

最重点項目

Ⅲ 防災・減災対策

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[1] 大規模災害から住民の生命・身体及び財産を守るための防災・減災対策の総合的な推進

【内閣府・国土交通省・気象庁・防衛省】

【提案・要望事項】

- (1) **甚大化・頻発化する豪雨災害等に備える避難対策等の総合的な推進**
 - ・ 自助・共助を促進し地域防災力の向上を図るため、地方自治体が取り組むコロナ禍での分散避難等への新たな対策や、高齢者などの要支援者の避難対策等のソフト事業に対する支援等を充実・強化すること。
 - ・ 災害から住民の生命・身体等を守るため、避難情報について国が主体的に地方自治体や住民等への周知徹底や理解促進に取り組むとともに、気象情報の一層の精度向上を図ること。またスマートフォンやSNSの活用など防災情報の伝達手段の多様化を踏まえた支援等を充実・強化すること。
 - ・ 被災者生活再建支援制度の適用を住家の半壊・床上浸水まで拡大すること。
- (2) **南海トラフ地震対策の推進**
 - ・ 南海トラフ巨大地震を想定した広域的な防災対策を一層充実させるとともに、地方自治体の取組を促進する財政支援措置を充実・強化すること。
 - ・ 南海トラフ地震臨時情報発表時の防災対応の実効性を高める取組を充実・強化すること。
 - ・ 事前復興の取組を推進する体制を整備するとともに、地方自治体の取組に対する支援措置を講じること。
- (3) **陸上自衛隊松山駐屯地の拡張及び周辺地域の道路整備の着実な推進**
 - ・ 大規模災害発生時の人命救助や物資輸送等に万全を期すため、他の駐屯地等からの応援部隊の人員や資機材等の受入れが可能となるよう、施設の拡張整備を早期かつ着実に推進すること。
 - ・ 大型車両の出入口を複数確保するとともに、(仮称)東温スマートインターチェンジの開設に合わせて高速道路へのアクセス向上を図るため、大型車両が通行可能な道路整備に向けた必要な予算を配分すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

(1) 甚大化・頻発化する豪雨災害等に備える避難対策等の総合的な推進

本県が被災した西日本豪雨災害の教訓等を踏まえ、甚大化・頻発化する豪雨災害等に備えるためには、ハード面での対策はもとより、ソフト面を含めた避難対策等を総合的に推進していく必要がある。

○地方自治体の避難対策等のソフト対策事業に対する支援等の充実・強化

西日本豪雨災害では、防災士や自主防災組織による避難誘導が住民の避難行動に繋がり生命・身体を守る重要な役割を果たしたほか、コロナ禍での災害を経て分散避難等を含め避難行動の変容への対応が課題となっている。

このため、地方自治体を実施する自助・共助の促進をはじめ、分散避難等への新たな対策や、高齢者など要支援者の避難の実効性向上に向けた対策等に対する財政措置やモデル事業の実施など、支援を充実・強化する必要がある。

○避難情報の理解促進及び気象情報の精度向上、防災情報伝達への財政支援措置

災害時に、住民が迅速かつ適切に避難し、一人でも多くの命を守るためには、住民が避難情報を正しく理解し、躊躇なく避難いただく必要があり、地方自治体や住民等への周知徹底を図ることにより、地方自治体の正確かつ分かりやすい防災情報等の提供を促し、住民等の早期避難の実現等を図る必要がある。

また、令和3年度から運用が開始された線状降水帯の発生予報など住民の避難行動に直接結びつく気象情報の更なる精度の向上はもとより、同報系防災行政無線のデジタル化や、スマートフォンやSNS等の様々な情報伝達手段を活用した避難行動支援策等の地方自治体の取組に対する財政支援措置が必要である。

○被災者生活再建支援制度の適用拡大

令和2年7月豪雨の被災者を支援するため、「中規模半壊」まで適用が拡大されたが、引き続き被災者が一日も早く日常生活を取り戻すため、住家の「半壊」や「床上浸水」の被害についても支援対象とすることが必要である。

(2) 南海トラフ地震対策の推進

本県は県内全域が「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」に基づく防災対策推進地域に、また宇和海沿岸5市町が津波避難対策特別強化地域に指定されており、南海トラフ地震に係る地震・津波対策を強力に推進するため、財政支援措置等の充実・強化が必要である。

○南海トラフ巨大地震を想定した広域的な防災対策の充実等

南海トラフ巨大地震に備えるためには、地方自治体による応急・復旧対策に加え、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」に基づく国の広域的な防災対策の一層の充実を図る必要がある。

また、広域防災拠点の指定・整備を促進するための地方自治体の取組に対する財政支援措置や施設所有事業者等に対する優遇措置等の創設が必要である。

○南海トラフ地震臨時情報発表時の防災対応の実効性を高める取組の充実・強化

南海トラフ地震臨時情報発表時に事前避難等が必要な住民や、住民生活への影響が大きい学校やライフライン事業者等の防災対応の実効性を高めるため、地方自治体と協力した制度の周知啓発及び学校・企業等の防災対応に係る全国統一的な指針等の作成が必要である。

○事前復興の取組を推進するための体制整備及び財政支援措置

南海トラフ地震による被害を最小限に抑え、迅速かつ適切な復興を実現するためには、従来の対策に加え、復旧・復興のあり方を事前に検討し、対策を進める「事前復興」の取組が不可欠である。本県では、宇和海沿岸の5市町及び愛媛大学等で共同研究を行い、市町が事前復興計画を策定するための指針を作成しており、国においても、事前復興を法令等へ明確に位置付けて、推進体制を整備するとともに、ソフト・ハードの両面で地方自治体が独自に実施する事業に対する支援措置を講じる必要がある。

(3) 陸上自衛隊松山駐屯地の拡張及び周辺地域の道路整備の着実な推進

西日本豪雨災害への対応状況等を踏まえ、南海トラフ地震などの大規模災害時において、自衛隊による人命救助活動等が迅速かつ円滑に実施されるよう、松山駐屯地の拡張の早期実現や、国道11号と松山駐屯地を結ぶ連絡道路の整備を着実に推進していく必要がある。

【愛媛県内の取組】

県ではこれまで、西日本豪雨に係る専門家等による検証結果を踏まえ、避難対策等を充実する他、防災士について質量とも日本一と言えるような積極的な養成とスキルアップを図り、自助・共助の促進や自主防災体制の機能強化に取り組んできた。

さらに、令和3年度には、コロナ禍での分散避難等の避難行動の変容への対応や高齢者等の避難行動要支援者の個別避難計画作成体制の構築等を行う事業を実施するなど、新たな課題等についても可能なものから対応に着手している。

なお、松山駐屯地は本県の防災上の重要拠点であり、平時から県や市町、自衛隊等の防災関係機関等で構成する広域防災・減災対策検討協議会や県総合防災訓練等を通じて密接に連携している他、災害時は県をはじめ行政機関へのリエゾン派遣や被災地への実動部隊の派遣など、迅速に災害対応に当たる体制を整えている。

【実現後の効果】

- ◇ 地域の実情に応じた防災・減災対策の促進
- ◇ 大規模災害等における被害の軽減と、迅速かつ適切な災害対応の実現
- ◇ 大規模災害発生時における自衛隊の迅速かつ適切な災害対応により、人命救助活動等に最大限の効果を発揮

県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[2] 地域の安全・安心を確保するための社会資本整備の推進

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 県民の安全・安心を確保し、地域経済の活性化による豊かな暮らしの実現と、地域の守り手となる建設業の担い手確保のため、安定的・持続的な社会資本整備に係る予算の総額を確保すること。
- (2) 県民の命を守ることを最優先に、南海トラフ地震などの大規模災害に備えた防災・減災対策に必要な予算の愛媛県への重点的な配分を行うこと。

【現状と課題（背景・理由等）】

○社会資本整備に係る予算の総額確保

本県は、急峻な地形とぜい弱な地質により、全国に比べ社会資本整備が遅れており、地域間格差が増大している。また、切迫する南海トラフ地震や頻発する集中豪雨等による災害リスクの増大、少子高齢化・人口減少による地域活力の衰退や建設業の担い手不足など、社会資本の整備に関し課題が山積している。

このため、国土強靱化による安全・安心の確保や地域経済の活性化対策による豊かな暮らしの実現と地域の守り手となる建設業の担い手確保に取り組む必要があり、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を当初予算で配分するなど、中長期的な見通しのもと、安定的・持続的な予算の総額確保が求められる。

○県民の命を守る防災・減災対策に必要な予算の愛媛県への重点配分

本県に甚大な影響をもたらす南海トラフ地震や、四国で唯一の原子力発電所の不測の事態から県民の命を守るには、「命の道」となる高速道路や緊急輸送道路、海岸保全施設、河川管理施設、港湾施設などの整備を早急に進める必要があり、また、西日本豪雨では甚大な浸水被害や土砂災害などが発生したことから、「防災対策に終わりはない」の意識のもと、避難体制強化の推進などソフト事業を含む総合的な防災・減災対策に取り組む必要がある。

さらに、ひとたび大規模災害が発生すると、愛媛そして四国が孤立することでサプライチェーンが寸断され、経済活動の低下が全国に波及する恐れがある。

これらのことから、県民の命を守り、経済活動への影響を最小化するため、防災・減災対策に必要な予算の愛媛県への重点的な配分が必要である。

【実現後の効果】

- ◇ 県民の安全・安心の確保や地域の活性化と豊かな暮らしの実現
- ◇ 大規模災害に備えた防災・減災対策の推進

県担当部署：土木部 土木管理局 土木管理課 技術企画室

県民が安全・安心に暮らすための社会資本の整備

災害は必ず発生する！

道路

災害時に孤立集落の発生や
医療対応、物資等の輸送に支障



砂防

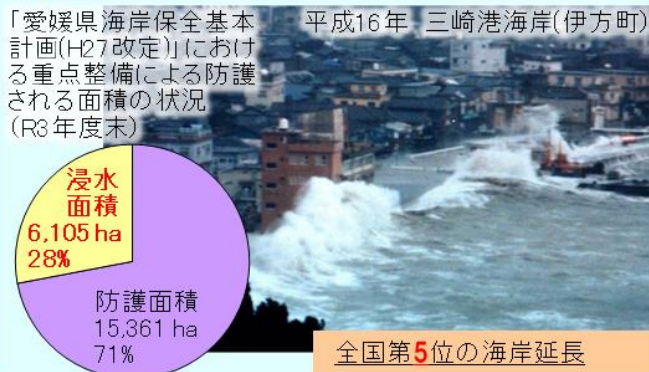
ランクIの箇所数 全国第8位

平成30年7月豪雨の土砂災害を
教訓に、更なるハード整備が必要



海岸

津波の想定高さの見直しにより
今以上に防護・減災のための整備が必要



河川

洪水や津波等による被害発生への恐れ



大規模災害が経済活動へもたらすダメージを最小化するために

四国の45%を占める製造業の出荷額



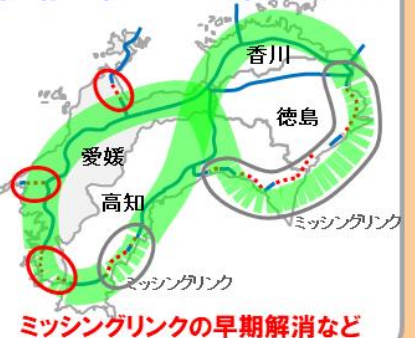
産業・工業の“愛媛”

- 日本一の造船集積地
今治造船、新来島どっくなど
- 製紙・紙加工工業製品出荷額日本一
大王製紙、ユニ・チャームなど
- 国内トップクラスの企業
住友化学、住友金属鉱山、住友重機械工業
東レ愛媛工場(炭素繊維の供給基地)など
- 魚類養殖・真珠養殖生産量日本一
- かんきつ類収穫量・品目数全国トップクラス

大規模災害が
発生すると…

愛媛、そして四国が孤立し
経済活動の低下が全国に波及

大規模災害に備えた
防災・減災対策を加速



大規模災害から県民の命を守り、地域の経済を維持するため、
真に必要な防災・減災対策を早急に進める！

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[3] 社会インフラの戦略的な維持管理・更新の推進

【内閣府・総務省・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 社会インフラの戦略的な維持管理・更新に関する予算の総額確保及び愛媛県へ必要な予算の配分を行うこと。
- (2) 戦略的な維持管理・更新に関する制度の拡充と、新技術の開発等の状況をふまえ、効果的・経済的な点検手法の導入に向けた取組を進めること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○社会インフラの戦略的な維持管理・更新に関する予算の総額確保及び愛媛県への必要な予算配分

本県での道路、河川、港湾などの社会インフラは、今後、老朽化の目安となる建設後 50 年を経過する割合が、急速に増加するとともに、現状においても修繕の必要な施設の割合が概ね 4 割を超え、老朽化が加速している状況である。

このため、道路法や河川法、港湾法等の改正により定期点検や適切な維持修繕が明確化されたメンテナンスサイクルの確実な実施が必要となるが、計画的な施設の延命化、維持・更新に係るトータルコストの縮減につながる予防保全など、長寿命化計画に基づく戦略的な維持管理・更新を進めるには、費用の確保が必要不可欠であり、維持管理・更新に関し、補助金・交付金・5か年の期間延長が示された公共施設等適正管理推進事業債等を含めた予算の総額確保及び愛媛県へ必要な予算の配分を行うこと。

○戦略的な維持管理・更新に関する制度の拡充

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、従来の3か年緊急対策の内容に加え、予防保全に移行するための老朽化対策が追加されたところであるが、今後、老朽化施設は急速に増加することから、道路事業における個別補助事業の更なる要件緩和や、現在、交付金の対象外となっている港湾施設・ダム・堤防・県営住宅等の法定点検、航路の浚渫、ダムの堆砂対策等を対象とする制度の拡充などが必要である。

○新技術の開発等の状況をふまえた効果的・経済的な点検手法の導入に向けた取組の推進

平成 25 年度以降、橋梁点検においては法定化された点検が一巡したことから、点検項目の見直しなど、技術的助言が行われたところである。ICTやAIの活用をはじめとした新技術の開発等が進められていることから、その他の公共土木施設においても、これまでの点検結果を踏まえ、品質を確保したうえでの効果的・経済的な点検手法の導入に向けた取組の推進が求められる。

