事業 二重締切鋼矢板打設、排水樋門改修等
寺間地区	岡山県 笠岡市	農林水産省	3,526 （R 元～R8 年度）	410	※国営施設応急対策事業 排水機場改修等
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 （H26～R9 年度）	102	※国営施設機能保全事業 付帯施設整備
南周防地区	山口県 光市 柳井市 田布施町	農林水産省	26,000 （H23～R9 年度）	846	※国営緊急農地再編整備事業 区画整理・暗渠排水
宍道湖西岸地区	島根県 出雲市	農林水産省	26,100 （H30～R11 年度）	1,516	※国営緊急農地再編整備事業 区画整理・暗渠排水、排水機場整備、幹線排水路整備

11　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、我が国漁船が漁場を利用でき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、資源の悪化も招いている。

一方、日本海における我が国排他的経済水域内においては、平成 28 年漁期以降、日韓漁業交渉は相手国排他的経済水域内相互入漁での操業条件等の漁業交渉が妥結しておらず、相互入漁が中断状態にあるが、今後の政府間協議の結果次第では、相互入漁が再開される可能性がある。

なお、水産庁や海上保安庁の取締強化により、韓国漁船の違反操業は減少傾向にあるが、現在でも取締の目をかいくぐった違法漁具の設置等が散見されており、相互入漁が再開された場合、違反操業等が拡大し、我が国漁船の操業不能や漁具被害、水揚げの大幅な減少など甚大な損害を被るおそれがある。

ついては、次の内容について提案する。

［2］内　容

1　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。

2　我が国排他的経済水域内の操業秩序の確立

日本と韓国との漁業交渉が妥結し、相互入漁が再開された場合、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きたことから、許可隻数の削減、操業規制の強化など必要な対策を講ず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。

3　取締の拡充強化

我が国漁業者の安全確保と外国漁船の違法操業に対応するため、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一層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。

12　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

世界的な気候変動の深刻化や令和４年２月のロシアによるウクライナ侵攻により世界のエネルギー需給構造が大きく変化する中で、我が国において水素エネルギーは、カーボンニュートラル社会の実現や国内産業競争力の強化、エネルギー安全保障の観点から大きな期待が寄せられている。

国においては、令和２年 12 月に策定された「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、水素を発電・輸送・産業など幅広い分野で活用が期待されるカーボンニュートラルのキーテクノロジーと位置づけ、導入量拡大を通じた供給コストの削減などに向けて、利用・輸送・製造の各分野において革新的技術の研究開発・実証に継続的に取り組むこととしている。また、令和５年６月に改定した「水素基本戦略」や令和６年５月に成立した「水素社会推進法」に基づき、需給拡大のために規制・支援一体型の制度整備を示すなど水素社会の実現に向けた取組を加速している。

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、平成 25 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、平成 27 年８月には周南市に液化水素ステーションを設置している。

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、広島県大崎上島町では、企業が国の支援を受け、ＩＧＣＣから高純度の二酸化炭素を分離・回収する技術の実証が行われ、隣接する「カーボンリサイクル実証研究拠点」では、多様な CO2 の活用実証等の研究が行われている。

カーボンリサイクル技術は、現状研究開発段階のものが多いが、例えば、水素と二酸化炭素を原料にメタンを製造することも可能であり、「2050 年カーボンニュートラル」の実現には、このような先導的研究開発とその事業化を加速化させる必要がある。

さらに、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り、「2050 年カーボンニュートラル」の実現に向け、水素やアンモニア原料としての資源開発も検討されている。

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・供給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。

国は、令和７年２月に閣議決定された第７次エネルギー基本計画や令和６年３月に改定した「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」等に基づき、2030 年度までに民間企業が主導する商業化に向けたプロジェクトが開始されることを目指すこととしている。さらに、生産技術の開発や経済性の確保、環境保全など様々な課題解決に取り組んでいくこととしており、商業化に向け大きな期待が寄せられている。

ついては、次の内容について提案する。

［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　水素やカーボンリサイクル技術等の先導的な研究開発や新事業展開に対する支援

2050 年カーボンニュートラル社会に対応した産業構造への円滑な転換が図られるよう、グリーンイノベーション基金について、中小企業も取り組みやすい仕組みとするなど、地域中小企業によるカーボンニュートラルの推進に繋がる先導的な研究開発や新事業展開などの取組を支援すること。

