

最重点項目

Ⅱ 防災・減災対策

8 西日本豪雨災害により被災したかんきつ産地の復興について

【農林水産省】

【提案・要望事項】

西日本豪雨災害により大きな被害を受けたかんきつ産地の創造的復興に向けた再編復旧の取組への支援

- ・再編復旧4地区の着実な推進に必要な予算を確保すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○産地の復旧状況

平成30年7月に発生した西日本豪雨災害では、「かんきつ王国愛媛」を支える南予地域等の主要産地で、数多くの園地が崩落し、収入の糧となる樹体やスプリンクラー・モノレール等の施設が流失したほか、パイプラインが破損、道路が寸断するなど、崩落園地以外にも影響は広範囲に及んだ。

県では、「かんきつ産地の創造的復興」を県政の最優先課題に位置づけ、市町やJA等と一丸となって取り組んできた結果、パイプラインや農道、モノレール等の施設復旧が概ね完了し、ほぼ被災前の状態を取り戻している。崩落園地の復旧についても、「原形復旧」「改良復旧」「再編復旧」の3つのパターンで進めており、国の災害復旧事業を活用した「原形復旧」「改良復旧」は、復旧工事がほぼ完了し、順次営農が再開されている。

○再編復旧の取組

原状への復旧のみならず、急傾斜な厳しい生産条件、担い手の高齢化や労働力不足等の産地の課題に対応するため、国庫補助事業を活用し、県下4地区で周辺の被災していない園地も含めて大規模にほ場整備を行う「再編復旧」を進めている。4地区では、関係市町やJA等と連携し、災害に強く生産性の高い園地への再建はもとより、優良品種やマルチドリップ栽培等の先進技術の導入、早期成園化、新規就農者の育成等の取組を一体的に進めている。

○再編復旧4地区の進捗状況

玉津地区（宇和島市吉田町）は、令和2年度から農地中間管理機構関連農地整備事業に着手し、令和3年度から工事を開始。

上浦地区（今治市大三島）、由良地区（松山市興居島）は、令和3年度から農地中間管理機構関連農地整備事業に着手し、上浦地区は令和3年度から、由良地区は令和4年度から工事を開始。

立間地区（宇和島市吉田町）は、令和4年度から畑地帯総合整備事業に着手し、令和5年度から工事を開始。

【実現後の効果】

- ◇ 被災したかんきつ農家の経営発展に加え、新規就農者の確保、オリジナル品種の生産拡大等が図られ、産地や地域の維持発展につながる。
- ◇ 本県の農業を支えるかんきつ産地の創造的復興により、本県農業全体の体質強化が図られる。

県担当部署：農林水産部 農業振興局 農地整備課

かんきつ産地の創造的復興に向けた再編復旧の取組状況

◆ 取組内容

- 災害に強く生産性の高い園地に再建（周辺の被災園地以外も含めた大規模なほ場整備）
- ほ場整備とあわせて農地を担い手へ集積
- 新品種・優良品種の導入、ハウス等施設整備、マルチドリップ栽培等先進技術の導入等

①玉津(たまつ) 宇和島市吉田町

【整備構想図】



【玉津地区の取組】

【基盤整備関係】

- 園地の緩傾斜化、道路・排水路の整備
- 担い手への農地集積

【営農支援関係】

- 代替園地の確保
- 苗木の確保・大苗生産、根域制限栽培の実証
- 紅プリンセスの産地化

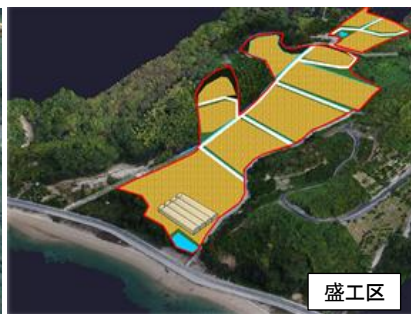
【工事の実施状況(R5.1月)】



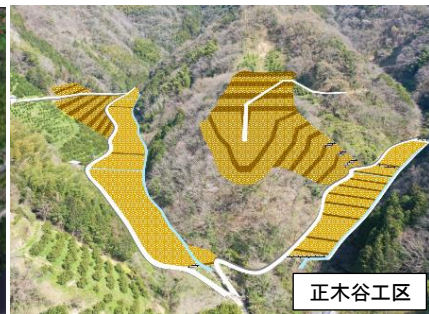
②由良(ゆら) 松山市興居島



③上浦(かみうら) 今治市大三島



④立間(たちま) 宇和島市吉田町



◆ 事業実施スケジュール（予定）

地区名	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
①玉津(たまつ) 宇和島市吉田町	構想検討 地元合意	計画策定 (県単)	農地中間管理機構関連農地整備事業 区画整理 6.8ha						
②由良(ゆら) 松山市興居島	構想検討 地元合意	計画策定 (国補)	農地中間管理機構関連農地整備事業 区画整理 9.7ha						
③上浦(かみうら) 今治市大三島	構想検討 地元合意	計画策定 (国補)	農地中間管理機構関連農地整備事業 区画整理 6.8ha						
④立間(たちま) 宇和島市吉田町	構想検討 地元合意	計画策定 (国補)	畑地帯総合整備事業 区画整理、農道、用水施設 7.4ha						

9 肱川緊急治水対策の推進について

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

肱川緊急治水対策の推進

- ・西日本豪雨により甚大な浸水被害が発生した肱川流域の再度災害防止に向け、河道整備をはじめ、山鳥坂ダム建設や野村ダム改良など、新たな河川整備計画に基づく整備を推進すること。
- ・県管理区間の河川改修を推進するための事業費の確保及び国管理区間における河川改修やそれに伴う内水対策、山鳥坂ダム建設及び野村ダム改良事業を推進すること。
- ・山鳥坂ダムの水源地域整備計画に位置付けられた県道小田河辺大洲線の整備を推進すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○肱川における治水対策の現状と西日本豪雨での浸水被害