【実現後の効果】

- ◇ 県民の安全・安心の確保
- ◇ 社会インフラの戦略的な維持管理・更新

県担当部署：土木部 土木管理局 土木管理課 技術企画室

社会インフラの戦略的な維持管理・更新の推進

主な施設の点検結果と老朽化の状況

■ : 修繕が必要
■ : 当面は修繕が不要
■ : 予防的な修繕が必要
■ : 修繕が不要

〔道路橋〕

点検施設数：2,666橋



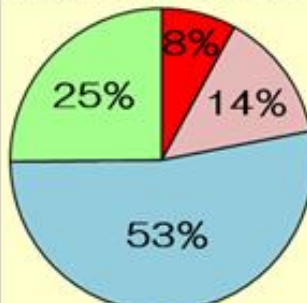
95%の施設の
修繕が必要



〔河川管理施設〕

(水門・欄門)

点検施設数：652施設

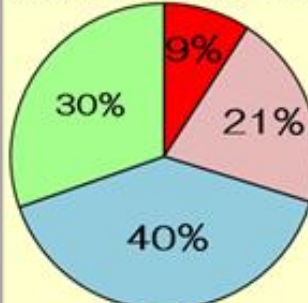


22%の施設の
修繕が必要



〔港湾施設〕

点検施設数：1,738箇所



30%の施設の
修繕が必要



〔県営住宅(外壁)〕

点検施設数：178棟



64%の施設の
修繕が必要



維持管理・更新に係る財政支援等

点検、診断、措置の結果を取りまとめる

施設の現状把握や健全度評価に必要な点検を行う

ライフサイクルコストが最小経費となる補修工法・補修時期により維持管理・更新等を行う

点検結果に基づき健全の判定を行う



反映 充実

長寿命化計画

メンテナンスサイクルを確実にを行うためには

交付要件の緩和や制度の拡充
 現在、交付金の対象外となっている港湾施設やダム・堤防等の法定点検費用や、航路の浚渫・ダムの堆砂対策など

効率的・経済的な点検手法の導入

ICTやAIによる新技術の積極的な活用

これまでの結果を踏まえた点検項目の見直しなど



安全・安心や地方創生に資する適切な維持管理・更新

衰退する地域を活性化するには、社会インフラを良好な状態で持続的に活用することが必要不可欠！

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[4] 南海トラフ地震に対応した海岸保全施設整備の推進

【財務省・農林水産省（水産庁）・国土交通省】

【提案・要望事項】

南海トラフ地震・津波対策に必要な海岸保全施設の整備事業費の確保
・全国第3位の海岸保全区域を有する愛媛県へ、南海トラフ地震に対応した海岸保全施設の整備に必要な予算の配分を行うこと。

【現状と課題（背景・理由等）】

○本県における海岸の現況

延長約1,188kmにも及ぶ全国第3位の海岸保全区域を有する。

○南海トラフ地震・津波

近い将来発生が危惧される南海トラフ地震について、今後、30年以内にマグニチュード8～9クラスの地震が発生する確率が70～80%程度とされている。瀬戸内海沿岸のゼロメートル地帯を含む干拓地や埋立地では地震による液状化が想定されるほか、宇和海沿岸では発生頻度が高い津波により現況の堤防を最大で4m超過するなど、堤防及び水門・樋門の耐震性や、堤防の高さ不足が課題である。

【愛媛県内の取組】

○南海トラフ地震に対応した海岸保全施設整備の推進

本県の海岸保全基本計画では、県民の尊い生命や財産を守るため、総合的な防災対策を推進するとともに、保全区域における対策の緊急性と背後地の重要度から選定した「重点整備海岸（130km）」の整備に取り組むこととしている。

特に、津波により甚大な被害が懸念される愛南町御荘地区では、早期に目指すべき人命の保護や速やかな地域の復興のため、堤防の「段階的整備」を基本とした整備計画を策定し、令和2年度より堤防工事に本格着手している。

こうした海岸保全施設の地震・津波対策には膨大な費用を要することから、国の支援が不可欠であり、南海トラフ地震に対応した海岸保全施設整備の推進が図られるよう、防災・減災対策に係る事業費の確保を要望する。

【実現後の効果】

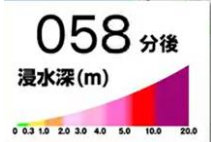
- ◇ 南海トラフ地震の発生に備えた防災・減災対策の推進
- ◇ 県民の安全・安心な暮らしの確保

県担当部署：農林水産部 農業振興局 農地整備課
農林水産部 水産局 漁港課
土木部 河川港湾局 港湾海岸課

南海トラフ地震に備えた海岸保全施設整備の推進

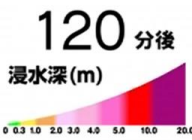
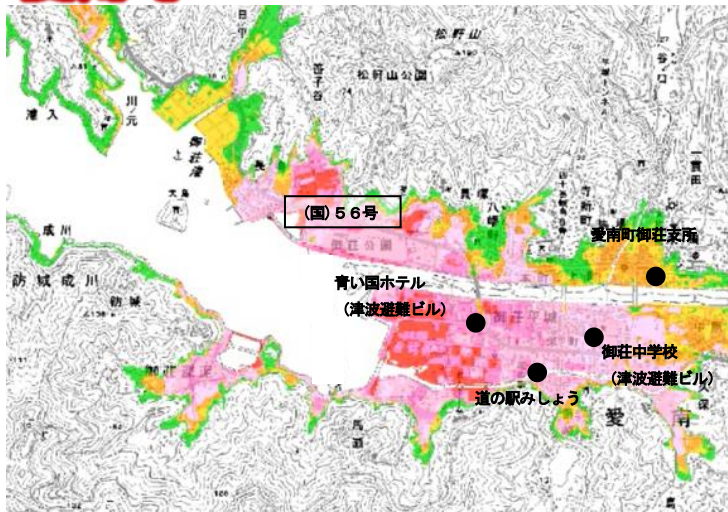
愛媛県地震被害想定調査
(最大クラスの津波)

愛媛県の海岸線延長 約1,700km
(全国第5位)



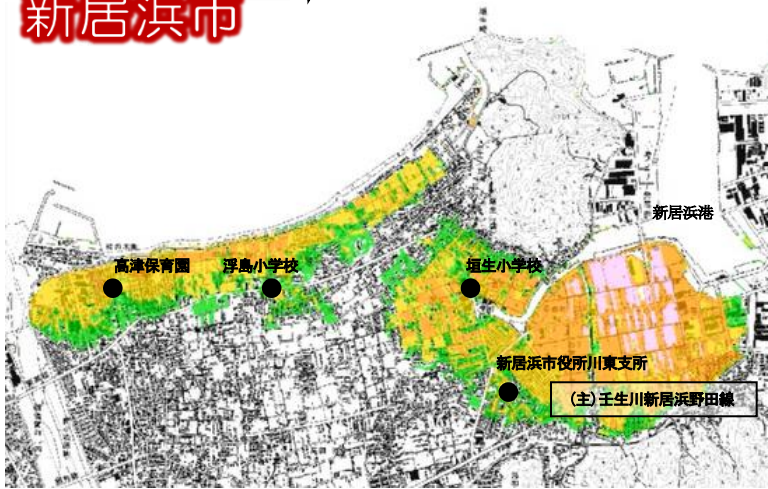
最大津波水位 16.7m
浸水面積 771ha(浸水30cm以上)

愛南町



最大津波水位 3.3m
浸水面積 794ha(浸水30cm以上)

新居浜市



宇和海沿岸では、津波高が高く、堤防高さの不足が懸念

初期地盤沈下に加え、津波高が高く到達時間の早い津波により浸水が発生

瀬戸内海(燧灘)沿岸では、液状化が懸念

地震直後に、液状化等に伴う堤防等の倒壊により浸水が発生

愛媛県下 約1,700km の海岸【全国第5位】

海岸保全区域 1,188km 【全国第3位】

整備対象海岸 373海岸(445地区) 340km
今後整備すべき海岸
津波や高潮に対して堤防高が不足している箇所等のうち、背後地に保全対象のある箇所を抽出

重点整備海岸 71海岸(102地区) 130km
概ね20年間に重点的に整備すべき海岸
整備対象海岸のうち、以下の3つ全てに該当する箇所を選定
・津波からの避難時間の確保が困難な箇所や高潮により頻繁に越波や浸水被害が発生する等、特に緊急性が高い箇所
・背後地に人家が密集しているなど、重要度が高い箇所
・1次緊急輸送道路や官公署、病院など、災害応急活動時における重要施設を保全

※設計津波水位に対する堤防等の状況(全所管海岸)

	海岸保全区域(A)	堤防高不足延長(B)	堤防高不足割合(B)/(A)	設計津波水位(T.P+m)	最大堤防不足高
愛媛県沿岸計	1,188km	362km	30%	2.4m ~ 5.4m	5.5m (愛南町)
うち 宇和海沿岸	508km	247km	49%	2.4m ~ 5.4m	5.5m (愛南町)
うち 瀬戸内海沿岸	680km	115km	17%	2.7m ~ 3.3m	1.2m (今治市)

・堤防不足延長及び不足高は初期地盤変動量を考慮している(地盤の液状化は含まない)。

※さらに、瀬戸内海沿岸では、海岸堤防等の耐震化(液状化対策)が必要

6 地域の実情を踏まえた防災・減災の推進について

[5] 総合的な土砂災害対策の推進

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

土砂災害対策事業費の確保

- ・豪雨や地震による土砂災害から県民の生命・財産を守るため、ハードとソフトが一体となった総合的な土砂災害対策を推進するための必要な予算を配分すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○多く抱える土砂災害危険箇所と低い整備水準

本県は、マサ土等の脆弱な地質構造に加え、急峻な地形のため、土砂災害危険箇所が 15,190 か所と非常に多く、このうち保全人家5戸以上等のランクⅠの 6,796 か所（全国第8位）に限っても、施設整備などのハードの着手率は4割程度と低い整備水準に留まっている。

○土砂災害の激甚化・頻発化

近年、毎年のように全国各地で人命に関わる甚大な土砂災害が発生しており、本県においても、平成30年の西日本豪雨により県下全域で土石流等が多発し、17名の尊い命が失われたほか、浄水場等の重要インフラが被災するなど、県民生活に多大な影響を及ぼしたところである。

【愛媛県内の取組】

○「いのちとくらしを守る土砂災害対策」の推進

人命はもとより、地域の社会生活や経済活動を支える基礎的インフラを保全する「いのちとくらしを守る土砂災害対策」を強力に推進する。

（1）激甚化・頻発化する土砂災害に対するハード対策

人家密集地や要配慮者利用施設、緊急輸送道路の保全など、緊急性や整備効果の高い箇所のハード対策を重点的かつ計画的に進める。また、長寿命化計画に基づき、砂防関係施設の老朽化対策にも取り組む。

（2）県が設置した土砂災害対策検討委員会の提言を踏まえたソフト対策

「危険箇所の周知」、「切迫した危険度の周知」、「防災意識の向上」の3つの柱に基づき、住民の防災意識向上や避難の実効性を高める取組をさらに深化させ、自助・共助による地域防災力の向上を図る。

- ・土砂災害警戒区域等の見直しや追加指定に必要な基礎調査の実施
- ・市町と連携したハザードマップ作成支援及び周知看板の設置
- ・砂防学習会の充実・強化等

○「流域治水」の考え方に基づいた砂防関係事業の推進

砂防関係施設の整備により土砂や流木を捕捉して、河道埋塞による河川の氾濫防止に取り組むなど、流域全体の治水安全度を向上させる。

【実現後の効果】

- ◇ 安全が確保され、安心して生活できる快適な暮らしの実現

県担当部署：土木部河川港湾局砂防課

○急峻な地形、複雑・脆弱な地質

【マサ土】
 ・山砂の一種
 ・非常にもろく崩れやすい

中央構造線

御荷鉾構造線

仏像構造線

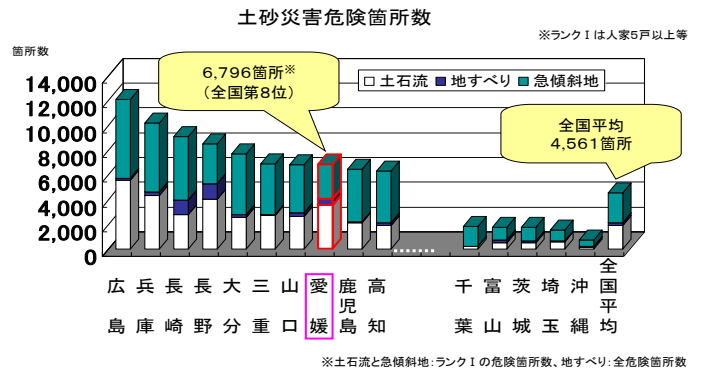
【赤ホヤ】
 ・火山灰
 ・表層すべりを起こしやすい

急峻な地形:
 山地率 82.9%
 (全国 61.0%)
 複雑な地質:
 3本の構造線
 脆弱な地質:
 各種変成岩
 (三波川帯、秩父帯)
 特殊土地地帯:
 マサ土、赤ホヤ

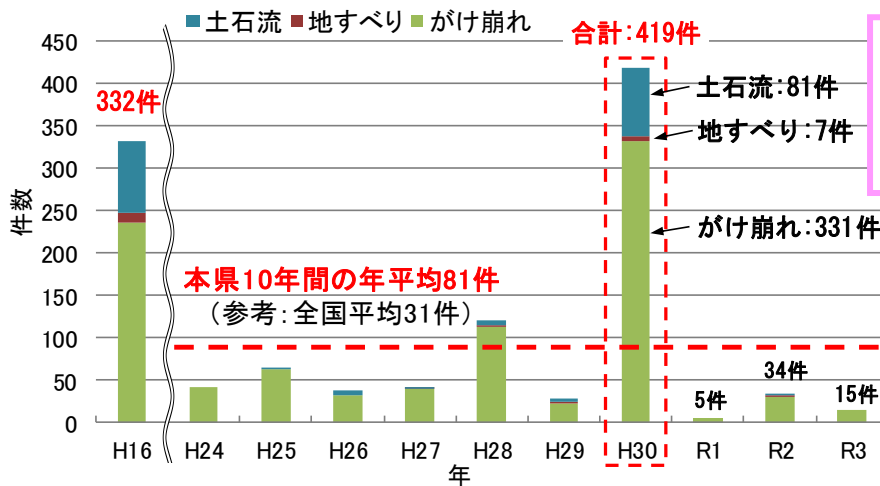
○土砂災害危険箇所数

愛媛県 15,190か所(全国第14位)

ランクI (保全対象人家5戸以上等)の
 危険箇所数は全国第8位!



