

2 大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進について

(関係省庁等) 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、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。

先の東日本大震災において、東北道では被災後1日で緊急車両の通行が可能となり、約2週間で全線一般開放されるなど、高速道路ネットワークはいち早く復旧され、緊急輸送道路の幹線として被災地への物流を支えているが、中国地方には山陰道をはじめとして、早期復旧以前のミッシングリンクが依然として存在しており、大規模災害時における住民生活を脅かしている。

また、中国地方における大規模災害時において、周辺地域を含めた社会経済活動を維持するためには、被災していない高速道路が、被災した高速道路の迂回路として機能し得る山陽側、山陰側双方のダブルネットワークが必要であるが、ミッシングリンクによる物流の寸断は、中国地方のみに留まらず、日本全体の社会経済活動に影響を及ぼすおそれがある。

高速道路ネットワークは、地域経済発展のためだけでなく、大規模災害時における『いのちの道』として、被災地のみならず日本全体の社会経済活動にとって不可欠な社会資本であり、東日本大震災の教訓を生かして災害に強い国土づくりを行うためにも、高速道路の整備は、国が国家戦略として、その責任において、早期にかつ優先的に行うべきである。

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をはじめ、地方が真に必要な道路整備を主体的かつ計画的に実現できるよう、道路整備に係る予算の充実及び安定的な確保を図らなければならない。

[2] 事業概要

【高規格幹線道路網の整備】

名 称	事業主体	事業期間	区 間	総延長	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 ～	兵庫県姫路市 ～ 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 ～	大阪府吹田市 ～ 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～鳥取県北栄町) | (12) 福山本郷道路(尾道市～三原市) |
| (3) 江府三次道路(鳥取県江府町～三次市) | (13) 東広島高田道路(東広島市～安芸高田市美土里町) |
| (4) 境港出雲道路(出雲市～松江市) | (14) 東広島廿日市道路(東広島市～廿日市市) |
| (5) 美作岡山道路(岡山市～岡山県勝央町) | (15) 広島呉道路(広島市～呉市) |
| (6) 岡山環状道路(岡山市) | (16) 広島高速道路(広島市) |
| (7) 空港津山道路(岡山市～津山市) | (17) 草津沼田道路(広島市) |
| (8) 倉敷福山道路(倉敷市～福山市) | (18) 広島西道路(広島市～廿日市市) |
| (9) 広島中央フライトロード
(東広島市～広島県世羅町) | (19) 山口宇部小野田連絡道路(山口市～山陽小野田市) |
| (10) 岩国大竹道路(大竹市～岩国市) | (20) 小郡萩道路(美祢市～萩市) |
| | (21) 下関西道路(下関市) |

【一般国道2号】

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

【一般国道9号】

しちやま
駒馳山バイパス、鳥取西道路、北条道路、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（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）	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（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）	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）	

【道路事業の推進と利用しやすい高速道路料金導入の検討についての提案】

- 1 国、地方がそれぞれの役割に応じて道路整備を計画的に進められるよう、必要な道路整備予算の総額を十分確保し、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 先の東日本大震災の教訓を生かし、災害に強い国土づくりを行うためにも、高速道路ネットワークは、国が国家戦略として、その責任において、早期にかつ優先的に全線を整備すること。特に極めて整備が遅れている山陰道については、山陽道や中国道と一体となったダブルネットワークを構築するため、未着手区間を早期に事業着手するとともに、ダブルネットワークを相互連結する中国横断自動車道姫路鳥取線、尾道松江線などの事業中の箇所については、事業効果を早期に発現させるため、一層の整備促進を図ること。
さらに、災害時の物流機能の強化を図るためにも暫定2車線区間の4車線化を促進すること。
- 3 高速道路等の料金制度について、休日上限千円等の料金割引の実施等により、観光客数の増加など地域経済への一定程度の波及効果が認められたところであるが、今後の料金施策に当たっては、無料化社会実験の結果を早期に取りまとめるとともに、関係自治体の意見を踏まえつつ、高速道路本来の「高速性」、「定時性」、「快適性」、「経済性」等の機能を著しく損なわない程度、かつ将来にわたる適切な維持管理に配慮した上で、利用しやすい料金制度を導入すること。
あわせて、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総合的にバランスよく機能し維持確保できるような料金体系とすること。