肱川流域では、これまでも度重なる洪水被害を受けてきた中、平成 30 年の西日本豪雨では、過去に経験のない降雨により、平成 16 年に策定した河川整備計画の目標流量を超える洪水が発生し、浸水戸数約 4,700 戸、浸水面積約 1,400 h a の甚大な浸水被害となったことから、住民の生命・財産や産業、経済活動を守り、過疎化が進む流域の人口流出防止や集落の存続を図るため、再度災害防止に向けた治水対策の早期完成が喫緊の課題となっている。

○河川改修やそれに伴う内水対策の推進

復興まちづくりと一体となった大洲市大川地区の堤防整備をはじめとする県管理区間（大洲市菅田～西予市野村）の事業推進と、堤防漏水対策等を具体化した令和 4 年の河川整備計画に基づく国管理区間の着実な整備推進のための事業費の確保が必要である。また、堤防整備等の実施に伴い、洪水に対する安全性向上が図られる一方で、内水対策が必要となる箇所が増加するため、接続する河川で流域治水関連法の適用を図り、都谷川の特定都市河川指定に伴う排水機場整備や土地利用規制に取り組むなど、流域一体となった対策が必要である。

○山鳥坂ダム建設の推進と野村ダム改良による洪水調節機能の強化

山鳥坂ダム建設は、令和 7 年度に予定しているダム本体基礎掘削工事着手に向けた重点的な予算確保と早期運用開始に向けた事業の推進が必要である。また、野村ダムの放流設備増強についても、早期の洪水調節機能強化を目指し、予算確保と改良事業の推進が必要である。

○山鳥坂ダムの水源地域振興の核となる県道の整備推進

また、県道小田河辺大洲線の整備は、水源地域振興の核であるとともに、中でもダム本体関連工事の着手までに完了する必要がある一次切替区間について、整備推進及び事業費の確保が不可欠である。

【実現後の効果】

- ◇ 西日本豪雨と同規模の洪水に対する再度災害防止

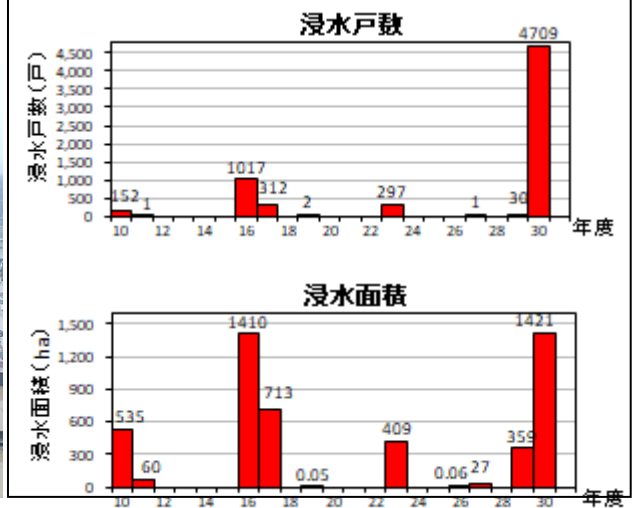
県担当部署：土木部 河川港湾局 河川課
道路都市局 道路建設課

◎西日本豪雨による浸水被害

東大洲地区の浸水状況



【近年の浸水被害】



◎肱川改修【県管理区間・山鳥坂ダム建設等】

肱川緊急治水対策

- ①緊急の対応**
 - 河川（国・県）
 - 予備費による樹木伐採、河道掘削
 - 野村ダム下流などの土砂堆積部の河道掘削
 - 暫定堤岸上げ（+0.7m）
 - 野村ダム
 - 事前放流（600万tを確保）
 - 洪水貯留率率水位の更なる低下*
 - 野村ダム、鹿野川ダムの放流警報
 - 新たな放流警報手法（試行開始）
 - <2019年～>
 - 鹿野川ダム改修により増大した容量の有効活用
 - 野村ダム操作規則変更
 - 鹿野川ダム操作規則変更
- ②概ね5年後**
 - 平成30年7月豪雨を基に実施
 - 下流河川（国・県）
 - 激特事業による堤防整備、暫定堤防の撤上等々
 - 野村ダム下流など
 - 河道掘削などの対策を実施*
 - 激特事業による下流方向向上により可能なダム操作規則の変更
 - 野村ダム操作規則変更*
 - 鹿野川ダム操作規則変更*
- ③概ね10年後**
 - 更なる河川整備等
 - 山鳥坂ダム運用開始
 - 野村ダム放流設備増強

事業間連携河川事業（6工区）

復興まちづくりと一体となった河川整備（大洲市大川）

住宅用地・防災広場・公園緑地
大洲市事業
堤防整備
県事業

◎山鳥坂ダム及び県道小田河辺大洲線の整備推進



10 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) 南海トラフ地震・津波対策の推進

- ・国が進める南海トラフ巨大地震の被害想定の見直しについて、地方自治体により詳細な被害の様相を示して住民の理解を得ることができるよう、関係省庁間で推計方法の整合性を確保したうえで、具体的な推計方法及びその明確な根拠を明示すること。また、地方自治体が実施する被害想定見直し及びその対策への財政支援措置を講じること。
- ・地方自治体が取り組む夜間・早朝等の津波避難促進の取組みや、夜間等の安全な避難環境の整備に対する財政支援措置を講じること。
- ・「事前復興」を法令等へ明確に位置付けて事前復興の推進体制を整備するとともに、地方自治体の取組みを促進する支援措置を講じること。
- ・南海トラフ地震臨時情報発表時における防災対応の実効性を高める取組みを充実・強化すること。

(2) 頻発化・激甚化する豪雨災害に備える避難対策等の推進

- ・豪雨災害等から住民の生命・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周知徹底や理解促進に取り組むとともに、線状降水帯発生予測などの気象情報について早期の精度向上を図ること。
- ・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。

(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

- ・大規模災害時の人命救助や物資輸送等に万全を期するため、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東温スマートインターチェンジが開設される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) 南海トラフ地震・津波対策の推進

本県は、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、南海トラフ地震に対する地震・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の被害想定及び防災対策の見直し