○土砂災害発生状況



◆令和3年は15件
 ◆平成30年は419件
 (うち、西日本豪雨413件)
 ◆年平均81件(過去10年間)

○県が設置した土砂災害対策検討委員会の提言を踏まえたソフト対策

- ・周知看板の設置 (大洲市の事例)
- ・砂防学習会充実・強化等



土砂災害警戒区域等の看板を電柱等に設置して周知



土砂災害の模型実験

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[6] 治水事業の推進

【財務省・総務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

頻発・激甚化する水害に備え、流域全体で被害軽減を図る「流域治水対策」の根幹となる治水事業を推進するための予算の総額を確保するとともに、愛媛県へ必要な予算を配分すること。

- (1) 県管理河川の整備に必要な事業費の確保
- (2) 国管理区間の河川整備の推進
- (3) 県管理の河川やダム等の堆砂除去に対する継続的な財政支援と制度の拡充
- (4) 住民の避難支援体制強化に必要な事業費の確保

【現状と課題（背景・理由等）】

○本県の現状（長い河川管理延長と低い整備水準、水害の頻発・激甚化）

愛媛県が管理する河川延長は、全国第6位の3,072kmに及んでおり、河川の整備率は45.5%と依然低水準にあることや、脆弱な地質に加え、河川の多くが短く急流で、豪雨による洪水時には、堤防・護岸等の決壊や氾濫により幾度となく県民の生命や財産が危険にさらされている。

西日本豪雨では、本県でも各所で河川が氾濫し、尊い命が失われるなど、全国同様水害が頻発・激甚化していることから、流域治水の推進とともに、その根幹となるハード・ソフト一体となった治水事業の推進が急務である。

○洪水の発生に備えた河川整備、ダム等の堆砂除去の推進

西日本豪雨により浸水被害があった県管理河川（肱川、立間川など）の再度災害防止対策や、事前防災対策として、洪水を安全に流すための河川整備、越水しても堤防決壊までの時間を引き延ばすような堤防構造の強化のための事業費の確保及び国管理区間における肱川緊急治水対策や重信川の堤防漏水対策などの河川整備の推進が必要である。

併せて、河川やダムへの土砂堆積により、洪水の安全な流下や洪水調節機能等に支障が生じる可能性がある箇所について、堆砂除去に対する財政支援を継続するとともに、事前放流等を行うダムについては、利水容量内の堆砂除去に補助対象を拡大するなど、制度の拡充について要望する。

○大規模氾濫に対する避難支援体制強化の推進

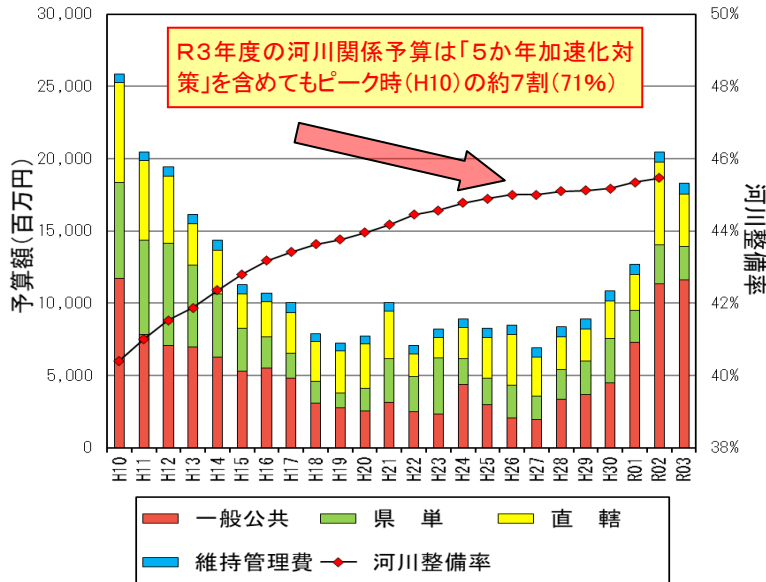
大規模氾濫に対する避難体制を構築する上で根幹となる洪水浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等の技術的・財政的な支援が引き続き必要である。

【実現後の効果】

- ◇ 安全が確保され、安心して生活できる快適な暮らしの実現
- ◇ 大規模氾濫に対して命を守る避難体制の構築

県担当部署：土木部 河川港湾局 河川課

◎河川関係予算と河川整備率



◎県内河川の浸水状況



(二) 立間川水系河内川 (宇和島市)
平成 30 年 7 月 西日本豪雨

◎西日本豪雨による浸水被害河川

今治市	戸板川、井口本川、鴨川、中川
大洲市	肱川、矢落川、清永川、嵩富川 外29河川
内子町	小田川、中山川、麓川
八幡浜市	千丈川、喜木川
西予市	肱川、山瀬川、深ヶ川、西川 外4河川
宇和島市	立間川、三間川、内平川、芳原川 外6河川
鬼北町	広見川、大宿川
松野町	広見川
愛南町	惣川、赤木川、増田川、篠川、小山川
5市4町	66河川(肱川、広見川は1河川で計上)

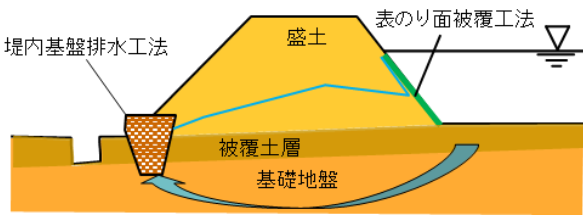
◎ダムの堆砂状況

令和3年3月31日現在

ダム名称	鹿森ダム	黒瀬ダム	玉川ダム
経過年数	58	48	50
① 総貯水容量内堆砂量 (千m3)	542	4,681	859
② 計画堆砂容量 (千m3)	280	2,000	800
有効貯水容量 (千m3)	1,310	34,000	9,100
洪水調節容量 (千m3)	1,210	8,000	2,300
堆砂率 (%) ①/②	193.6	234.1	107.4
今までの土砂撤去総量 (千m3)	48	159	104

◎重信川 (国管理区間)

堤防漏水対策例



堤防漏水対策必要区間



重信川流域学識者会資料

◎大規模氾濫に対する避難支援体制強化の推進 ~水防災意識社会再構築の取組~

大規模氾濫への避難支援体制強化

■ソフト対策の拡充

●危険水位設定

●洪水浸水想定区域図



●水位計、河川監視カメラによる情報提供

西日本豪雨で明らかとなった新たな課題に対応

◎リスク情報の空白地帯の解消

◎認識しやすい防災情報・避難行動につながる

リアルタイム情報の充実

◎災害を我がことと考えるための取り組みの強化

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[7] 水道施設の防災対策等の推進

【厚生労働省】

【提案・要望事項】

水道施設の防災対策等の推進

県内自治体では、南海トラフ大地震等への災害に備えた水道施設の耐震化に加え、平成30年7月豪雨や令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨などにより明らかとなった停電・土砂災害・浸水災害への対応など、多岐にわたる防災対策を講じる必要性が高まっており、優先順位をつけ計画的に取り組んでいるところであるが、厳しい財政状況にあることから、早期実施に向けた積極的な財政支援を講ずること。

(1) 停電・土砂災害・浸水災害対策の推進

- ・水道水源開発等施設整備費補助金における防災対策工事に係る補助メニューを5年間に限定せず、恒久的なものとする。
- ・資本単価撤廃等採択要件の緩和や補助率の嵩上げなどの財政支援を拡充し、水道施設の耐災害性強化を加速させること。
- ・災害に備えて、浄水機能を担う機器等を応急的に提供できる体制整備など、早期復旧に向けた対応策を講ずること。

(2) 耐震化の促進

- ・資本単価撤廃等採択要件の緩和や交付率の嵩上げなどの財政支援を拡充し、水道施設及び基幹管路の耐震化を加速させること。
- ・耐震化の早期整備を図るため、引き続き要望額を満額確保すること。
- ・水管橋の崩落や海底送・配水管の事故を踏まえ、水管橋の耐震化等や海底送・配水管の更新について、恒久的な助成を設けること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○背景

平成30年7月豪雨により、県内各所で土砂の流入や冠水などにより水道施設が被災した結果、最大で12市町、31,068世帯、63,856人の断水が発生し、特に土砂流入により壊滅的な被害を受けた吉田浄水場は、1箇月にわたり断水するなど、県民生活に多大な支障が生じた。また、他県においても、令和元年東日本台風や令和2年7月豪雨等で停電・土砂災害・浸水災害により大規模な断水が発生するなど、水道施設に甚大な被害が生じたため、水道施設の強靱化対策を早期に講じる必要がある。

このほか、平成30年7月豪雨で全壊した吉田浄水場の代替浄水設備については、厚生労働省・東京都をはじめ関係者の多大な協力を得て、ろ過機や配電盤、送水ポンプを早期調達し、約1箇月弱で復旧できたが、災害が広域化又は多発化している現状を踏まえると、現在保有している応急給水資機材や給水関連機器等の在庫では不足が懸念され、早期復旧が実現できなくなる恐れがある。

さらに、近い将来発生が予想されている南海トラフ巨大地震に備え、水道施設の耐震化は、喫緊に取り組むべき重要課題であり、特に救命や医療救護、消火活動等に支障をきたさぬよう水道施設の機能の増加や維持が求められる。

○現 状

国では、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、基幹となる浄水場など、特に優先度が高い施設（本県：14市町等の38施設）を対象に、5年間（令和3～7年度）にわたり緊急対策を行う財政支援を講じ、水道施設の耐災害性強化対策を図ることとしている。

また、令和2年度末における県内の水道施設の耐震化率は浄水場：58.9%（全国7位）、配水池：65.8%（同11位）、基幹管路の耐震適合率：31.7%（同33位）となっている。各市町では耐震化整備に取り組んでいるものの、財政事情等により耐震化計画の長期化や進捗の遅れが懸念されている。

さらに、山間部や半島部、離島には簡易水道や小規模水道施設が点在し、施設の集約化が困難といった地理的条件も重なり、特殊な施工条件や設置条件を伴う水管橋、海底送・配水管をはじめとする基幹管路の整備は大幅に遅れている。浄水場や配水池は、基幹管路に比べると整備は進んでいるが、バックアップ機能の強化を含め完了には程遠く、早期整備のためには、国の財政支援が必要不可欠である。

【愛媛県内の取組】

○水道水源開発等施設整備費補助金及び生活基盤施設耐震化等交付金の活用

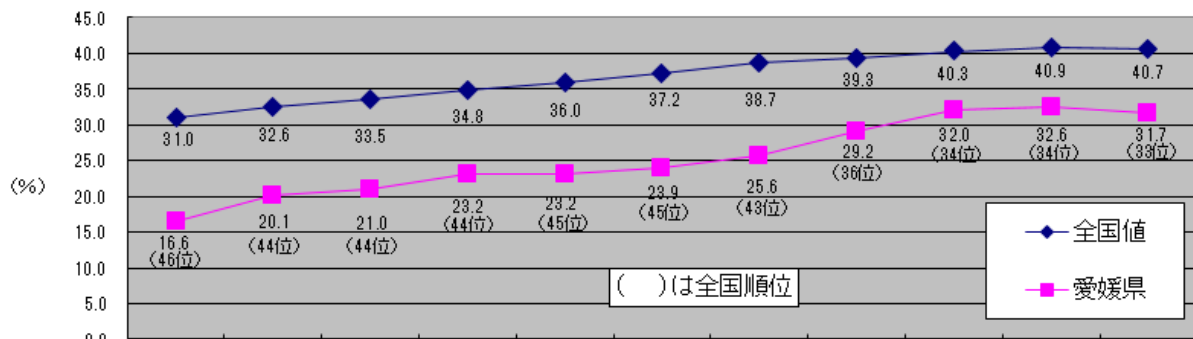
当該補助金及び交付金については、補助・交付対象外や採択要件を満たさないなどの理由で補助金等を活用することができず、水道施設や基幹管路の耐震化計画や更新計画の進捗が足踏みとなる場合が多く、活用できたとしても多額の自己財源が必要となり、整備投資へ大きな負担を強いられている。

また、当該補助金の防災対策工事に係る補助については、令和7年度まで延長されているものの、恒久的なものではないことから、十分に耐災害性の強化を図ることが困難な状況となっている。

【実現後の効果】

- ◇大規模な土砂災害等発生時の施設被災の低減・防止
- ◇災害時における浄水機能の早期復旧の実現
- ◇「えひめ震災対策アクションプラン」に掲げている令和6年度末までの基幹管路の耐震適合率40%の目標に向けた整備の促進

上水道の基幹管路耐震適合率推移状況（H22～R2）



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
全国値	31.0	32.6	33.5	34.8	36.0	37.2	38.7	39.3	40.3	40.9	40.7
愛媛県	16.6	20.1	21.0	23.2	23.2	23.9	25.6	29.2	32.0	32.6	31.7

県担当部署：県民環境部 環境局 環境政策課

6 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[8] 公共施設等の耐震化の促進

【総務省・財務省・厚生労働省・国土交通省・警察庁】

【提案・要望事項】

公共施設等の耐震化の促進

- ・防災拠点となる公共施設等（県庁舎・警察施設・医療施設）の耐震化を計画的に進めるため、交付金、起債等耐震化に係る制度の拡充を図ること。
- ・国直轄事業である松山空港の耐震化事業を促進すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○公共施設等の耐震化の必要性

本県では防災・減災対策を最重要課題として取り組んでおり、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」の改正（平成25年11月）等を踏まえ、公共施設等の耐震化を推進している。

公共施設等については、大規模災害発生時のインフラ施設の復旧や保健医療等の応急対策などを担う災害対策の拠点となる重要施設であることから、耐震基準を満たしていない施設等の耐震化、建替えを計画的に進めるための安定的な財源確保が喫緊の課題となっている。