4 安心して住める国土を実現するため、大規模災害時における緊急輸送道路や迂回路として、高速道路ネットワークと一体となって地域や空港・港湾等の物流拠点間の連携を強化する地域高規格道路、国道、更には地域の生活を支える地方道の整備促進を図ること。また、道路が、大規模災害時にその本来の機能を十分に発揮できるよう、橋梁やトンネルの耐震化、長寿命化対策などを一層推進すること。

3 高度情報化の推進について

(関係省庁) 内閣官房、総務省

[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に、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

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

また、地上デジタル放送に対する相談、対応窓口を引き続き設置するなど、国の責任において必要な支援を実施すること。

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

2 鉄 道

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

3 港 湾

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

4 空 港

- ・ 広島空港、鳥取空港、米子鬼太郎空港、出雲縁結び空港、萩・石見空港、山口宇部空港、岡山空港、岩国錦帯橋空港（岩国飛行場）の整備促進
- ・ 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」の実現に向けて取組を進めている。

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。

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

- ・国際拠点港湾 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、羽田空港再拡張による航空会社への発着枠配分に当たっては、政策的に地方航空路線への誘導を行うとともに、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	・ 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)	・ 空港機能を保持するための機器更新 ・ C I Q体制の充実・強化
出雲縁結び空港	・ 空港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	・ 高速交通空白地域解消のため航空路線の確保の支援 ・ 空港機能を保持するための機器更新（航空灯火設備）
隠岐空港	・ 離島航空路線の維持、存続のための民間事業者等への支援
山口宇部空港	・ 空港機能を保持するための機器更新（航空灯火設備） ・ C I Q体制の充実・強化
岡山空港	・ 空港施設の充実 ・ C I Q体制の充実・強化
広島空港	・ 空港施設の拡充・更新（エプロン拡張） ・ C I Q体制の充実・強化
岩国錦帯橋空港 (岩国飛行場)	・ 平成24年度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 ・ 運用時間15時間の確保

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。

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、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、中国地方に日本海側拠点港湾を形成し、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。

[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 島 根 県	浜 田 市	防波堤400m、臨港道路1,200m C F S倉庫 1棟
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)	23年度までの 事業費累計	23年度 事業費	24年度 事業費	24年度 事業内容
鳥取港	百万円 16,441	百万円 14,265	百万円 280	百万円 657	防波堤
浜田港	24,168 (H8年度～)	9,783	810	1,640	防波堤(新北) 臨港道路、CFS倉庫
西郷港	7,455 (H11年度～)	7,013	238	155	岸壁
尾道糸崎港	66,143 (H6年度～)	43,695	1,090	未定	航路、泊地、海浜(干潟)、 防波堤
岩国港	26,739	18,235	726	680	臨港道路
三田尻中関港	11,391	10,374	104	159	泊地(-7.5m)、 臨港道路、防波堤
宇部港	54,785	44,159	650	1,824	泊地(-13m)、 岸壁(-5.5m)、 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)	23年度までの 事業費累計	23年度 事業費	24年度 事業費	24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 18,785	百万円 7,621	百万円 9,949	直轄[橋梁、泊地(-12m)、 航路(-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	境港市	<ul style="list-style-type: none"> ・国際物流ターミナルの整備 航路・泊地浚渫、岸壁（-9m）、 岸壁（-12m） ・複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナルの整備 岸壁（-9~10m）、泊地浚渫 ・港内静穏度の確保 防波堤

事業名	総事業費	23年度までの 事業費累計	23年度 事業費	24年度 事業費	24年度事業 計画の概要
さかい 境港	百万円 77,665	百万円 55,991	百万円 330	百万円 450	防波堤 岸壁（-12m） 岸壁（-9~10m）

【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 (事業期間)	23年度までの 事業費累計	23年度 事業費	24年度 事業費	24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 201,882	百万円 1,133	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~)	113,375	1,074	未定	干潟 岸壁（耐震改 良）
福山港 (福山市)		41,813 (平成4年度~)	37,584	751	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)、臨港道路
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	23年度までの 事業費累計	23年度 事業費	24年度 事業費	24年度事業 計画の概要
徳山下松港	百万円 71,672	百万円 45,471	百万円 5,834	百万円 6,224	耐震強化岸壁(-10m)、 泊地(-12m)、 航路(-12m)、 臨港道路
下関港	83,648	67,866	1,392	1,710	〔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、竹島周辺海域での総合海洋科学基地建設を計画するなど、竹島の実力支配の強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。

特に、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。

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。