３　バス、トラック、フォークリフトなどの商用車も含めた燃料電池自動車の導入加速支援

４　水素サプライチェーンの構築及び再生可能エネルギー由来の CO2 フリー水素や副生水素の利活用拡大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回収・生産技術の研究開発の促進

（１）日本海沖でのメタンハイドレートの商業化を早期に実現するため、「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」に示す回収・生産技術の研究開発や海洋調査、環境影響評価等の各工程を着実に進め、資源量全体の推計について早急に明示するとともに、2030 年度までに民間企業が主導するプロジェクトが開始されるよう、経済性の確保や環境保全等の商業化に必要な条件について検討を進めるなど、開発を促進すること。

また、回収・生産技術の研究開発や海洋調査、環境影響評価等に当たっては、日本海側における知見・技術の活用や人材を育成する面から、地元の大学、中小企業等を積極的に活用し、地方創生に資するよう努めるとともに、メタンハイドレートを含む天然ガス業界の変革期を担う地元人材育成に努めること。

（２）日本海沖におけるメタンハイドレート等の開発に向けた回収・生産技術の研究開発や詳細な資源量把握に向けた海洋調査を推進するため、来年度予算においても調査費等を拡充すること。

（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広域ガス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利益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

中山間地域や島しょ部を創造する中国圏

13　中山間地域・離島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、厚生労働省、
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るが、令和４年 11 月の法改正による基本理念及び離島の果たす国家的・国民的役割の重要性などを踏まえ、引き続き国の責務において離島地域の振興を推進することが必要である。

さらに、平成 29 年４月に施行された「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に定める有人国境離島地域については、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担っていることから、国の責務において必要な施策を策定、実施することが必要である。

ついては、次の内容について提案する。

［2］内　容

１　総合的な窓口の設置等

中山間地域に係る施策推進について、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　過疎地域等特定地域の振興施策の推進

過疎地域及び辺地、山村、離島、半島等特定地域の地理的、自然的特性を活かした持続的発展を図るため、関係省庁が連携して、地域の振興施策を推進すること。

とりわけ、過疎地域は集落機能の低下など極めて深刻な状況に直面しており、引き続き総合的な過疎対策を実施し、過疎地域の振興と持続可能な地域社会の実現を図る必要があることから、過疎対策事業債の必要額の確保をはじめ、過疎対策に係る支援措置の更なる充実を図ること。

また、令和６年能登半島地震で明らかになった半島地域の脆弱性の改善に向けて住民が安心して暮らし続けられるよう、被災地の復旧・復興対策を含め支援策を強化すること。加えて、半島や離島など特定地域の防災・減災対策に必要な予算・財源を十分に確保すること。

４　離島地域に対する支援施策等の充実・強化

離島振興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、有人国境離島地域については、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に基づき、我が国の領海、排他的経済水域等の保全等に関する活動の拠点としての機能を維持するため、国の機関を設置するなどの施策を講ずるとともに、特定有人国境離島地域の地域社会の維持を図るために必要な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、十分な予算の確保と地方財政措置を講ずること。

有人国境離島地域の保全と特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持を図るため、必要な施策を推進するとともに、令和８年度末に期限を迎える「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」を延長・拡充すること。

５　都市住民の交流や移住の促進

都都市住民の中山間地域と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、企業による中山間地域における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「ふるさと回帰・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。

６　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。

７　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。

８　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、鳥獣被害から農地を保全し、中山間地域での農業経営や定住の意欲を維持するための「鳥獣被害防止総合対策交付金」については、十分な予算を今後も安定的に確保するとともに、ソフト対策については従来どおり定額助成とすること。
また、「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。

９　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、所有者が不明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、検討を進めること。

10　高校における教育環境の整備

中山間地域の高校における教育環境整備のため、教員の定数加配措置と、ＩＣＴ支援員などの配置を含めた遠隔教育のための環境整備に必要な財政措置を講ずること。

11　環境学習や体験プログラムの推進

中山間地域・離島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。

12　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。

13　「小さな拠点」の形成

「地方創生 2.0 基本構想　施策集」にも掲げられた、いわゆる「小さな拠点」の形成については、今後の中山間地域・離島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。

14　離島の生活物資等に係る輸送コストへの支援

離島地域は、ほぼすべての品目について本土と比べて割高になっていることに加え、物価高などにより、住民生活に甚大な影響が生じている。さらに、物流の「2024 年問題」による輸送コストの上昇が確実視されており、生活物資等の物価はもとより、島外で処理される廃棄物の運搬費用などにも影響が生じることが懸念されている。このため、離島への輸送及び本土への輸送の両面でコストの低廉化が図られるよう、効果的な対策を講ずること。