○恒久的かつ柔軟性の高い財政支援制度の整備

公共施設等（県庁舎・警察施設・医療施設）の耐震改修及び建替えを計画的に進めるためには、長期にわたり多額の財政負担が必要となることから、交付金の交付率の嵩上げ及び対象要件等の拡充をするとともに、継続的な財源（都道府県警察施設整備費補助金）を確保することが必要である。

また、医療施設においては、ライフラインが復旧するまでの間あるいは孤立状態が解消されるまでの間に医療機能の維持に必要な自家発電装置や貯水槽の整備、燃料や食料、医用水などの備蓄に対する恒久的かつ柔軟性の高い財政支援制度の整備が必要である。

○松山空港耐震化事業の促進

松山空港については、海側500m区間の滑走路等について災害救助対応や復旧・復興の役割を十分に果たすためにも早期の耐震化が必要不可欠である。

【実現後の効果】

- ◇ 防災拠点となる公共施設等の耐震化を計画的に行うことが可能となり、大規模災害発生時における防災力の向上、発災時における被災者の救出救助等の警察活動を円滑に行うことが可能となる。
- ◇ 災害医療に係る医療機関の施設・設備が充実することにより、災害時の医療機能の維持・確保を図り、傷病者の対応に資することができる。

県担当部署：総務部 総務管理局 総務管理課
観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課 航空政策室
保健福祉部 社会福祉医療局 医療対策課
警察本部 警務部 会計課

○本県警察施設(県有)の現状

耐震化の対象施設(3階建以上かつ1,000㎡以上)		20棟
上記のうち	S56.5以降の建築で新耐震基準に適合している施設	9棟
	建替え、耐震改修済み又は事業化している施設	8棟
	建替えが必要な施設 ・新居浜署(東予地区ブロック署)、第二庁舎、内子交番	3棟

○公共施設等の耐震化等に対する交付金・地方債の現状と要望

・社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金【国土交通省】

現状		要望	
対象	交付率	対象	交付率
避難所等(警察施設)	工事費の1/3	同左	工事費の1/2に嵩上げ
対象	内容	対象	内容
除却に関する事業	耐震診断の結果、倒壊の危険性があると判断されたもの	同左	昭和56年の新耐震基準導入前に建設された建築物

・緊急防災・減災事業債【総務省】

現状		要望	
対象	期間	対象	期間
公共施設及び公用施設(県庁舎を含む)の耐震改修	令和7年度まで	耐震改修が困難な場合の建替えを対象とする【拡充】	恒久化

充当率100%、交付税措置率70%

・公共施設等適正管理推進事業債(市町村役場機能緊急保全事業)【総務省】

現状		要望	
対象	期間	対象	期間
昭和56年の新耐震基準導入前に建設され、耐震化が未実施の市町村の本庁舎の建替え事業等	令和2年度まで(ただし、令和2年度までに実施設計に着手した事業は令和3年度以降も同様の措置)	県庁舎を対象とする【拡充】	恒久化

充当率90%(交付税措置対象分75%)、交付税措置率30%

・公共施設等適正管理推進事業債(除却事業)【総務省】

現状		要望	
対象	期間	対象	期間
交付税措置なし(資金手当)	令和8年度まで	昭和56年の新耐震基準導入前に建設された建築物 交付税措置率30% 【拡充】	恒久化

7 伊方発電所の安全対策の強化等について

【原子力規制委員会・経済産業省・内閣府・警察庁・防衛省・外務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

(1) 原子力発電所の安全対策の充実・強化及び安全文化の醸成

- ・立地地域の特性や独自の取組も十分考慮して、厳正な原子力安全規制を行うとともに、最新の知見に基づき安全対策の充実・強化に取り組むこと。
- ・伊方発電所の安全性向上及びトラブルの再発防止に向けて、新検査制度の実効性を高めるとともに、継続的な制度改善を図ること。
- ・事業者に対し、安全最優先の意識の下、安全管理体制の充実・強化と安全文化の醸成に向けた自主的かつ継続的な取組が一層進められるよう指導すること。

(2) 廃炉対策

- ・伊方発電所 1号機及び2号機の廃止措置状況を厳正に確認・指導するとともに、我が国では加圧水型原子炉の廃炉実績がないことを踏まえ、伊方発電所における廃炉技術の研究が進むよう取り組むこと。
- ・原子炉の解体等に伴い発生する低レベル放射性廃棄物の処分については、事業者の取組が加速するよう積極的にサポートすること。

(3) 使用済燃料対策

- ・国が主体となって使用済燃料対策や核燃料サイクルを着実に推進するとともに、伊方発電所でも貯蔵している使用済MOX燃料の処理・処分の方策を早期に決定すること。
- ・伊方発電所内で設置工事が進められている乾式貯蔵施設については、引き続き、再処理までの一時的保管であることや安全性を広く丁寧に説明すること。
- ・使用済燃料の再処理に伴い発生する高レベル放射性廃棄物の最終処分の確実な推進に向け、国が前面に立ち、今まで以上に責任を持って取り組むこと。

(4) 説明責任の履行、情報公開及びコミュニケーションの強化

- ・原子力安全規制の取組状況や安全性の確認結果について、広く国民や地域への説明責任を果たすとともに、情報公開を徹底すること。
- ・核燃料サイクルや使用済燃料対策を含めた原子力政策について、長期的な視点に立った原子力発電の位置付けや将来像を明確にした上で、国民に広く丁寧に説明すること。
- ・原子力発電所に求められる安全性に関する社会的合意形成に向け、住民を含む関係者間でのリスクコミュニケーションの取組を推進すること。

(5) 原子力発電所周辺上空の飛行禁止の法制化を図ること。

(6) 原子力発電所に対する武力攻撃やテロ行為について、国内外の連携を強化し、情報収集や国際協力を行うなど、未然防止に努めること。

【現状と課題（背景・理由等）】

福島第一原子力発電所事故以降 11 年が経過しても、県民の原子力行政に対する不安や不信が払拭されていないことから、国に対し、二度と原子力災害が起こらないよう、あらゆる対策を講じることを求める。

伊方発電所 3 号機は、平成 27 年 7 月、原子力規制委員会により、原子炉設置変更許可がなされた後、平成 28 年 8 月に再起動し、安全に運転が行われたが、令和 2 年 1 月、定期検査において、制御棒の引き抜き事象等重大なトラブルが連続して発生するとともに、昨年 7 月には、四国電力社員（当時）が宿直中に無断で外出した保安規定違反事案が判明したことから、四国電力が取りまとめた原因と再発防止策を独自に厳しく確認し、昨年 11 月、原子力事業者としての責任、安全性向上や県民の信頼回復を条件に、3 号機の運転再開を了承した。

一方、伊方発電所 1 号機及び 2 号機は、原子力規制委員会から廃止措置計画の認可を受け、現在、廃止措置作業が進められている。

また、1、2 号機廃炉に伴う 3 号機使用済燃料ピットの貯蔵余裕減少への対応として計画した乾式貯蔵施設については、令和 2 年 9 月に原子力規制委員会から許可を受けるとともに、昨年 7 月に設計及び工事計画認可がなされ、同年 11 月から設置工事が進められている。

3 号機の安全運転の継続や 1、2 号機の廃止措置の実施には、安全管理の一層の徹底が必要であり、今後とも、国による厳正な原子力安全規制が求められるほか、未だ処理・処分の方策が決定されていない使用済 MOX 燃料を含めた使用済燃料対策などについても、国が前面に立った責任ある対応を求める。

【愛媛県内の取組】

県では、伊方発電所の安全を確保するため、四国電力に対し、国の基準を上回る電源対策や揺れ対策など 8 項目の安全対策等を独自に要請してきたところであり、平成 25 年 7 月に安全協定に基づき申入れがなされた 3 号機の再起動に係る事前協議については、大前提となる安全性を慎重に確認するとともに、国の考え方、四国電力の姿勢、地元の理解の 3 条件、さらには我が国のエネルギー情勢等も総合的に踏まえ、平成 27 年 10 月、県として了解するとともに、知事から国に対し、長期停止を踏まえた安全管理体制の指導監督、安全文化の絶え間ない醸成及び原子力規制に関する情報公開の徹底等を要望した。

また、1 号機及び 2 号機の廃止措置計画についても、県として安全性等を確認した上で了解するとともに、四国電力に対して、廃止措置期間中の安全確保、低レベル放射性廃棄物の処分への真摯な取組等を、国に対しては、法令に基づく検査など事業者の取組の確認、低レベル放射性廃棄物に係る事業者の取組へのサポート等を要請した。

更に、乾式貯蔵施設設置についても、安全性と一時的保管であることを確認した上で了解するとともに、四国電力に対し、使用済燃料の計画的な搬出と保管状況や搬出計画等の定期的な報告などを、国に対しては、核燃料サイクルの推進や厳格な原子力規制検査の実施などを要請した。

【実現後の効果】

- ◇ 伊方発電所の安全確保
- ◇ 県民の安心の醸成

県担当部署：県民環境部 防災局 原子力安全対策課

8 原子力防災対策の充実・強化について

【内閣府・原子力規制委員会・国土交通省・防衛省】

【提案・要望事項】

(1) 原子力災害対策指針の充実及び住民への丁寧な説明

- ・原子力災害対策指針について、感染症流行下における防護措置を含む最新の知見や、佐田岬半島の立地特性を踏まえた関係自治体等の意見を適切に反映するとともに、住民の安全確保の視点に立った改定を継続的に行うこと。
- ・科学的根拠に基づく避難等防護措置の考え方について、屋内退避の有効性も含め、原発立地地域の住民をはじめとする国民に対し、丁寧に分かりやすく説明すること。

(2) 住民避難の実効性向上のための広域避難体制の整備

- ・災害時には、大分県への避難も含め、陸・海・空のあらゆる避難手段を活用した広域搬送が不可欠であるほか、県内外の避難所等における感染症対策も含めた物資供給も重要であり、これら広域避難に係る人的・物的支援について、省庁横断的な調整・対応を図り、早期かつ確実に実施すること。
- ・特に、自衛隊等の実動組織が保有する車両や船舶、ヘリ等の避難手段について、投入可能台数や派遣部隊を具体的に示すなど、原子力災害時の支援体策を明確化すること。

(3) 緊急時の避難等に備えた交通基盤の強化

- ・緊急時の住民避難や物資等の輸送を支える大洲・八幡浜自動車道の整備推進、松山自動車道「松山IC～大洲IC」の全線4車線化の促進、県道鳥井喜木津線や国道378号などの整備推進に必要な予算を重点的に配分すること。

(4) 緊急時モニタリング体制の整備

- ・緊急時モニタリングについては、国が責任を持って統括し、確実に実施されるよう広域化・長期化に対応するための具体的な動員計画や避難時の海上も含めたモニタリング体制を示すとともに、資機材の整備等を図ること。

(5) 原子力発電安全・防災対策に係る交付金の確保

- ・放射線監視等交付金については、従来から住民の安全・安心の確保のために実施している地域の実情に応じたモニタリングの経緯を十分に尊重するとともに、福島第一原発事故以降におけるモニタリング体制の強化も踏まえ、平常時から緊急時までの適切な監視・公表等に必要な機器整備及び維持管理費用を確保すること。
- ・原子力発電施設等緊急時安全対策交付金については、関係自治体等の意見を踏まえ、ドローンの更なる活用や緊急時避難円滑化事業など地域防災計画・避難計画の具体化・充実化を推進するための費用を確保すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

本県の原子力防災対策については、伊方発電所が細長く急峻な佐田岬半島の付け根に位置しているため、県広域避難計画において、PAZ以西の半島部をPAZに準じた避難等の防護措置を準備する「予防避難エリア」と定め、災害時には、段階的避難を行うとともに、状況に応じて、大分県への海路避難等、陸・海・空のあらゆる手段を活用した迅速な避難に取り組むこととしているが、一部の住民からスムーズな避難に対する不安の声があるなど、県広域避難計画の更なる実効性向上が求められている。

このため、緊急時の迅速かつ円滑な住民避難に繋がる避難路の整備をはじめ、避難住民の安全・安心を確保するための海上モニタリングを含めたモニタリング体制の充実や実動部隊の支援体制の明確化のほか、避難等防護措置に係る住民への理解促進等について要望していく必要がある。

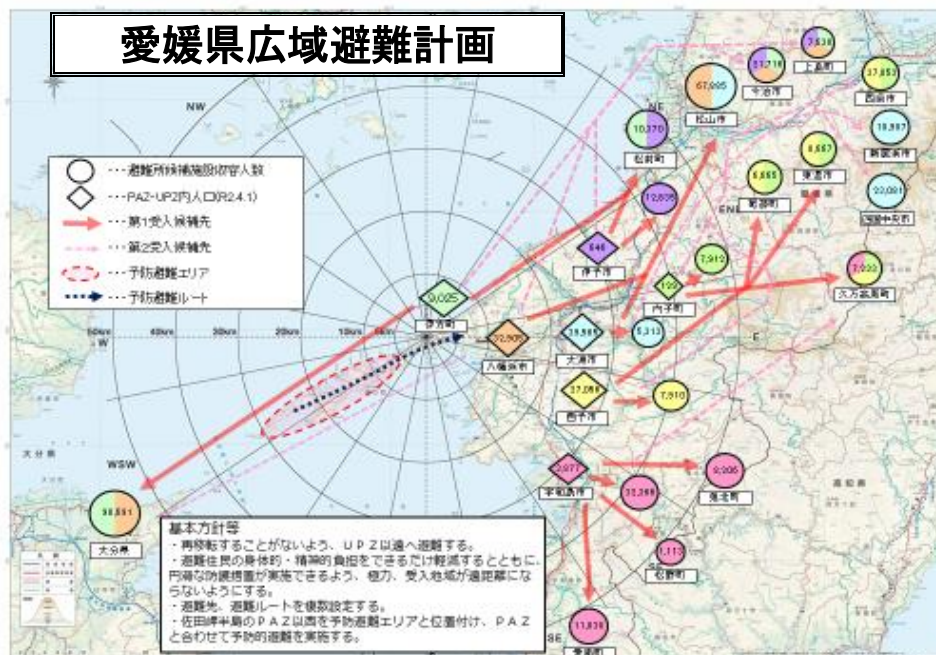
【愛媛県内の取組】

県では、平成25年6月の県広域避難計画策定後も実践的な訓練による成果や課題の検証を行い、5度にわたる計画の修正を行うとともに、原子力防災訓練における大分県への海路避難訓練の実施やドローンを活用した情報収集体制の構築、臨時災害放送局による被災状況の情報発信等、国や大分県等の周辺県、市町等と連携しながら県広域避難計画の実効性の向上に努めており、引き続き訓練による検証等を繰り返しながら、ソフト・ハードの両面から原子力防災対策の一層の充実・強化に取り組んでいく。

