

政策イメージ	州都広島をにらんだ広域政策
	<p>州都広島の誘致事務所を設置</p> <p>H17年に「NPO 法人州都広島を実現する会」を設立し、H18年には中区の市役所の東玄関前に「州都広島の誘致事務所」をオープンさせました。</p>
	<p>新幹線口への州都機能の誘致</p> <p>いま国の遊休地がどんどん民間売却されています。「うすい法明」は昨年の市議会で、州庁舎の用地確保を訴え、新幹線口への遊休地への誘致を提言しました。現在協議会で土地利用を検討されています。</p>
	<p>広島空港アクセスの促進</p> <p>軌道系アクセスのない飛行場は「札・仙・広・福」で広島空港のみ。写真はドイツのリニア軌道ですが、中四国のハブ空港となるには軌道系高速交通機関の導入が必要です。</p>
	<p>広島西飛行場を州都便通勤ター空港に</p> <p>州内や近隣の都市間（鳥取、高知、徳島、大分、宮崎など）を結ぶ交通機関として、広島西飛行場を活用した州都便通勤ターを使います。</p>
	<p>山陰中央部へ速達アクセスを</p> <p>広島の広域交通は南北軸が弱い。特に山陰中央部の松江や米子に速達アクセスする中国横断の松江尾道線や地域高規格道路の三次江府線の早期開通が必須です。</p>
	<p>四国への速達アクセスを</p> <p>南北軸の四国へのアクセスは船便しかありません。中止国最大の都市を直結する「広島・松山ルート」が必ず必要になります。まずは宇品沖の「江能架橋」の着手から進めます。</p>
	<p>浜田港を日本海外港として位置付け</p> <p>道州制時代にはアジア諸国とのボーダレスな交流が州単位で展開されます。浜田港を対岸の朝鮮半島やロシアなどへの日本海外港として位置付け、港湾機能を格段に強化します。</p>
	<p>高知港を太平洋外港として位置付け</p> <p>ボーダレスな国際物流に対応し、高知港を東南アジア・豪州などへの太平洋外港として位置付け、港湾流通機能を強化します。同時に四国へのアクセスや松山・高知道路の整備も必要です。</p>