15　特定地域づくり事業の推進

人口急減地域において、特定地域づくり事業を行う事業協同組合数の増加や、既存組合の事業拡大等が想定される中、これから更なる活用が期待される組合活動に支障が生じないよう、十分な予算額を確保し、財政措置の拡大を図ること。
また、組合員以外への派遣が可能な利用量割合の拡大や、組合の区域外派遣について、制度趣旨に沿い、その見直しの実現に向け、継続して検討を進めるとともに、組合の更なる設立や事業の推進を図るため、制度の周知の取組について強力に推進すること。

14　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、半世紀近く経過した現在、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、予算の減少傾向が顕著であり、計画的な事業実施が困難となっている。

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ずること。

［２］事業概要

路線名	延　長 （km）	うちR6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	51.1	397	鳥取県若桜町～鳥取県日野町
金城弥栄線	25.2	14.1	176	島根県浜田市金城町～島根県浜田市弥栄町
三隅線	8.8	7.6	53	島根県浜田市三隅町
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	46.8	207	広島県庄原市～広島県北広島町
大朝・鹿野線	51.5	43.0	233	広島県北広島町～山口県周南市
鹿野・豊田線	41.2	38.0	156	山口県周南市～山口県下関市

15　流域下水道整備事業の推進について

（関係府省）総務省、国土交通省

［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。

また，国の財政制度等審議会において、下水道事業に対する国の財政支援は、未普及対策と雨水対策に重点化していくべきと提言されている。

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とともに、引き続き、老朽化対策への国庫補助制度による適切な財政支援を行うこと。

［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）	R6 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	2,739	4.9	1,905	5.5

事　業　名	総事業費 （百万円） （事業期間）	R7 年度 までの事 業費累計 （百万円）	R7 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業内容
天神川流域下水道事業	48,140 （昭和 48~）	47,483	545	未定	処理場改築
流域関連 公共下水道事業	97,771 （昭和 52~）	71,309	175	未定	処理場ポンプ場、管渠改築

【宍道（しんじ）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）	R6 年度整備状況	
				面積（ha）	人口（万人）
宍道（しんじ）湖流域下水道事業	島根県	10,381	28.9	8,416.5	26.8

事　業　名	総事業費 （百万円） （事業期間）	R7 年度 までの事 業費累計 （百万円）	R7 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業内容
宍道（しんじ）湖流域下水道事業	138,715 （昭和 48 年度～）	130,511	2,097	未定	処理場、管渠改築
流域関連 公共下水道事業	314,000 （昭和 48 年度～）	273,594	2,711	未定	松江市外 2 市 ポンプ場改築、 管渠整備

【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）	R6 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	12,603	58.5	9,823	54.4

事　業　名	総事業費 （百万円） （事業期間）	R7 年度 までの事 業費累計 （百万円）	R7 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業内容
児島湖流域下水道事業	143,011 （昭和 53 年度～）	129,878	1,687	未定	処理場の耐震化 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）	R6 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	5,180	28.8	4,333	30.6
芦田川流域下水道事業	広島県	10,286	35.7	7,284	33.3
沼田川流域下水道事業	広島県	2,068	4.8	1,507	4.9

事　業　名	総事業費 （百万円） （事業期間）	R7 年度 までの事業 費累計 （百万円）	R7 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業内容
太田川流域下水道事業	142,787 （昭和 53 年度~）	121,356	1,071	未定	処理場の更新工事
芦田川流域下水道事業	123,428 （昭和 49 年度~）	115,439	2,080	未定	処理場の更新工事
沼田川流域下水道事業	48,500 （平成 3 年度~）	39,134	200	未定	処理場の更新工事

【周南・田布施川流域下水道事業】

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）	R6 年度整備状況	
				面積（ha）	人口（万人）
周南流域下水道事業	山口県	2,584	5.1	2,010	6.5
田布施川流域下水道事業	山口県	1,587	1.4	581	1.4

事　業　名	総事業費 （百万円） （事業期間）	R7 年度 までの事 業費累計 （百万円）	R7 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業費 （百万円）	R8 年度 事業内容
周南流域下水道事業	47,990 （昭和 52 年度~）	39,899	888	未定	処理場の更新工事等
田布施川流域下水道事業	14,429 （平成 3 年度~）	13,976	383	未定	処理場の更新工事等