【実現後の効果】

- ◇ 伊方発電所周辺の防災対策の充実・強化
- ◇ 県民の安心の醸成

県担当部署：県民環境部 防災局 原子力安全対策課
土木部 道路都市局 道路建設課



9 大規模災害時の円滑な相互支援体制整備等のための 防災業務の標準化の推進について

【総務省、内閣府、厚生労働省】

【提案・要望事項】

(1) 災害対応業務等の標準化の着実な推進

応急対策職員派遣制度など全国で相互支援体制の整備が進む中、応援職員による迅速・円滑な支援が行われるよう、国において、西日本豪雨をはじめ近年の大規模災害の教訓・経験を踏まえた災害対応業務等のフローの標準化、統一システムの開発等を着実に推進すること。

(2) 災害時における新型コロナウイルス感染症対策の指針等の明確化

災害時に新型コロナウイルス感染症の自宅療養者等の避難所での受入れ等を適切・円滑に行えるよう、自宅療養者等の情報共有の具体的方策等について、国において統一的な指針等を明確にすること。

(3) 非住家の被害認定に係る指針等の明確化

近年、工場・店舗等の非住家の罹災証明書等が事業者向け補助金等各種支援制度の適用基準となっている状況を踏まえ、非住家の被害認定に係る統一的な指針等を明確にすること。

(4) 死者・行方不明者の氏名等の統一的な公表基準の明確化

大規模災害時において、死者・行方不明者の氏名等の公表について自治体間の対応に差が生じないように、被災者のプライバシー保護等に配慮して法令等の根拠を明確にし、統一的な公表基準を示すこと。

【現状と課題（背景・理由等）】

○災害対応業務等の標準化の着実な推進

国では、近年頻発化する豪雨災害や南海トラフ巨大地震など、今後発生が危惧される大規模災害に備えて「応急対策職員派遣制度」を創設され、本県でも、西日本豪雨の際は全国各地の応援職員に災害対応業務等を担っていただくとともに、令和元年東日本台風をはじめ、その後発生した豪雨災害では西日本豪雨の恩返しを行うべく職員を派遣するなど、全国的な相互支援体制の整備が進んでいる。

このような中、応援職員のノウハウをスムーズに被災自治体の防災業務に反映できるよう、防災業務フローの標準化等を着実に推進していくことが重要である。

○災害時における新型コロナウイルス感染症対策の指針等の明確化

本県では、コロナ禍での災害対応業務等に係る県独自のガイドラインに基づき、事前に市町に対して、自宅療養者等の人数を共有することとしている。しかし、人数のみの共有では、災害時の受入れに不安の声があり、また、他県等との取扱いの差異により、避難所運営等に従事する応援職員の円滑な支援の支障となることも想定される。このため、自宅療養者等の情報共有のあり方等について、国において統一的な指針等を明確にする必要がある。

○工場・店舗等の非住家の被害認定に係る指針等の明確化

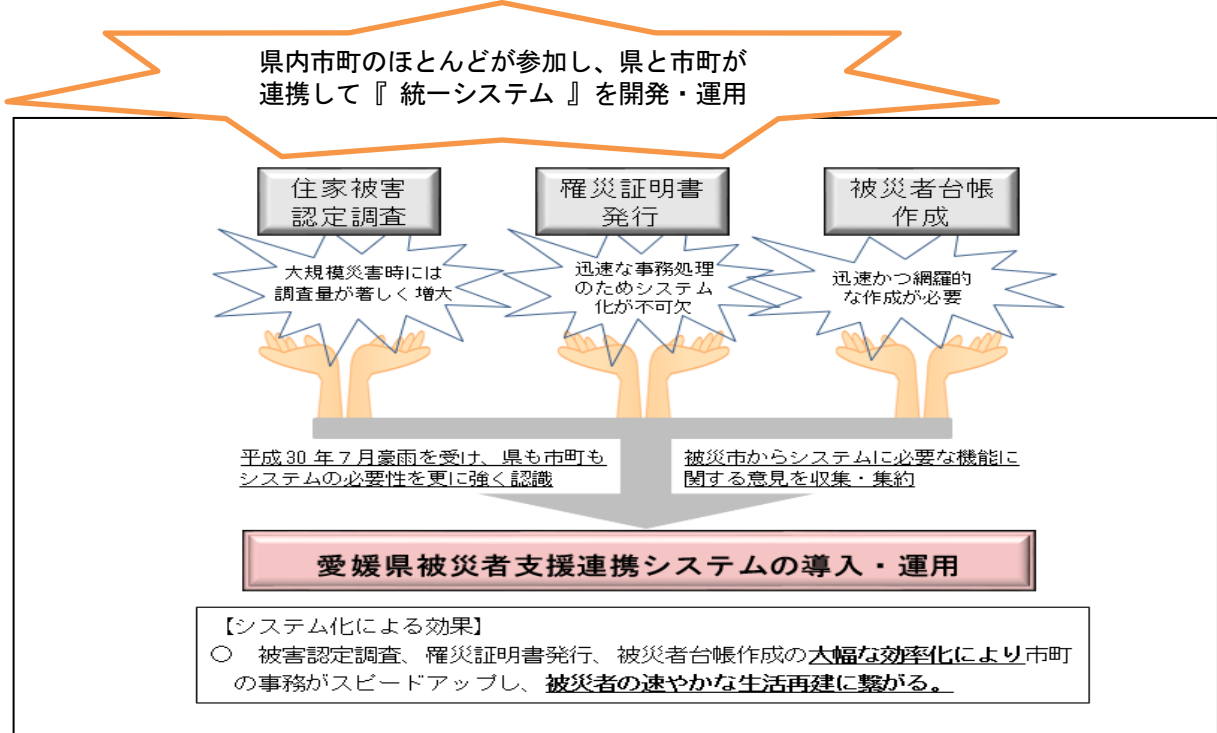
西日本豪雨では、工場・店舗等の非住家でも浸水など多くの建物被害が発生したが、非住家の罹災証明書等は、中小企業グループ補助金などの各種支援制度の適用に必要であるにも関わらず、被害認定の基準が定められておらず、判定に多大な時間と労力が必要となるとともに、応援職員による支援の支障となっており、国において非住家の被害認定に係る統一的な指針等を明確にする必要がある。

○死者・行方不明者の氏名等の統一的な公表基準の明確化

災害時の死者・行方不明者の氏名等公表の取扱いについては、これまでも救助活動等の実施や個人情報保護など様々な考えや地域実情から、各自治体の取扱いに違いが生じていることを踏まえ、国において、被災者のプライバシー保護等に配慮して法令等の根拠を明確にし、統一的な公表基準を自治体に示す必要がある。

【愛媛県内の取組】

○愛媛県被災者支援連携システムの導入



○新型コロナウイルス感染症に対応した県「対策ガイドライン」の策定

新型コロナウイルス感染拡大防止のための避難所運営の留意点
～対策ガイドライン～

令和2年6月
愛媛県

対策・対応

1 住民への事前周知

- 自宅の災害の危険性を確認し、避難所以外の避難（自宅における垂直避難・親戚や友人の家への避難等）も検討
- 命を守る行動を優先することを周知
- マスクや消毒液、体温計などの衛生用品を事前に準備

2 避難所運営に関する事前準備

- 可能な限り多くの避難所を確保（ホテルや旅館に加え、指定避難所以外の公共施設や民間施設など）
- 体調不良者用の独立した避難所や専用スペースの確保
- 衛生用品等については可能な限り備蓄を拡充
- 感染防止対策を呼び掛ける掲示物や、受付時に使用する健康チェックリスト等の作成

3 避難所の開設・運営等

- 従来の災害よりも広範囲に避難所を開設
- 避難者の健康状態確認のため、受付時の検温や問診等を徹底
- 避難所入所後も、保健師等による定期的な巡回や、毎日の体調チェックを実施
- 避難者及びスタッフの手洗い、咳エチケット等の基本的な感染防止対策の徹底
- 定期的な清掃・換気や避難者間の距離の確保等による衛生環境の整備

4 発症者や濃厚接触者等に関する取扱い

(1) 濃厚接触者等の避難方法の具体化

- 市町は専用の避難先の確保
- 濃厚接触者が特定された際には、保健所は、各市町へ旧市町村区域別の人数を情報提供（プライバシーには細心の配慮）
- 保健所は濃厚接触者等へ、避難についての事前周知
- 濃厚接触者は、避難所以外の避難先も事前検討（垂直避難、親戚・友人宅等）

(2) 発熱や体調不良のある方への対応

- 一般の避難者とはゾーン、動線を分けた専用スペース及び専用トイレの確保
- 看護は感染防護対策を講じたうえで、できるだけ少人数で実施
- 感染が疑われる場合は、専用スペースへ移動し、帰国者・接触者相談センターへ速やかに電話連絡
- 感染が確認された場合は、保健所と連携のうえ、接触者調査時の協力や避難所の消毒、その他避難者の移動等へ対応

5 その他

- 福祉避難所として高齢者施設等が指定されている場合は、使用の可否について事前確認するとともに、追加で必要となる衛生用品やスタッフの確保について検討

【実現後の効果】

- ◇ 「応急対策職員派遣制度」の円滑な運営等が図られる
- ◇ 避難所での新型コロナウイルス感染症対策等の標準的な取扱いが図られる
- ◇ 各種支援制度の早期適用が可能となり、店舗等の早期復興が図られる
- ◇ 氏名等公表について自治体の対応の差がなくなり判断の遅れが解消される

県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課
保健福祉部 社会福祉医療局 保健福祉課
保健福祉部 健康衛生局 健康増進課

10 四国の鉄道の維持・活性化について

[1] 四国への新幹線の導入

【国土交通省】

【提案・要望事項】

四国の新幹線計画を整備計画に格上げすること。

- (1) 四国新幹線・四国横断新幹線の実現を図るための基本計画から整備計画への格上げに向けた調査の実施
- (2) 在来線との乗継利便性を確保するためのJR松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討の実施

【現状と課題（背景・理由等）】

四国の新幹線については、昭和48年に決定された2つの基本計画（四国新幹線、四国横断新幹線）の整備計画格上げに向けた調査の実施が実現への第一歩となるが、これまでに実施された調査は、地形や地質の調査に限られており、平成20年以降は調査の予算も執行されず、事実上中断されている。

一方、各地で新幹線の整備が着実に進展し、全国に新幹線のネットワークが広がる中、四国新幹線、四国横断新幹線のいずれも基本計画に留まっている四国は、唯一の新幹線の空白地帯となっており、地域間競争で大きなハンデを背負っている。

平成30年7月豪雨の際には、山陽新幹線を活用して被災した在来線の代替輸送が実施され、災害に対する新幹線の強靱さが再認識されたところであり、四国の活性化はもとより、防災力の強化を図るためにも、四国への新幹線導入が不可欠であり、整備計画への格上げに向けた調査の実施が強く望まれる。

また、新幹線の整備をより効果的なものとするには、在来線との乗継利便性の確保が必要であり、JR松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討が求められる。

【愛媛県内の取組】

平成29年4月に、県と県内全市町で構成する「愛媛県鉄道高速化促進期成同盟会」を、知事を会長として経済・観光・農林水産団体を加えた官民一体の組織の「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」に拡大改組し、JR松山駅への新幹線駅併設を求める決議文を採択した。

平成29年度以降、県民の理解促進に向けて、オンラインライブイベントの開催やテレビ番組での放映、集客イベントへの四国新幹線ブースの出展、松山駅でのラッピング広告など、多様な広報啓発活動を実施しているところであり、今後とも、住民の機運醸成や国への要望活動等に、さらに積極的に取り組むこととしている。

【実現後の効果】

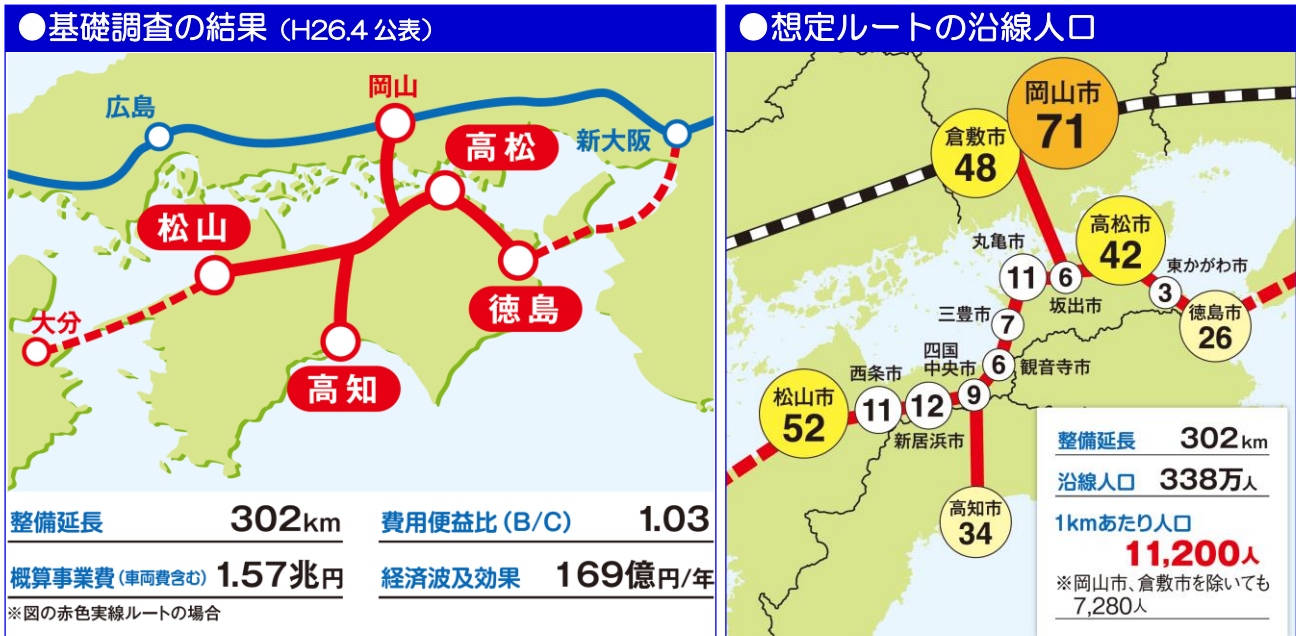
- ◇ 時間距離の短縮により、観光交流の拡大、商業施設の新規立地、都市機能の相互利用・行政投資の効率化などが図られる。
- ◇ 新幹線導入により路線の高規格化が図られ、災害に強い鉄道づくりが推進される。
- ◇ JR松山駅を起点として県内各地への乗継利便性が確保され、本県全域で新幹線整備の波及効果が得られる。