国では現在、基本計画に掲げた減災目標の達成状況を確認するため、防災対策の進捗や最新の知見を踏まえた被害想定の見直しが検討されている。

地方自治体がさらに具体的に地域の被害を想定し、住民の理解を得ながら防災対策を推進するためには、国の関係省庁間で推計方法の整合性を確保したうえで、明確な根拠に基づく推計方法を明示することが不可欠である。

また、国の想定見直しに伴い地方自治体を実施する被害想定の見直し及びその結果必要となる対策への財政支援措置を講じることにも必要である。

○夜間・早朝等の津波避難対策の充実

南海トラフ巨大地震による甚大な被害が想定される宇和海沿岸地域では、地方自治体に取り組む夜間・早朝等の津波避難促進の取組みや、夜間等の安全な避難環境の整備に対する財政支援措置など、津波避難対策の充実を図る必要がある。

○事前復興の取組みを推進するための体制整備及び財政支援措置

南海トラフ巨大地震の被害を最小限に抑え、迅速かつ適切な復興を図るため、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」の取組みが不可欠である。本県では、市町が事前復興計画を策定するための指針を作成したところであるが、国においても、事前復興を法令等へ明確に位置付け推進体制を整備するとともに、ソフト・ハード両面で、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。

○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みの充実・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、ライフライン事業者など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をはじめ、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。

(2) 頻発化・激甚化する豪雨災害に備える避難対策等の推進

本県が被災した西日本豪雨災害の教訓等を踏まえ、近年頻発化・激甚化する豪雨災害に備えるためには、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。

○避難情報の理解促進及び気象情報の精度向上、避難対策への財政支援措置

災害時に、一人でも多くの住民の命を守るためには、住民が避難情報を正しく理解し、躊躇なく避難する必要がある。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の提供を促し、住民等の早期避難の実現を図る必要がある。また、線状降水帯の発生予報など、住民の避難行動に直接結び付く気象情報の更なる精度の向上を図る必要がある。

○被災者生活再建支援制度の適用拡大

被災者生活再建支援制度は、これまでも過去の災害の教訓を踏まえた見直しが行われてきたが、本県は西日本豪雨災害の際、適用対象外である住家の「半壊」や「床上浸水」の被害について独自に支援を行ったところ。被災者が一日も早く日常生活を取り戻すには、引き続き必要な適用拡大を図る必要がある。

(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。

【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
- ◇ 災害発生時の自衛隊の迅速な災害対応・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

10 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) 社会資本整備に必要な予算の総額確保

- ・ 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) 防災・減災対策に必要な予算の重点的な配分

- ・ 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、物価が高騰する中でも「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に実施するための予算について、例年以上の規模で早期の配分が必要である。また、「5か年加速対策」終了後も、中長期的な見通しのもと、引き続き安定的・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

平成30年7月豪雨 (主) 宇和野村線 (西予市)



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

平成30年7月豪雨 (砂) 戸板川(今治市)

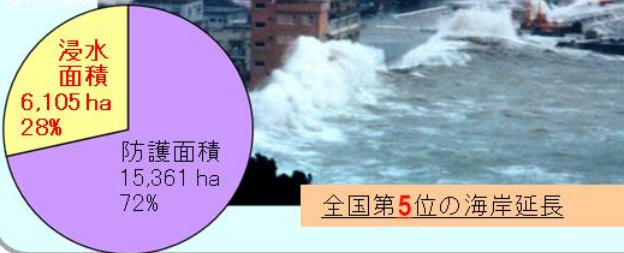


海岸

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

「愛媛県海岸保全基本
計画(H27改定)」におけ
る重点整備による防護
される面積の状況
(R4年度末)

平成16年 三崎港海岸(伊方町)



河川

洪水や津波等による被害発生への恐れ

平成30年7月豪雨 (一) 肱川 大洲市



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



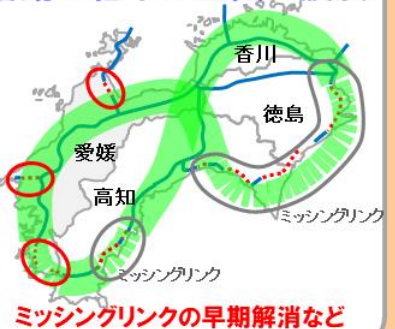
産業・工業の“愛媛”

- 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
- かんぎつ類収穫量・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！

10 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) 予算の総額確保や必要な予算の配分

- ・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) 制度の拡充や効果的・経済的な点検手法の導入

- ・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みを進めること。

【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 6 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・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の必要な予算の配分が求められる。

○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、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みの推進

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み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