16　宍道湖・中海及び児島湖における水質保全対策の推進について

（関係府省）農林水産省、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おり、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。

また、児島湖は、農業用の貴重な水源であるとともに、豊かな水産資源を育む漁業の基盤であるが、環境基準を達成していないため、湖沼法に基づき湖沼水質保全計画を策定し、水質改善施策を推進している。

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、必要な措置を講ずるよう要望する。

［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）さらなる水質改善を図るため、ヨシ原の適正な管理、浅場の造成、覆砂、海藻回収、窪地対策の検討など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、水草等の発生時における、速やかな回収、処理など適切な対策実施

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の異常発生や水草の繁茂拡大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）さら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　海洋ごみ対策の推進について

（関係府省）国土交通省、環境省

［1］趣　旨

海洋ごみ対策は、国際的な対応を含め、国が責任を持って取り組むべき問題であり、漂流・海底ごみの回収・処理等への支援制度については、平成 27 年度以降地方負担割合が増嵩していること等から、十分な予算を確保するとともに恒久的な財政支援制度に改善すること。

特に、山陰地方など日本海側の沿岸部には、平成 28 年度以降、年明けから３月頃までにかけ、対岸諸国から大量のポリタンクが漂着しており、加えて令和４年２月から３月にかけては、大量の注射器が漂着し、回収・処理に対応した地方公共団体には過大な負担が生じたため、国は財政支援の充実と、外交ルートを通じた再発防止策を強く要請すること。

また、回収・処理のルールづくりや国において、漂流ごみ等の除去、発生の抑制等に要する経費について財政措置を講ずること。

［2］内　容

１　地域環境保全対策費補助金の所要額確保と地方負担の廃止

（１）地域環境保全対策費補助金（海岸漂着物等地域対策推進事業）について、令和７年度所要額は全国で約 37 億円（令和６年度補正予算約 35.3 億円、令和７年度当初予算約 1.7 億円）措置されたが、近年その予算の大半が補正予算で措置されることが繰り返されており、年間を通じて確実に事業を実施していくために、当初予算で所要額を確保すること。

（２）当該補助金については、平成 27 年度から地方負担が生じており、平成 28 年度以降、さらに補助率が引き下げられているが、海洋ごみ対策は国の責任において取り組むべき問題であることから、地方負担を廃止すること。

２　ポリタンク等の大量漂着に対する支援

山陰地方など日本海側の沿岸部には、平成 28 年度以降、年明けから３月頃までにかけ、対岸諸国から大量のポリタンクが漂着し、中には強酸性を示す液体が含まれていた。また、令和４年２月から３月にかけては、大量の注射器が漂着し、これらの漂着物の回収・処理に多大な経費と手間を要した上、健康被害や優良な漁場への深刻な影響も懸念される。

国は外交ルートを通じ対岸諸国に対し原因究明と再発防止策を強く要請するとともに、地方公共団体が大量の漂着物を処理した場合には、支援制度の上乗せ等の特別措置を講ずること。

＜ポリタンク漂着数＞　（単位：個）

	H25-27 (年度平均)	H28-30 (年度平均)	R 元-3 (年度平均)	R4 年度	R5 年度	R6 年度
全　国	12,928	15,387	11,741	13,700	10,497	集計中
鳥取県	52	511	235	265	208	103
島根県	966	2,945	1,391	1,518	1,126	1,326
山口県	636	1,214	1,196	1,297	934	787

３　海洋ごみ対策のルールづくり

海面を漂流するごみや、海底に堆積するごみ等の回収・処理のルールを明確化すること。

４　河川及び沿岸域における対策

閉鎖性水域である瀬戸内海においては、河川及び沿岸域からのごみの排出防止が重要であることから、国において、漂流ごみ等の除去、発生の抑制等に要する経費について財政措置を講ずること。

５　海洋ごみ対策への意識啓発等

海洋ごみの及ぼす環境への影響について、地域住民の正しい理解が深まるよう、正確な情報を発信し、発生抑制に向けた意識啓発や環境教育を積極的に行うとともに、定量的な効果検証になじまない意識啓発などの発生の抑制等に要する経費について財政措置を講ずること。