県担当部署：企画振興部 政策企画局 地域政策課

【経緯】

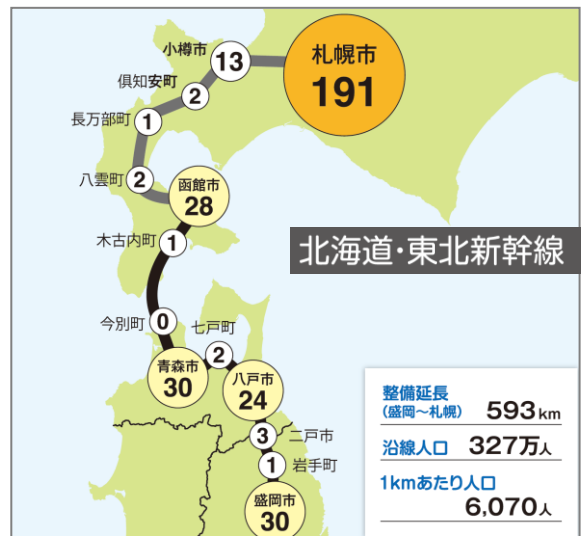
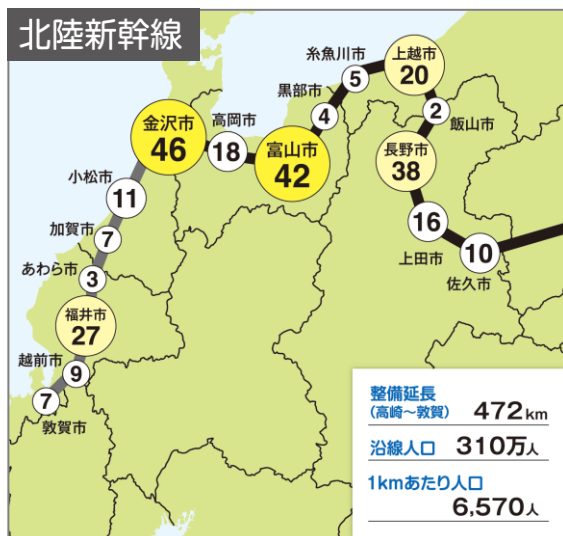
- 四国新幹線・四国横断新幹線:S48年に基本計画路線に位置付け
- 四国4県・経済界等で実施した「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(H26.4公表)で、整備ルートによっては費用便益比(B/C)が「1」を超えることが示され、四国の新幹線整備の妥当性を確認
- 四国圏広域地方計画において、四国の新幹線に関する記述が盛り込まれた(H28.3公表)。

四国の新幹線整備のイメージ



○基礎調査で費用便益比(B/C)が「1」を超えたルート(上図中の赤色実線)の沿線には、既に開業もしくは建設中の各地の新幹線の沿線を上回る人口が集積

<参考> 他地域の整備新幹線沿線人口



10 四国の鉄道の維持・活性化について

[2] 鉄道災害復旧支援制度の拡充

【提案・要望事項】

地域に不可欠な鉄道ネットワークを、収益力の弱い地方において維持・確保するため、鉄道災害復旧支援制度の拡充を図ること。

- (1) 鉄道軌道整備法の災害復旧補助要件の適用に当たっては、路線単位ではなく、複数路線をまたぐ運行実態等に応じたものにするとともに、路線ごとの運輸収入1割以上の基準を引き下げるなど、経営状態の厳しい地方の鉄道事業者を支援する仕組みにすること。
- (2) 現行の災害復旧補助制度では、国の負担割合が低く、鉄道事業者や地方公共団体の負担が大きくなっているため、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に準じた国負担率にするとともに、地方交付税措置の引上げなど地方財政措置の拡充を図ること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○ JR四国の経営と鉄道軌道整備法の災害復旧補助の現状

地方にあるJR四国は、大都市圏のような多くの利用者がなく、少子高齢化に伴い、さらに減少が進むとともに、新幹線も整備されていないなど収益基盤が脆弱であり、非常に厳しい経営環境にある。また、保有する施設・設備は老朽化が進んでおり、今後、その更新や大規模修繕に加え、頻発化する災害対応が喫緊の課題となっている。

平成30年の西日本豪雨災害では、愛媛県内のJR予讃線が広範囲にわたって被災し、およそ12億円の災害復旧費を要し、県も支援したところである。

また、令和2年7月の豪雨で被災したJR内子線は約3億7千万円の災害復旧費を要し、JR四国は鉄道軌道整備法に基づく災害復旧補助を受けることとなり、地方分について県及び沿線12市町が協力して補助しているが、

◆ JR予讃線に挟まれる短い区間が内子線として単独の路線に位置づけられており、運行実態と乖離していることから、沿線で補助適用要件に隔たりが生じ、市町間で不公平が生じている。

◆ 内子線を予讃線に統合した場合、現行の採択要件では、今回と同規模の災害が同一区間で発生しても、広域にわたるJR予讃線は、路線収入が比較的多いため、補助要件を満たさなくなるとともに、被害額が12億円を超える大規模な災害の場合しか国庫補助が受けられない。

◆ 住民生活に不可欠な公共交通機関でありながら、公共土木施設の災害復旧に比較して、国の支援が少なく、地方への財政支援措置も十分ではない。という問題点がある。

○ 愛媛県内での取組、事業者・地域の負担軽減の要望

本県では、県民生活に不可欠な鉄道ネットワークの維持・確保のため、JR四国に対し、老朽化対策やバリアフリー化等を支援するとともに、沿線市町と連携して積極的に利用促進策に取り組んでいるところである。

災害復旧についても、県と市町が連携して支援することとしているが、地域の住民生活に不可欠な鉄道の公益性やそれを支える地方自治体の財政状況に鑑み、適切な国の負担や地方財政措置を講じていただきたい。

【実現後の効果】

- ◇ 鉄道の維持や安定的な運行に寄与することで、県民の生活や地域経済に必要な鉄道ネットワークの維持・活性化に繋がる。

○JR四国の経営状況と平均通過人員の推移

【JR四国の近年の経営状況（単体決算、単位：億円）】

	H29	H30	R元	R2
営業損益	△117	△128	△131	△226
経常損益	△5	△16	△20	△83
経営安定基金運用収益等	103	105	103	136
当期利益	△6	△2	5	△65

【県内関係路線の状況】

線名	区間	平均通過人員（人／日）		
		H元	R元	R2
内子線	内子～新谷	4,445	3,298	2,200
予讃線	高松～宇和島	8,823	6,395	4,012
予土線	北宇和島～若井	575	301	225
JR四国全体		6,513	4,416	2,808

○各路線の収入と補助要件

線名	路線距離	路線収入（R2）	路線収入の10%
予讃線	327.0 km	6,386 百万円	638.6 百万円
内子線	5.3 km	64 百万円	6.4 百万円
予土線	76.3 km	46 百万円	4.6 百万円

↑
鉄道軌道整備法上の補助要件

○鉄道と公共土木施設における各補助負担スキーム

鉄道軌道整備法による災害復旧事業

国（1/4）	地方（1/4）	事業者（1/2）
国（1/4）	50% 特交措置	地方の 実質負担

→国の負担割合＝国費＋特別交付税＝37.5%

公共土木施設の災害復旧事業

国（2/3）	地方（1/3） 100%起債
国（2/3）	95% 交付税措置

→国の負担割合＝国費＋交付税＝98.3%

県担当部署：企画振興部 政策企画局 地域政策課

11 高規格道路の整備推進について

[1] 高速道路ネットワークの

「3つのミッシングリンク」の早期解消

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

愛媛県における高速道路ネットワークの「3つのミッシングリンク」を早期に解消し、国土強靱化や地方創生の推進、新型コロナウイルス感染症の拡大で打撃を受けた地方経済の回復を図るため、高速交通を提供するとともに、「重要物流道路」の一翼を担い、一般国道とのダブルネットワークを形成する高規格道路の整備推進と必要な事業費の確保を図ること。

- (1) 四国8の字ネットワークにおける「津島道路」・「宿毛内海道路」の整備推進と未着手区間「御荘～一本松」の早期事業化
- (2) 今治小松自動車道「今治道路」の整備推進
- (3) 大洲・八幡浜自動車道「夜昼道路」・「大洲西道路」の整備推進に必要な事業費の確保

【現状と課題（背景・理由等）】

高速道路ネットワークは、南海トラフ地震などの大規模災害等発生時に迅速な避難や円滑な救援活動、緊急輸送などを支える「命の道」として、また、物流の効率化・販路拡大による産業振興や、広域交流・連携による観光振興など地域経済を支える「地方創生の道」として極めて重要な社会基盤であり、新型コロナウイルス感染症の拡大で打撃を受けた地方経済の回復を図るためにも、県民の悲願であるミッシングリンクの早期解消が不可欠となっている。

○ミッシングリンク 1：「南海トラフ地震等への備えと地域産業の競争力強化等」

南海トラフ地震発生時に深刻な被害が想定されている宇和島以南の地域では、唯一の幹線道路である国道56号が津波浸水により寸断し、陸の孤島が発生することが懸念されており、一般国道とのダブルネットワークの形成が急務。また、地域の基幹産業の競争力強化や交流人口拡大による地域活性化のためにも、「津島道路」・「宿毛内海道路」の整備推進と「御荘～一本松」の早期事業化が不可欠。

○ミッシングリンク 2：「中国～四国の広域的な交流・経済の振興」

「中国やまなみ街道」と、「瀬戸内しまなみ海道」を經由し、「四国8の字ネットワーク」までをつなぐルートのうち、「今治道路」が唯一未供用となっており、中四国の更なる広域交流や産業・観光振興等による架橋効果を最大限に発現させるためには、早期整備が不可欠。

○ミッシングリンク 3：「九州～四国～京阪神の広域高速ネットワーク、避難・救援の軸、地域振興」

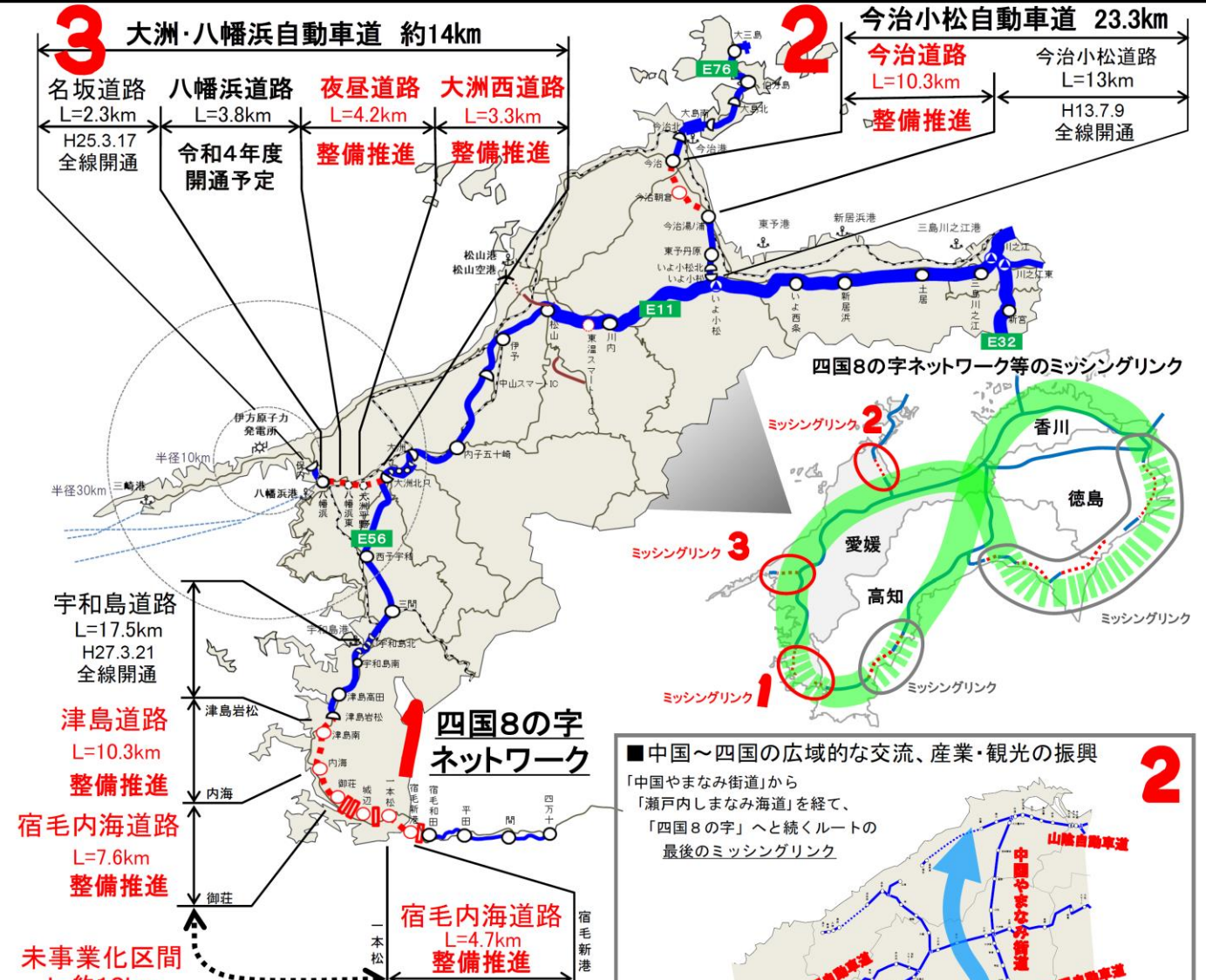
フェリー航路を介した「九州～四国～京阪神」のルートは、東九州の高速道路延伸に伴い、物流面でのニーズ増加など、「新たな国土軸」としての重要性が一層高まっている。大洲・八幡浜自動車道は、この新たな国土軸の一翼を担うほか、万が一の原発事故発生時の広域避難・救援を支える「命の道」として、また、地場産業や観光振興に資する「地方創生の道」となるものであり、全線整備が急務。

【実現後の効果】

- ◇ 高速道路ネットワーク形成による四国、さらには中国・九州・近畿地方が一体となった飛躍的な発展
- ◇ 救命・救急医療はもとより、大規模災害や万が一の原発事故発生時に迅速な避難や円滑な救援活動、緊急輸送などを支える強靱な道路ネットワークの形成
- ◇ 物流の効率化・販路拡大による産業振興や、広域交流・連携による観光振興

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

愛媛県の「3つのミッシングリンク」の早期解消



■大津波により町中心部が浸水(南宇和郡愛南町)

唯一の幹線道路(国道56号)が寸断!
鉄道も無く、空港も遠い...陸の孤島に!