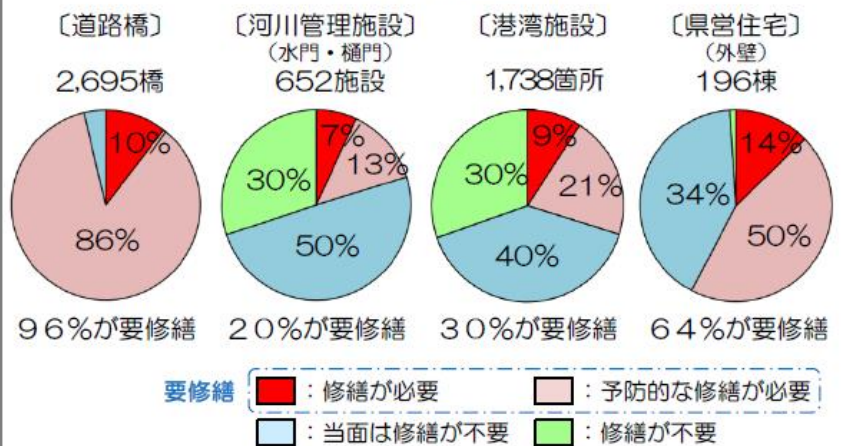
○社会インフラの老朽化対策が急務

《本県の建設後50年が経過する施設割合》

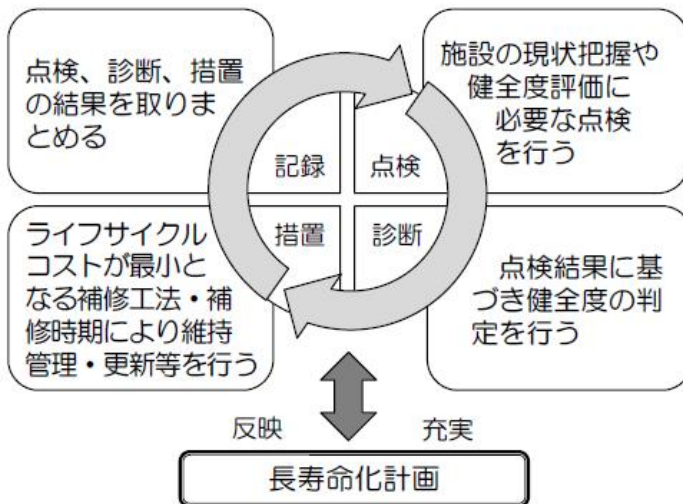
	R4.4 現在	R14.4 10年後	R24.4 20年後
〔道路橋〕	37%	58%	74%
〔トンネル〕	19%	41%	62%
〔河川管理施設〕 (主要水門・樋門)	16%	46%	79%
〔港湾岸壁等〕 (主要施設)	21%	53%	74%

20年後には、7割超が建設後50年以上

《本県の主な施設の状況》



○適切な維持・更新等に要する予算確保が課題



メンテナンスサイクルを確実に行うためには
適切な維持・更新等に要する予算確保が課題

補助・交付金制度の拡充

《予算確保が課題の事例》



(国)319号法皇トンネル[愛媛県管理] S35年建設/延長1,663m

○効率的・経済的な点検手法の導入が必要



- ・ICTやAIによる新技術の積極的な活用
- ・効果的・経済的な点検手法の導入促進
- ・国、地方が一体となり協働して推進

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！

10 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整備の推進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では、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、施設の老朽化が課題である。

【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、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、初期段階でも一定の効果を発揮する「段階的整備」を基本に、堤防工事を進め河口部の水門工事に着手するなど、津波に対する防護効果の早期発現を目指している。

また、海岸保全施設の長寿命化計画に基づき、老朽化対策を実施し、地震・津波時においても、海岸保全施設の機能を確保するよう努めている。

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れるよう、防災・減災対策に係る事業費の確保が必要である。

【実現後の効果】

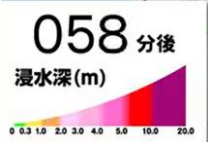
- ◇ 南海トラフ地震の発生に備えた防災・減災対策の推進
- ◇ 県民の安全・安心な暮らしの確保

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

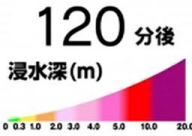
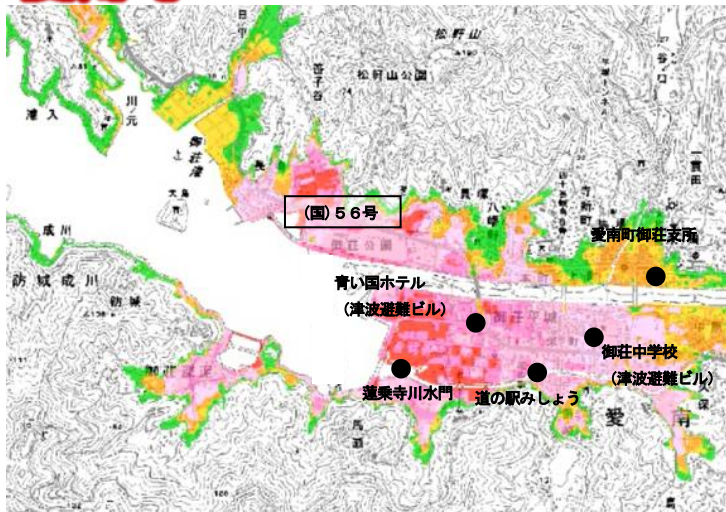
愛媛県地震被害想定調査
(最大クラスの津波)

愛媛県の海岸線延長 約1,700km
(全国第5位)



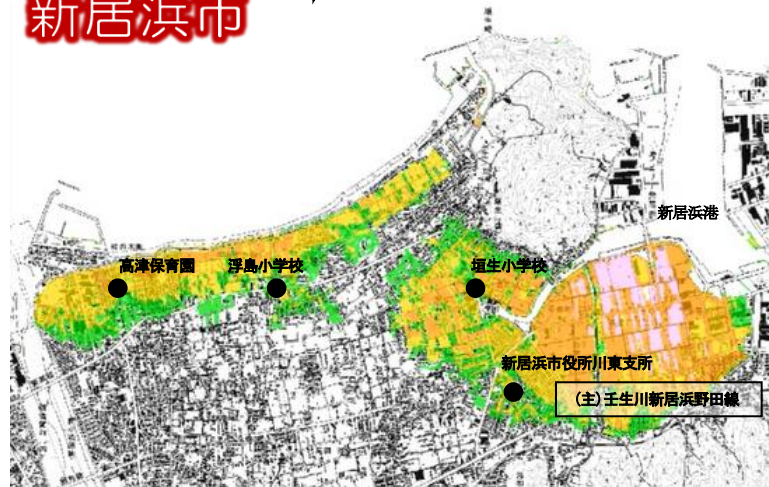
最大津波水位 16.7m
浸水面積 771ha(浸水 30cm 以上)

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 1,700 km の海岸【全国第 5 位】

海岸保全区域 1,188 km 【全国第 3 位】

整備対象海岸 373 海岸 (445 地区) 340 km
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) 130 km
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

10 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[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

- ・近年の気候変動の影響による土砂災害リスクの増大に備え、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着実に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）】

○激甚化・頻発化する豪雨による土砂災害リスクの高まり

近年、全国各地で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 7 月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、JR や浄水場など重要インフラが被災し、県民生活に多大な影響を及ぼしたところ。

今後激甚化・頻発化が懸念される豪雨に備え、土砂災害対策の推進が急務。

○多くの土砂災害警戒区域と低い整備水準

本県は、脆弱な地質構造や急峻な地形のため、土砂災害警戒区域数は 16,334 箇所（全国 17 位、R4.12 月末時点）と多く、土砂災害防止施設の整備などハード対策の着手率は約 2 割と低い整備水準に留まっていることから、ハード対策を着実に推進するとともに、早めの避難に繋がるソフト対策の充実が必要。