Ⅳ　新たなステージにも対応する

安全・安心な中国圏

18　大規模災害に強いインフラの整備について

（関係府省）内閣官房、内閣府、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

平成 30 年７月豪雨災害では、河川の氾濫や土砂災害等が広域・同時多発的に発生し、200 人を超える多くの尊い人命が失われた。被災地では、多くの建物をはじめ、道路、河川、上下水道、ため池、鉄道、さらに農林水産業や商工業等にまで広範に被害が生じ、住民生活や経済活動に多大な影響を及ぼし、復旧・復興に向けて、豪雨災害としては過去に類を見ないほどの費用や時間が必要になると見込まれている。

また、令和６年能登半島地震では、道路の寸断による人命救助や物資輸送の難航、耐震性の低い家屋の倒壊、避難所における生活環境の悪化や備蓄の不足など、様々な課題が顕在化している。過去には平成 30 年４月の島根県西部を震源とする地震や、６月の大阪府北部を震源とする地震、９月の北海道胆振東部地震、台風第 24 号、令和元年房総半島台風や東日本台風、令和２年７月豪雨災害、令和３年７月・８月豪雨災害、令和４年８月豪雨災害や令和５年７月・８月の豪雨災害など、全国各地で大規模な災害が相次いでおり、復旧・復興に向けて官民が全力を挙げているところである。加えて、令和７年１月には埼玉県八潮市において下水道管の破損が原因と考えられる道路陥没事故が、また、４月には京都市下京区において終日国道１号が交通規制となる水道管の漏水事故が発生したように、社会基盤の老朽化対策も喫緊の課題となっている。

こうした状況を踏まえ、中国地方においては、近い将来発生が懸念されている南海トラフ地震などの大規模地震やそれによって生じる津波等による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行する土木施設等の維持管理・更新を図る必要がある。

［２］内　容

１　連続性・一体性ある強いインフラの推進

能登半島地震では、道路の寸断により人命救助や物資輸送が難航した。中国地方には、依然として高規格道路ネットワーク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人流・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くい止めるためにも、早急にこれらを解消していくとともに、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。

なお、地方における道路整備に係る事業評価に当たっては、人口・通行量等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、災害対策や救命救急率の向上、観光客の増加等、地方が道路整備に期待する効果を積極的に取り入れること。

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・津波対策を引き続き、力強く、スピード感を持って推進すること。

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り、空港、港湾、漁港、道路、鉄道の交通インフラにおいて多重性・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、各交通インフラにおける適切な耐震施設の配置や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等に基づく強靱化対策の着実な推進

（１）国土強靱化地域計画等に基づき、優先的に道路・河川・砂防・海岸・上下水道・農業農村整備・治山事業等の防災・減災対策、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ぜられるよう、併せて強靱化を推進していくための人材確保・育成や防災情報の発信強化、避難所の環境改善、地震発生時の初動対応手順書の作成等のソフト対策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。

（２）地方公共団体の策定する国土強靱化地域計画等に基づく取組が確実に実施できるよう、「第１次国土強靱化実施中期計画」については、当初予算を含めた別枠での配分や地方単独事業による防災インフラ整備に対する財政措置を含め、引き続き地方の要望を十分反映するとともに、地方の実情に即した配分や財政措置の拡充等に配慮し、国土強靱化の対策を強力かつ継続的・安定的に進めること。また、資材価格や人件費の高騰等の状況に応じて必要な財政措置を早期かつ確実に実施すること。

加えて、令和７年度末に期限を迎える「緊急自然災害防止対策事業」及び「緊急防災・減災事業」については、国土強靱化に資する取組であるため、期限を延長すること。

５　総合的な水害・土砂災害対策等の推進

（１）平成 30 年７月豪雨災害、令和２年７月豪雨災害、令和５年７月・８月豪雨災害など、毎年のように災害が発生しており、特に中小河川において、多くの箇所で越水や堤防の決壊が発生するとともに、土砂・流木の流出による被害が発生していることを踏まえ、堤防の整備、河道掘削などの治水対策と、砂防えん堤や急傾斜地崩壊防止施設の整備などの土砂災害対策を迅速かつ強力に推進するとともに、これらに必要な財政措置を講ずること。

また、既存ダムの洪水調節機能の強化にあたっては、利水者との合意形成を前提とし、ダムの構造や管理体制などの実態を踏まえながら進めるとともに、施設整備や管理者負担の軽減などの支援策についても検討すること。