「防災休憩施設」(計画中!)

- ①平常時: 高速道路の休憩施設を兼ねた交流の場
- ②災害時: 津波浸水の影響を受けない防災拠点

唯一の幹線道路である国道56号は、津波浸水により寸断の恐れ、『陸の孤島』が発生!!

最高津波高16.7m(愛南町)
「愛媛県地震被害想定調査(第1次報告)」による

■中国～四国の広域的な交流、産業・観光の振興

「中国やまなみ街道」から「瀬戸内しまなみ海道」を経て、「4国8の字」へと続くルートの最後のミッシングリンク

2

- 広域交流・連携
- 産業・観光振興

■高速道路の整備が進むにつれ、全国シェアが拡大

県西南地域は「養殖マダイ」等の農林水産業が基幹産業

全国シェア約6割

マダイ 全国シェア第1位

■九州～四国～京阪神を結ぶ新たな国土軸を形成

「ダブルネットワーク」の形成

大分・宮崎から200km以上短縮
2時間以上の休憩を確保(ドライバーの負担軽減)

各県庁～吹田IC間の運転距離及び移動時間	本州ルート	四国ルート
起点(終点)	大分	吹田IC
大分	約651km	約426km
移動時間	約7.8時間	約8.2時間
宮崎	約849km	約573km
移動時間	約10.7時間	約10.4時間
鹿児島	約873km	約725km
移動時間	約10.0時間	約12.2時間

※1 「運転距離・移動時間」は各県庁所在地から中国吹田ICまでを計算
※2 四国ルートの航路は「八幡浜港～臼杵港」
※3 移動時間は、フェリー乗船時間(145分)を含む

11 高規格道路の整備推進について

[2] 高速道路ネットワークの機能強化・利便性の向上

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

高速道路の機能強化や利便性の向上を図り、平常時・災害時を問わず人流・物流を支える強靱なネットワークを構築するとともに、高速道路のさらなる利活用を促進するため、主要な交通拠点を結ぶ高規格道路やスマートIC等の整備推進と必要な事業費の確保を図ること。

- (1) 松山外環状道路の「空港線」・「インター東線」の整備推進、
「空港～国道196号」の事業化に向けた計画段階評価の早期着手
- (2) 高速道路の暫定2車線区間の4車線化の促進
(松山自動車道「松山IC～大洲IC」)
- (3) 東温スマートIC(仮称)の令和5年度完成に向けた整備促進
- (4) 一般国道バイパス(国道11号川之江三島BP・新居浜BP・小松BP)の整備推進

【現状と課題(背景・理由等)】

<松山外環状道路>

○松山圏域内外からの松山ICや松山空港、松山港へのアクセス向上

高速道路と圏域内道路との切れ目のないネットワークの形成、交通拠点間のアクセス向上や所要時間の短縮、愛媛県内全域の生産性向上による「地方創生」の推進には、松山外環状道路の全線整備が不可欠。

○松山都市圏の慢性的な渋滞の解消と交通事故の削減、人流・物流の円滑化等

松山都市圏の幹線道路で慢性的に発生している渋滞の解消や交通事故の削減、人流・物流の円滑化等には、供用済のインター線に続き、空港線・インター東線等の整備が必要。

○松山空港の機能強化と連携した整備

松山空港国際線スポットの増設(令和2年度事業化)に併せ、相乗効果を最大限発揮させるため、「空港線」余戸南IC～東垣生IC(仮称)の令和6年春頃の開通に向けた着実な整備が必要。また、更なる利便性の向上を図るため、「空港～国道196号」の事業化に向けた計画段階評価の早期着手が不可欠。

<高速道路の機能強化>

○暫定2車線区間の4車線化による安全性・定時性・信頼性の向上

令和元年9月策定の「高速道路における安全・安心基本計画」で選定された県内4車線化「優先整備区間」の着実な推進。特に、南海トラフ地震や万が一の原発事故発生時の広域避難や救援活動、緊急輸送の他、行楽期の渋滞解消等、平常時・災害時を問わず円滑な交通を確保するためには、「松山IC～大洲IC」の早期全線4車線化が必要。

○スマートICによる高速道路の機能強化と重要な拠点間を結ぶ補完道路の整備促進

東温スマートICは、自衛隊駐屯地や高度医療機関等へのアクセス向上による防災・救急医療体制の強化のほか、産業や観光振興等にも資することから、早期整備が必要。また、高速道路を補完し、ネットワークの信頼性を高め、重要な拠点間等を結ぶ一般国道のバイパス(国道11号川之江三島BP・新居浜BP・小松BP)の整備も重要。

【実現後の効果】

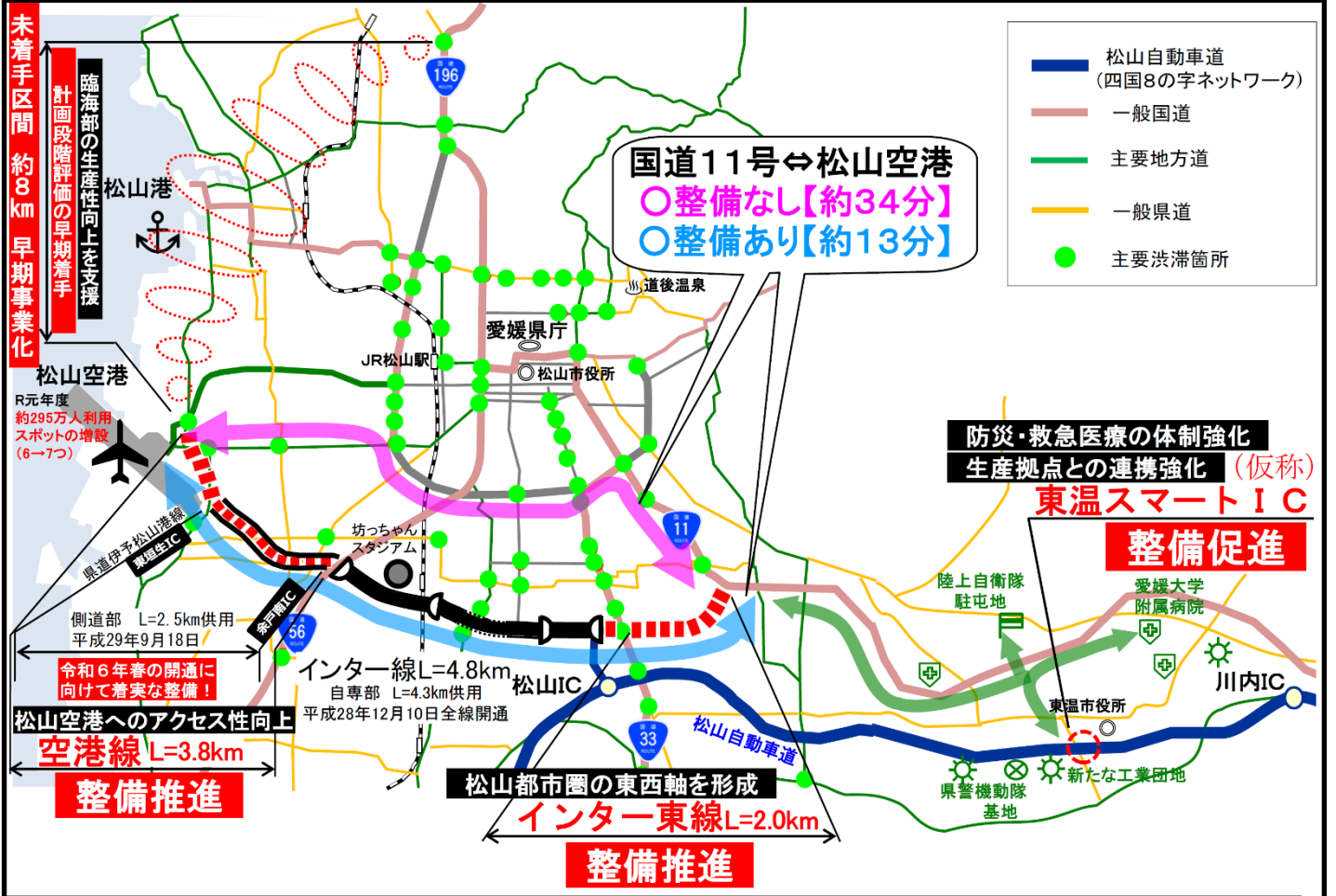
◇松山都市圏の渋滞緩和やアクセス向上による、物流の効率化・移動の円滑化

◇九州～四国～京阪神を結ぶ新たな国土軸の機能強化(4車線)による安全性・定時性・信頼性の向上

◇アクセス拠点の形成による地域活性化や防災・救急医療体制の強化、さらには高速道路の利便性向上と利用促進

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

高速道路ICと空港・港湾等をつ結ぶ、効率的で競争力の高い物流ネットワーク



4車線化による信頼性等の向上、そして新たな国土軸の機能強化 スマートICによる地域拠点の形成、防災・救急医療の体制強化



12 松山空港の機能拡充について

[1] ターミナル地域の整備促進

【国土交通省】

【提案・要望事項】

松山空港の受入環境を充実・強化するため、国際線旅客ビル整備(第2段階)に備えた用地拡張を含むターミナル地域の整備促進を図ること。

【現状と課題(背景・理由等)】

- 松山空港は、国内7路線35便、国際3路線週9便が就航(令和4年4月末時点)し、中四国屈指の空港であるが、スポット数が6つと近隣の同規模空港に比べて少なく、朝夕の時間帯を中心に空きがないため、国際線優先の5番スポットを国内線も使用せざるを得ないなど、空港全体としてスポット運用に余裕がない状況にある。
- 現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、空港利用者が激減するなど大変厳しい状況であるが、事態収束後に本県経済をいち早く回復軌道に乗せ、更なる成長軌道に押し上げていくためには、苦境に直面する中であっても、将来の発展に必要な布石は打たなければならないと考えており、松山空港を核として、本県と国内外との間の人やモノの流れを早期に復活させ、交流人口の更なる拡大を進めて行くことが不可欠である。
- このような中、県では、令和2年に「松山空港将来ビジョン検討会」において、中長期的な視点のもと、将来の松山空港のあり方を検討し、令和16年度の年間利用者数387万人という目標案を提示するとともに、国際線の複数便同時対応が可能となるよう、現在の国際線旅客ビルの西側へ段階的に整備を行う将来配置計画案を策定したところである。
- 現在、目標案の達成に向けて、国内・国際航空会社と連携したプロモーションに積極的に取り組んでおり、国際線旅客ビルについては、令和6年春の第1段階完成に向けて、松山空港ビル株において、国からのご尽力もいただきながら整備を進めているところである。
- 国におかれては、引き続き、建設中の増設スポットの早期供用に向け、工事を推進していただくとともに、国際線旅客ターミナルビルの用地拡張など、庁舎管制塔の移転等を含むターミナル地域の整備促進を要望する。

【実現後の効果】

- ◇国際線において複数便同時対応や、増加する利用者への適切な対応が可能になるとともに、航空ネットワークの拡充による本県経済の活性化に資する。

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課 航空政策室

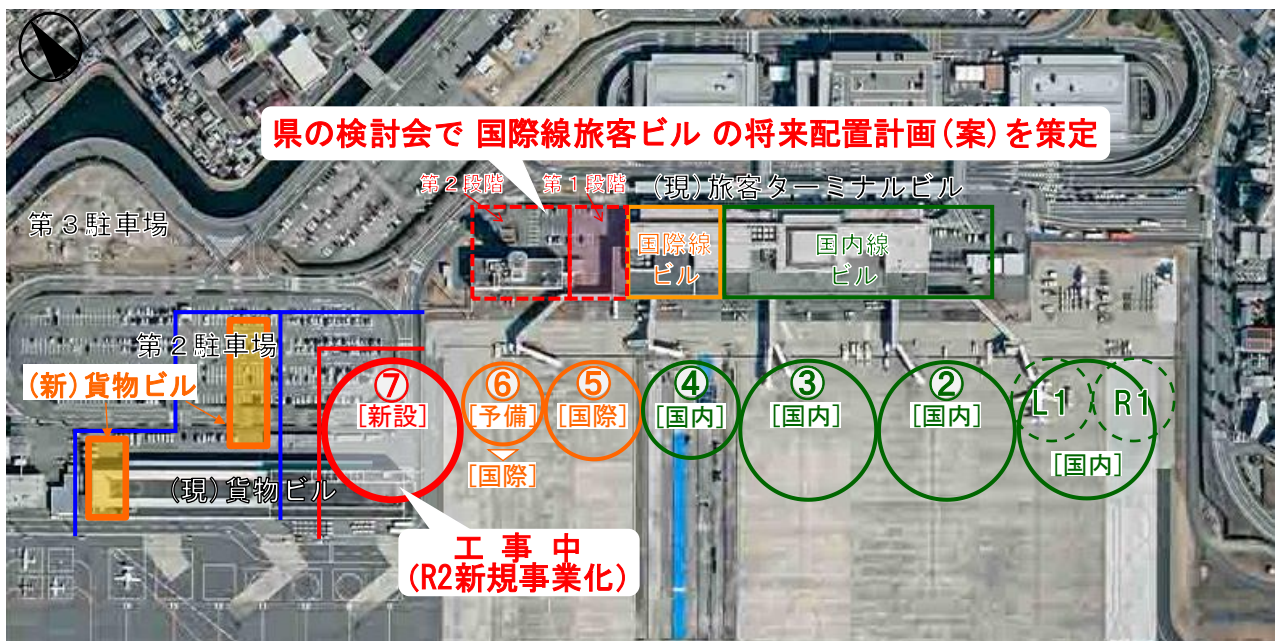
1 スポットの使用状況

R元. 10月現在(コロナ禍前)