また、完成から長期間が経過した施設が多く、適切な機能維持も必要。

【愛媛県内の取組】

○激甚化・頻発化する豪雨に備えた土砂災害対策

平成 30 年 7 月豪雨で土石流等による甚大な土砂災害が発生した南予地域において、再度災害を防止するため、集中的に砂防堰堤等の整備を進めているほか、あらゆる関係者と連携して「流域治水」を推進している。

○「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対策を着実に進めている。

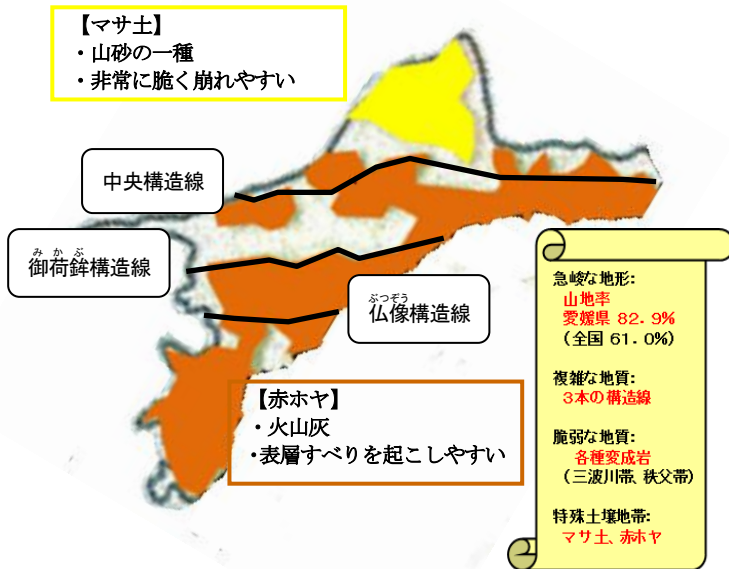
- ・ハード対策では、人家連担地域や要配慮者利用施設など、緊急性や重要性の高い箇所から土砂災害特別警戒区域の解消に向けた施設整備を推進しているほか、長寿命化計画に基づく既存施設の老朽化対策にも取り組んでいる。
- ・ソフト対策では、「危険箇所の周知」「切迫した危険度の周知」「防災意識の向上」の 3 テーマに基づき、二巡目の土砂災害警戒区域の指定促進や土砂災害警戒情報の発信、砂防学習会の充実など、住民の防災意識向上や避難の実効性を高め、「人的被害ゼロ」を目指した取組みを実施している。

【実現後の効果】

- ◇ 土砂災害からの安全・安心が確保され、快適な暮らしを実現

県担当部署：土木部 河川港湾局 砂防課

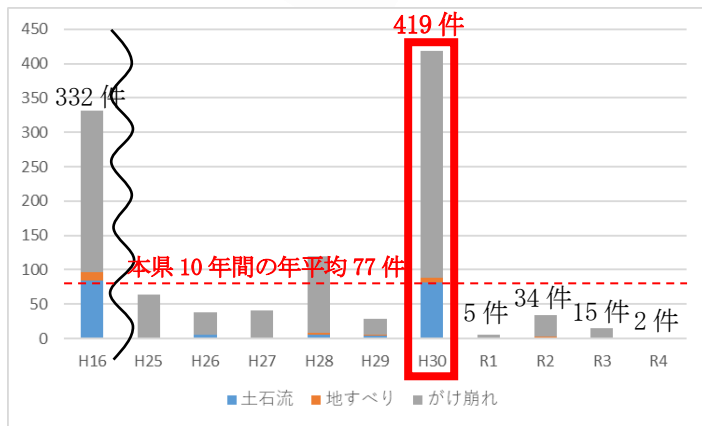
○急峻な地形、複雑・脆弱な地質



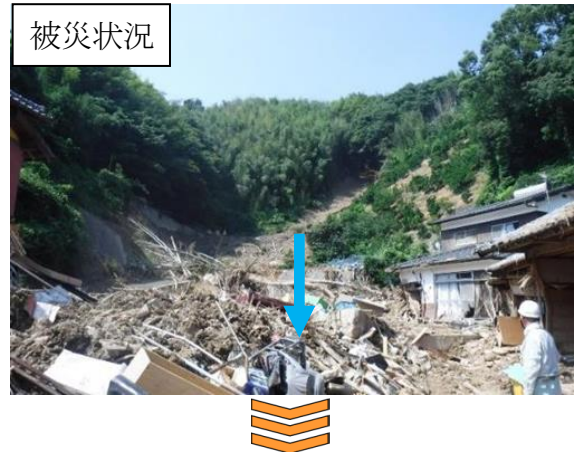
○土砂災害警戒区域数等 (R4. 12月末時点)

土砂災害警戒区域 公表済数			
全国計	686,627箇所	順位	
平均	14,609箇所		
愛媛	16,334箇所	17位	
土砂災害警戒区域			
指定箇所数		指定率	
680,233箇所	順位	99.07%	順位
14,473箇所	17位	99.96%	30位
16,328箇所	17位	99.96%	30位
土砂災害特別警戒区域			
指定箇所数		指定率	
582,130箇所	順位	84.78%	順位
12,386箇所	17位	85.26%	25位
13,926箇所	17位	85.26%	25位

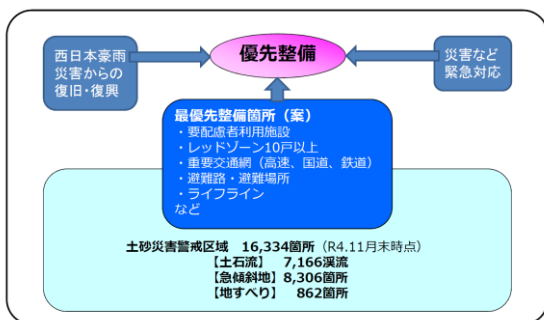
○土砂災害発生状況



○平成 30 年 7 月豪雨からの復興状況



○ハード対策の重点化イメージ



○「いのちとくらしを守る土砂災害対策」の推進



10 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】

治水対策の推進

- ・ 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。
- ・ 県管理河川の整備に必要な事業費を確保すること。
- ・ 国管理区間の河川整備を推進すること。
- ・ 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を拡充すること。
- ・ 住民の避難支援体制強化に必要な事業費を確保すること。