（２）近年の多発する豪雨によって、甚大な土砂災害、山地災害を被った箇所では、地盤の緩み等により、より少ない降雨で土砂災害が発生する懸念があり、早期に災害の再発防止措置を講ずる必要があるため、被災地等で現在進めている砂防・治山事業などの土砂災害対策が早期に完了し、安全性が向上するよう特段の配慮をすること。

（３）気候変動により激甚化・頻発化する豪雨に対応するため、流域全体であらゆる関係者が協働して対策を行う「流域治水」の積極的な推進に向けて、引き続き、関係省庁間において連携や支援制度などの調整を進めるとともに、多様な主体による様々な対策の実施効果を定量的に評価する手法を構築するなど、流域治水プロジェクトの策定・公表により、住民へ治水対策の全体像をわかりやすく示すために必要な支援策を検討すること。

（４）平成 30 年７月豪雨災害など、中国地方においても災害ハザードエリアおよびその周辺で人的被害が発生していることから、災害ハザードエリアに対する都市計画制度による土地利用規制の手法として、市街化区域から市街化調整区域への編入や地区計画等を活用した取組を推進するため、都市計画制度による土地利用規制について、他の防災対策と併せた紹介を行うなど、住民の認知度向上や機運醸成に取り組むこと。

併せて、これら都市計画の取組に必要な費用を、国の支援メニューの対象とすること。

６　建築物の耐震化促進

災害応急対策の拠点となる庁舎や避難所となる学校などの施設、不特定多数の者が利用する大規模施設、また、住宅や社会福祉施設等について、建築物等の耐震化のための財政支援をより一層拡充すること。

特に、住宅の耐震化は、様々な地震対策の前提条件となるいわば“入口”に位置付けられる最重要施策であることから、防災・安全交付金の重点配分対象事業とするなど、確実な財源措置等を行うこと。

７　社会資本の適正な維持管理の推進

国民の貴重な財産である社会資本を次世代に確実に引き継ぐため、既存施設の維持管理・修繕・更新を適切かつ確実に進めることができるよう、点検等に係る起債制度の拡充、補助及び交付金制度の要件緩和や国費率の嵩上げなど、地方等への財政支援の拡充により社会資本の適正な維持管理を推進・強化する地方の取組を支援するとともに、確実な財源確保を行い、その配分に当たっては、地方の要望を十分反映し地方の実情に即したものとすること。

また、維持管理・修繕・更新に関する技術開発の推進や技術者の育成など、社会インフラの老朽化対策を着実に推進すること。

さらに、道路の落石事故防止等の安全確保対策に積極的な支援を行うこと。

併せて、上下水道については、今後、標準耐用年数を経過する施設が急激に増え、改築費が増加する見込みである。また、下水道施設は極めて公共性が高い役割を担っていること等を踏まえ、引き続き、老朽化対策への国庫補助制度による財政措置を確実に継続するとともに、水道管の破損事故等が頻発する中で、水道施設の更新・耐震化を加速するため補助事業の補助率の引上げ及び補助要件の緩和を行うこと。

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）内閣官房、内閣府、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、日本海側のリダンダンシー機能の充実・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、被災のなかった日本海側の道路・鉄道・港湾等が救助・救援やその後の復旧活動等に当たって全面的に活用されたことから、日本海側と太平洋側の連携を強化し、多重性・代替性の確保を図りつつ両面を強化することの重要性が再認識された。これらを教訓に、平成 26 年６月に策定（令和５年７月変更）された「国土強靱化基本計画」においても、各種交通ネットワークにおける耐災害性の強化及び代替経路の整備を進め、その際、広域的な機能の分散と連結強化の観点から、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図り、人流・物流の多重性を確保するという方針が示されている。

また、近年の東アジア諸国の経済活動の活発化を背景に日本海側の貿易が拡大し、エネルギー開発の面でも日本海側の活用が増大していること等から、経済活動の面においても日本海側を活用していくことの重要性が高まっている。

このように、社会資本整備の面だけでなく経済活動の面でもリダンダンシー機能の充実・確保を図っていく必要がある。

特に中国地方は、関西と九州の中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、喫緊の課題である南海トラフ地震等、大規模災害への備えとしても必要不可欠である。

さらに、高度な技術や知識・経験を有する人材について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い日本海側（山陰地域）に着目し、高規格道路ネットワーク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時の評価

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多重性・代替性等を事業化の際に評価すること。

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

日本海側における高度な技術や知識・経験を有する各分野の人材の確保・育成に向けた支援策を講ずること。

20　能登半島地震を踏まえた防災・減災対策の強化及び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）内閣官房、内閣府、総務省、財務省、文部科学省、国土交通省