		7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	
1番	国内		✈	✈		✈	✈			✈		✈	✈	✈				
2番		✈	✈	✈		✈	✈	✈	✈			✈	✈				✈	
3番		✈		✈	✈	✈			✈	✈	✈	✈	✈	✈			✈	✈
4番		✈	✈	✈		✈		✈	✈			✈	✈	✈				✈
5番	国際				✈		✈			✈		✈	✈		✈			
6番	予備	予備スポット（航空機の故障など不測の事態に対応するためのスペース）																
7番	新設	令和2年度から国予算で新規事業化																

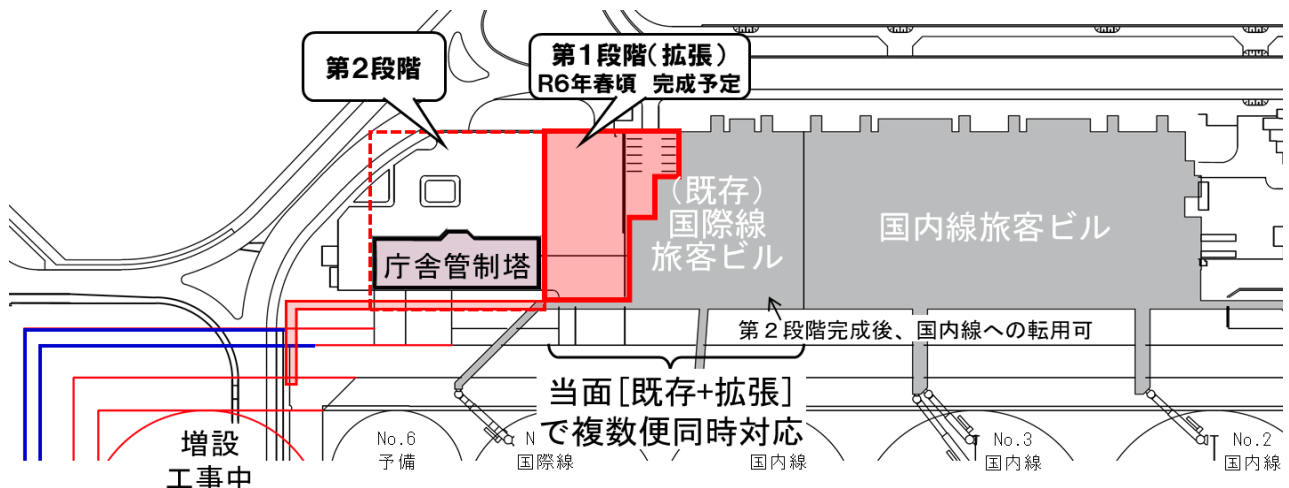
で囲んだ時間帯は国際線スポットに国内線が駐機

2 松山空港ターミナル地域の機能拡充（案）



※スポット番号は、令和3年2月に変更

3 松山空港国際線旅客ビルの将来配置計画（案）



12 松山空港の機能拡充について

[2] C I Q体制の充実・強化

【財務省・法務省・厚生労働省・農林水産省】

【提案・要望事項】

松山空港のC I Q（税関・出入国管理・検疫）体制の充実・強化を図ること。

【現状と課題（背景・理由等）】

- 愛媛県では、松山空港の国際化に向け、国際線の維持・拡充に取り組んでおり、平成7年4月のソウル線就航、平成16年7月の上海線就航に加え、令和元年7月には台北線が就航したことにより、松山空港の国際線は3路線となっている。（コロナ禍により、令和2年3月以降、全路線で運休が続いている。）
- 国による訪日プロモーション事業等の効果もあり、松山空港においても外国人旅行者の割合が年々増加し、平成30年度には国際線利用者数が過去最多となった一方、C I Q機関は限られた人員体制のもとでの対応を余儀なくされており、平成23年11月には、台湾からのチャーター便到着の際に、外国人旅行者の入国審査に長時間を要し、利用者から大きな不満の声が上がる事案が発生したほか、定期便においても、手続きの時間が長くなるが増えていた。
- さらに、コロナ禍が長期化する中、国は、国際線の到着空港を主要6空港に限定し、到着客全員を対象に抗原検査を行うなど、水際対策を強化しているが、海外との本格的な往来再開には、観光目的の外国人旅行者の受入れ再開に向けた具体的なプロセスを早急に示すとともに、地方空港における必要な検疫体制を確保することが不可欠となっている。
- 県では引き続き、松山空港国際線の路線拡充に積極的に取り組むとともに、国際線スポットの早期完成を要望しているほか、松山空港ビル株式会社においても外国人旅行者の受け入れ拡充に向け、国際線ターミナルビルの建替えを進めているところであり、C I Q体制の更なる充実・強化が必要となっている。

【実現後の効果】

- ◇ 外国人旅行者を中心とした国際線利用者の利便性向上

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課 航空政策室

1 松山空港のC I Q機関概要

手続き	税 関 (Customs)	出入国管理 (Immigration)	検疫 (Quarantine)			
			人・機体	植物	動物	
所管官庁	財務省	法務省	厚生労働省	農林水産省	農林水産省	
松山空港の状況	指定状況	7.4.4 指定	7.4.1 指定	7.4.4 指定	[貨物] 7.4.4指定 [携帯品] 6.4.1指定 [貨物] 7.4.4指定 [携帯品] 3.6.3指定	
	対応機関	神戸税関 松山税関支署	高松出入国 在留管理局 松山出張所	広島検疫所 松山出張所	神戸植物 防疫所 松山出張所	動物検疫所 小松島出張所 (高松空港分室)
	空港での 対応人数	6~7名	4~5名	2名	1名	1名
	常駐の 有無	出張対応	出張対応	出張対応	出張対応	出張対応

2 就航状況

国際線就航状況

路線	運航開始日	運航会社	便数	運航曜日
ソウル線	H29.11.2	チェジュ航空	3便/週	火・木・日
上海線	H16.7.15	中国東方航空	2便/週	月・金
台北線	R元.7.18	エバー航空	2便/週	木・日

(参考) 国内線就航状況

路 線	便数
東京 (羽田)	12便/日
東京 (成田)	3便/日
名古屋 (中部国際)	3便/日
大阪 (伊丹)	11便/日
福 岡	4便/日
鹿児島	1便/日
沖縄 (那覇)	1便/日

※2020年冬ダイヤ (新型コロナウイルス感染症の影響による運休・減便を除く)

※台北線は令和2年4月11日から4便/週への増便が予定されていた。

3 松山空港国際線利用状況推移

	年度	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31/元
ソウル線	利用者数	32,624	36,016	32,362	30,723	33,751	34,677	33,869	29,457	25,032	26,688	30,995	14,758	22,277	72,613	41,848
	外国人割合	35.9%	46.1%	50.4%	31.6%	27.9%	34.7%	24.9%	30.3%	42.2%	60.0%	72.0%	57.7%	71.0%	68.2%	53.6%
上海線	利用者数	15,469	19,699	17,300	9,953	15,341	15,062	18,341	17,777	8,471	8,892	7,719	11,898	16,228	16,526	13,080
	外国人割合	16.1%	13.5%	18.5%	26.4%	16.7%	16.5%	16.3%	18.2%	22.5%	40.1%	50.6%	44.2%	57.8%	64.2%	58.6%
台北線	利用者数	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	17,672
	外国人割合	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	68.1%
チャーター便	利用者数	4,781	5,204	4,199	4,674	3,910	4,348	4,678	5,153	5,124	3,972	3,076	3,076	8,211	12,647	8,607
計	利用者数	52,874	60,919	53,861	45,350	53,002	54,087	56,888	52,387	38,627	39,552	41,790	29,732	46,716	101,786	81,207

※ ソウル線は平成7年4月から、上海線は平成16年7月から、台北線は令和元年7月から運航開始

※ 上海線は週2便、ソウル線は週3便、台北線は週2便

※ 新型コロナウイルス感染拡大の影響により全路線運休中 (運休期間: 上海線R2.2.1~、ソウル線R2.3.9~、台北線R2.2.27~)

12 松山空港の機能拡充について

[3] 進入管制空域の返還

【国土交通省】

【提案・要望事項】

松山空港の進入管制空域の返還について米国に強く要求すること。

- ・ 米軍岩国基地の管理下にある松山空港の進入管制空域及び進入管制業務の日本への返還について米国に強く要求すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

- 松山空港においては、日米安全保障条約に基づき、航空機の安全な離発着に不可欠な進入管制空域及び進入管制業務が米軍岩国基地の管理下にあるため、高度 900mから 4,500mまでを米軍岩国基地が管制し、その上下の空域は日本側が管制するという複雑な空域利用を強いられている。
- 沖縄の進入管制空域が、平成 22 年 3 月 31 日に返還され、軍民共用空港を除く民間空港で米軍が進入管制権を握るのは松山空港のみとなっている。
- 岩国飛行場は、平成 24 年 12 月より軍民共用空港となり、民間航空機の進入管制業務も米軍が管理しているため、松山空港の進入管制権の返還が一層困難な状況となっている。
- 日米両政府が合意した「在日米軍再編実施のためのロードマップ」に示された厚木基地の空母艦載機などの岩国基地への移駐が平成 30 年 3 月に完了し、進入管制空域の返還は一層困難な状況となっている。

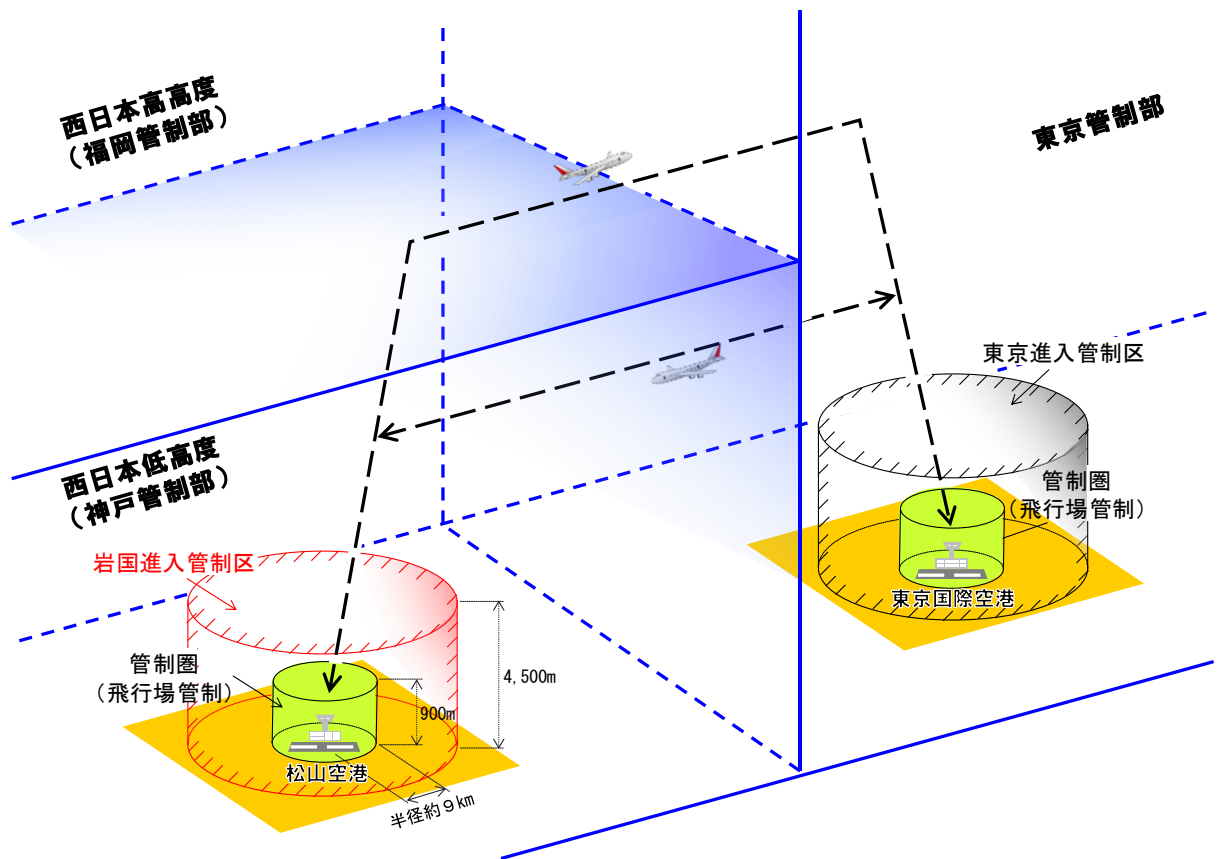
【実現後の効果】

- ◇ 日本側が一元的に航空管制を行うことで、民間航空機の効率的な運航が可能となる。

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課 航空政策室

管制区及び管制圏の構成

(松山 ⇒ 東京の場合)



航空交通管制圏

飛行場上空を管制

松山の場合、空港事務所の管制タワーで行う。
上空 900m (3,000 フィート)、半径 9 km の範囲

進入管制区

管制圏（飛行場管制）と航空路をつなぎ、両者間の出入りを管制

一般空港では、飛行場自前もしくは他官署のレーダーで行っている。

※ 松山空港の場合、米軍岩国基地で実施

航空交通管制区

航空路の航空機を管制

札幌、東京、福岡、神戸の 4 管制部で行う。