【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、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。

河川の整備率は45.6%と依然低水準にあるものの、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を活用し、新規事業に着手するなど投資効果が徐々に現れており、今後も引き続き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を推進し、増大する水害リスクへの対策を着実に進めていく必要がある。

○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、濁水リスクを軽減するため、利水容量内の堆砂除去に補助対象を拡大するなど、制度の拡充が求められる。

○大規模氾濫に対する避難支援体制強化の推進

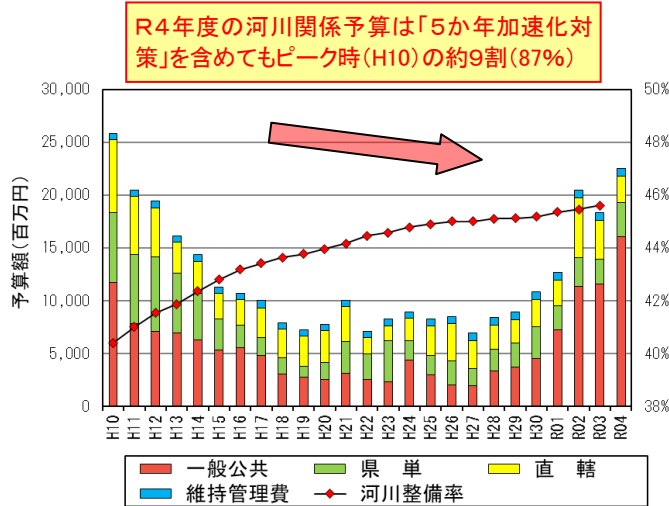
大規模氾濫に対する避難体制を構築する上で根幹となる洪水浸水想定区域図や洪水ハザードマップ等の技術的・財政的な支援が引き続き必要である。

【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)

◎ダムの堆砂と取水制限の状況

令和4年3月31日

ダム名称	鹿森ダム	黒瀬ダム	玉川ダム
経過年数	59	49	51
① 総貯水容量内堆砂量 (千m ³)	545	4,706	860
② 計画堆砂量 (千m ³)	280	2,000	800
堆砂率(%) ①/②	194.6%	235.3%	107.5%
これまでの土砂撤去総量 (千m ³)	50.7	160.4	105.5
異常洪水時防災操作の実績	7回	3回	0回
過去20年間の取水制限発生回数	3回	0回	6回

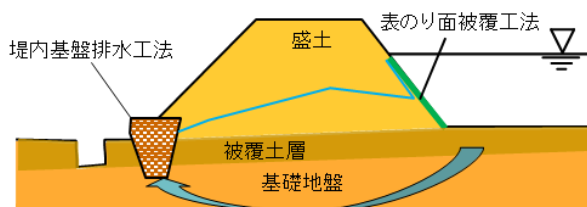
◎河道掘削による事前防災対策の推進



(二) 加茂川 (西条市)

◎重信川 (国管理区間)

堤防漏水対策例

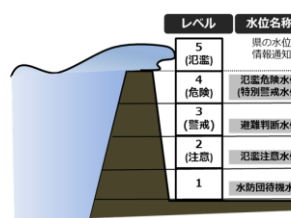


◎大規模氾濫に対する避難支援体制強化の推進 ~水防災意識社会再構築の取組~

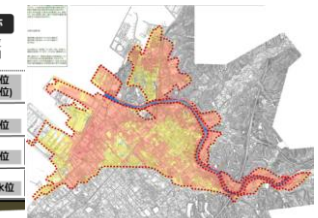
大規模氾濫への避難支援体制強化

■ソフト対策の拡充

●危険水位設定



●洪水浸水想定区域図



(二) 金生川 (四国中央市)

●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

10 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】

(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じること。

(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・配水管の更新への補助について、恒久的なものとする。

【現状と課題（背景・理由等）】

○水道施設の防災対策等を推進する背景

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維持が求められる。

○水道施設の防災対策等の現状

国では、「防災・減災、高度強靱化のための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3年度末における県内の水道施設の耐震化率は浄水場：65.2%（全国6位）、配水池：71.5%（同9位）、基幹管路の耐震適合率：32.9%（同34位）となっている。各市町では耐震化に取り組んでいるものの、財政事情等により耐震化の進捗の遅れが懸念される。

さらに、山間部や半島部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、基幹管路の耐震化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する場合があります、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。

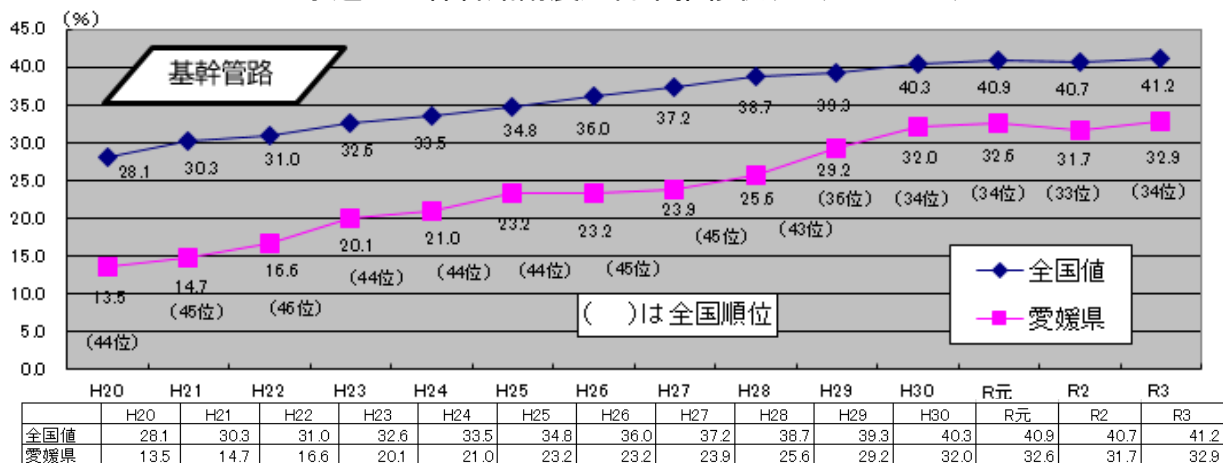
また、当該補助金の防災対策工事に係る補助については、令和7年度まで延長されているものの、恒久的なものではないことから、十分に耐災害性の強化を図ることが困難な状況となっている。