［1］趣　旨

令和６年能登半島地震では、道路の寸断による人命救助や物資輸送の難航、耐震性の低い家屋の倒壊、避難所における生活環境の悪化や備蓄の不足など、様々な課題が顕在化している。

このため、中国地方各県も協力し、被災地の一日も早い復旧・復興に向け、引き続き迅速な災害復旧を支援するとともに、これまでの災害や今後発生が想定される南海トラフ地震による大規模災害などを踏まえた防災・減災対策を推進し、しなやかで復元力の強い国土と安全・安心な地域を創り上げていく必要がある。

また、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、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・津波研究の充実を図るとともに、得られた知見の情報発信及び情報共有を行う必要がある。

［2］内　容

１　能登半島地震を踏まえた防災・減災対策の強化

（１）救助活動及び救助物資・人員の受入体制の整備等に対する支援

能登半島地震では、大規模な斜面の崩落や地盤の隆起などにより、多くの箇所で道路が通行不能となり、孤立する地域へ陸路での対応が困難となった。また、海岸の大規模な隆起により多くの港湾施設が使用できなくなり、津波により船が座礁するなどの被害が発生し、海路での対応も限定された。

ついては、能登半島地震の対応を十分に検証し、陸路、海路、空路によるあらゆる手段を活用して、迅速な救助活動が行えるよう支援体制を強化するとともに、被災自治体が行う救助物資・人員の受入体制の整備等に対する支援を充実・強化すること。

（２）日本海側における潮位観測施設の維持・増設

津波観測にも資する国土地理院の潮位観測施設 24 箇所のうち 22 箇所については、令和８年３月末までに運用終了予定とされており、全国的に津波監視体制が脆弱化する懸念がある。

また、日本海側の潮位観測施設はもともと少ない状況であるにもかかわらず、国土地理院の運用終了により更に減少するため、迅速な被害状況の把握、的確な災害応急対策、事後検証等に支障が出るおそれがある。

津波対策の推進に関する法律において、国は津波の観測体制の強化に努めなければならないとされていることから、潮位観測施設の維持・増設を図ること。

２　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、広域的な観点から取り組まれた「日本海地震・津波調査プロジェクト」が、令和２年度で終了したことから、これまで得られた知

見を総括し広く情報発信すること。
また、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」の調査結果及び解析結果の情報提供・共有をし、津波防災地域づくりを推進すること。

３　日本海海域における海域構造調査・津波及び強震動の予測

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、「日本海地震・津波調査プロジェクト」において取り組まれた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」及びその評価並びに津波及び強震動の予測を総括し、広く情報発信をすること。
また、地震調査研究推進本部において、令和４年３月に「日本海南西部の海域活断層の長期評価」が公表されたが、評価に必要なデータが十分でないなどの課題があることに加え、令和６年８月に公表された「日本海側の海域活断層の長期評価 ―兵庫県北方沖～新潟県上越地方沖―」については、一部の項目（海域活断層の位置・長さ・形状・地震の規模等）が前倒しして公表されたものの、地震発生確率は評価されておらず、十分な長期評価とはなっていない。また、日本海東縁部（新潟県沖～東北地域～北海道地域）における海域活断層の長期評価がなされていないことから、長期評価の早期公表及び日本海側の地震の調査・研究を引き続き推進すること。
加えて、日本海側の津波の挙動メカニズム及び海底地形の調査など日本海側の津波研究を進めること。

21　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、激甚化・頻発化している水害に備えるため、流域治水の考え方を踏まえた防災・減災対策への取組が重要となっている。

流域治水の考え方を踏まえるにあたって、まずは、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となるため、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。

ついては、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、本年６月に策定された第１次国土強靱化実施中期計画に基づき、必要な予算を確保するとともに、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ずること。

［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

【旭川の治水対策（岡山県）】

名　称	事業主体	事業期間	位　置
旭川中上流ダム再生事業	国土交通省	令和２年度～	岡山市、吉備中央町、美咲町、真庭市

【太田川の治水対策（広島県）】

名　称	事業主体	事業期間	位　置
太田川改修	国土交通省	平成 30 年度～	広島市
太田川総合開発事業（治水機能の増強）	国土交通省	令和６年度～	安芸太田町　外

【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	令和３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、益田市