【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

県担当部署：県民環境部 環境局 環境・ゼロカーボン推進課

上水道の基幹管路耐震適合率推移状況（H20～R3）



10 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。

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、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、海側500m区間の滑走路等の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 ・今治署(H25.11建替え完了)、西条西署(H28.11建替え完了) ・伊予署(H29.1耐震改修完了) ・伯方署・八幡浜署(H30.12耐震改修完了) ・宇和島署(R元.10建替え完了) ・久万高原署(R2.10耐震改修完了) ・松山東署(R5.1建替え完了)	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

【建替え予定警察施設】

新居浜警察署



第二庁舎



内子交番



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

・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	<u>令和7年度まで</u>	<u>耐震改修が困難な場合の建替えを対象とする</u> 【拡充】	<u>恒久化</u>

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	<u>令和2年度で終了</u>	<u>同様の起債制度を創設の上、県庁舎も対象とする</u> 【拡充】	<u>同様の起債制度を創設の上、恒久化</u>

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)	<u>令和8年度まで</u>	<u>昭和56年の新耐震基準導入前に建設された建築物</u> <u>交付税措置率30%</u> 【拡充】	<u>恒久化</u>

11 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

- ・ 政府が決定した原子力政策の新たな方針を踏まえ、高経年化した原子炉に係る新たな安全規制を含め、厳正な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重大な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。
- ・ 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事業者を指導すること。

(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

- ・ 使用済燃料の確実な搬出や再処理など、核燃料サイクルの取組を一層加速するとともに、伊方発電所でも一時的に保管している使用済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

- ・ 高経年化した原子炉に係る新たな安全規制を含め、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のほか、新たに方針が示された運転期間の考え方など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) 原子力発電所に対する武力攻撃やテロ行為への対応

- ・ 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。
- ・ 武力攻撃等が行われるような事態になった場合に、迅速な対応ができるよう万全を期すこと。

(6) 原子力発電所周辺上空の飛行禁止の法制化を図ること。

【現状と課題（背景・理由等）】

福島第一原子力発電所事故以降 12 年が経過しても、県民の原子力政策に対する不安や不信が払拭されていないことから、国においては、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が求められる。

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 月に制御棒の引き上がり事象等重大なトラブルが連続して発生するとともに、令和 3 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、同年 11 月、原子力事業者としての責任の自覚、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、令和 3 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。

令和 5 年 2 月、政府はエネルギーの安定供給や脱炭素社会の実現に向け、運転期間の新たな考え方等、原子力政策の方針を決定したが、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や丁寧な説明が求められる。

【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考慮の上、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、2 号機の廃止措置計画についても、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、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
- ◇ 県民の安心感の醸成

県担当部署：県民環境部 防災局 原子力安全対策課

12 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、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、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。

(3) 緊急時の円滑な避難等に備えた道路ネットワークの機能強化

- ・緊急時の円滑な避難、緊急輸送に備え、経路となる大洲・八幡浜自動車道や県道鳥井喜木津線、国道378号などの整備推進、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

- ・国が責任を持って統括し、確実に実施されるよう、訓練などによる最新の知見を踏まえ、地域の特性を考慮した実効性のある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) 原子力発電施設の安全・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、住民の安全・安心の確保に資するモニタリング事業において、平常時から緊急時までの適切な監視・公表等に必要な費用を確保すること。その際には、福島第一原発事故以降に強化されたモニタリング体制及び地域の実情に応じた取組の継続に支障を生じさせないこと。
- ・原子力発電施設等緊急時安全対策交付金については、伊方発電所が立地する佐田岬半島が急峻で狭隘な避難経路が多い等の全国的にも特異な地域事情を踏まえ、迅速かつ円滑な住民避難に資する避難円滑化事業及びドローンの更なる活用など原子力防災体制の充実・強化に必要な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、緊急時の円滑な避難、緊急輸送に備えた道路ネットワークの機能強化をはじめ、避難住民の安全・安心を確保するための実効性のあるモニタリング体制の充実のほか、避難等防護措置に係る住民への理解促進等を進める必要がある。

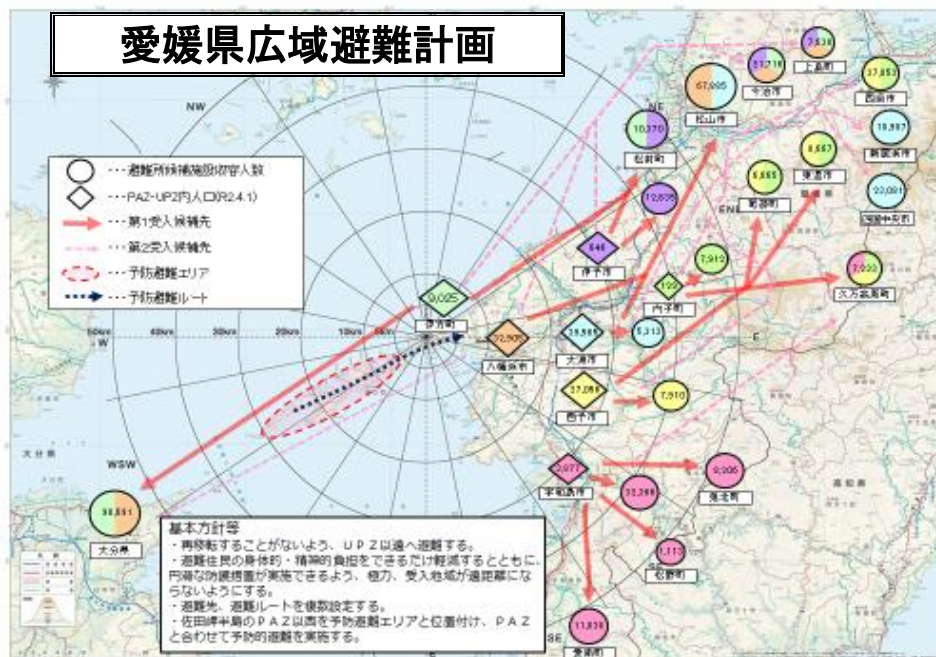
【愛媛県内の取組】

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
- ◇ 県民の安心感の醸成

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



13 四国の鉄道の維持・活性化について

[1] 四国の新幹線の早期実現

【国土交通省】

【提案・要望事項】

四国の新幹線の早期実現

- ・ 四国の新幹線を整備計画に格上げするための法定調査を実施すること。
- ・ 新幹線整備予算の拡充や地方の負担によらない新たな財源の活用による全国新幹線ネットワークの整備を促進すること。

【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、平成 20 年以降は調査予算も執行されず、事実上中断している。

各地で新幹線の整備が進む中、50 年間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して地域間競争で大きなハンデを負っており、災害時には新幹線による在来線の代替輸送が可能となるなど、南海トラフ地震が危惧される四国において防災力の強化を図るためにも、四国への新幹線導入を早期に実現する必要がある。

さらに、基本計画を含めた全国の新幹線ネットワークの整備を促進するためには、新幹線整備予算の拡充や地方の負担によらない新たな財源の活用が望まれる。

【愛媛県内の取組】

平成 29 年 4 月に、知事を会長として経済・観光・農林水産団体で構成される官民一体の「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」に拡大改組。

県民の理解促進に向けて、各種イベントの開催やテレビ番組での放映、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おり、今後も更に住民の機運醸成や国への要望活動等に積極的に取り組む。

【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。
- ◇ 全国の新幹線ネットワーク整備が促進され、全国各都市が有機的かつ効率的に連結することにより、地域振興や経済の活性化など、地方創生の実現が期待される。



県担当部署：企画振興部 政策企画局 地域政策課 交通政策室

四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査(H26)

ルートによっては社会的投資効率性を図る費用便益比(B/C)が1を上回る妥当性

- 山陽新幹線への乗り入れを想定
- 4県県庁所在地を新幹線で結節
- B/Cが1.03 松山駅～新大阪駅98分(▲112分)
- 経済波及効果が最大
- 将来的に海峡部分を整備すれば山陽新幹線の代替経路が確保される。



愛媛県新幹線導入促進期成同盟会(期成同盟会)	四国新幹線整備促進期成会(期成会)
<ul style="list-style-type: none"> ●平成29年3月拡充改組 ●会長:愛媛県知事(事務局:愛媛県) ●県内全市町、県議会、市町長会、経済団体、観光・農林業・漁業団体の長 計39名 ●県関係国会議員(顧問) 8名 ●要望活動、機運醸成活動 など ●予算:約700万円(R4) (※JRへの助成事業除く) 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成29年7月改組 ●会長:四国経済連合会相談役 ●四国4県、県議会、市町長会、経済団体、観光団体の長 計46名 ●要望活動、広報活動 ●東京大会の実施 ●調査事業 ●講演会の実施 

★主な要望活動

- 「国の施策等に関する提案・要望」(愛媛県)
- JR四国及びJR西日本への要望(協力依頼)(期成同盟会)
- 東京大会・中央要望(期成会)



東京大会(R4)



自民党への要望(R4)



JR四国(R4)

- 国土交通省への要望書提出(期成同盟会)

★主な機運醸成活動

- 広告看板、デジタルサイネージビジョン等による広報



動画やTV番組放映(R元~)



松山駅への看板等の設置(H30~)



- イベントやシンポジウムの開催



シンポジウム(R4、H29)



オンラインライブイベント(R3)



13 四国の鉄道の維持・活性化について

[2] ローカル線の維持・確保

【国土交通省】

【提案・要望事項】

収益力の弱いローカル線の維持・確保

- ・ JR四国に対する経営支援策の更なる充実・再構築を図ること。
- ・ 鉄道災害復旧補助制度における国負担の拡充及び適用要件を緩和すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○ JR四国に対する経営支援策の更なる充実・再構築

四国のローカル線の存続に対する不安は、発足当初から赤字が見込まれた JR四国に対する国主導の経営安定策が、金利の低下や想定以上の人口減少等によって立ち行かなくなっていることに要因がある。

沿線自治体は、ローカル線が存続することを前提に交流人口の拡大・賑わい創出によるまちづくりのほか、広域で連携して利用促進に取り組んでおり、国において、今こそ交通政策の根幹として鉄道ネットワークのあり方を示し、JR四国に対する経営支援策の更なる充実・再構築に向けて検討することが望まれる。

○ 鉄道災害復旧補助制度における国負担の拡充及び適用要件の緩和

JR四国の施設・設備は老朽化が進み、その更新や大規模修繕が喫緊の課題となっているが、平成30年西日本豪雨や令和2年7月豪雨で県内の鉄道路線も被災したように、頻発化する災害への不安が潜在的な課題となっている。

鉄道が生活・経済活動に不可欠で重要な社会インフラであることに鑑み、鉄道災害復旧補助制度において国負担を拡充するとともに、適用要件を緩和するなど、経営基盤が脆弱な鉄道事業者が被災した路線を早期に復旧できる制度の構築が必要である。

【愛媛県内の取組】

○ 地域の関係者と一体となった利用促進

「愛媛県鉄道ネットワークあり方検討会」によって検討された利用促進策をもとに、地域の関係者で一体となって利用促進に取り組んでいる。特に、ローカル線に関しては「愛媛県予土線利用促進対策協議会」への参画や、サイクルトレイン及び「伊予灘ものがたり」の運行に関して連携している。

○ JR四国に対する支援

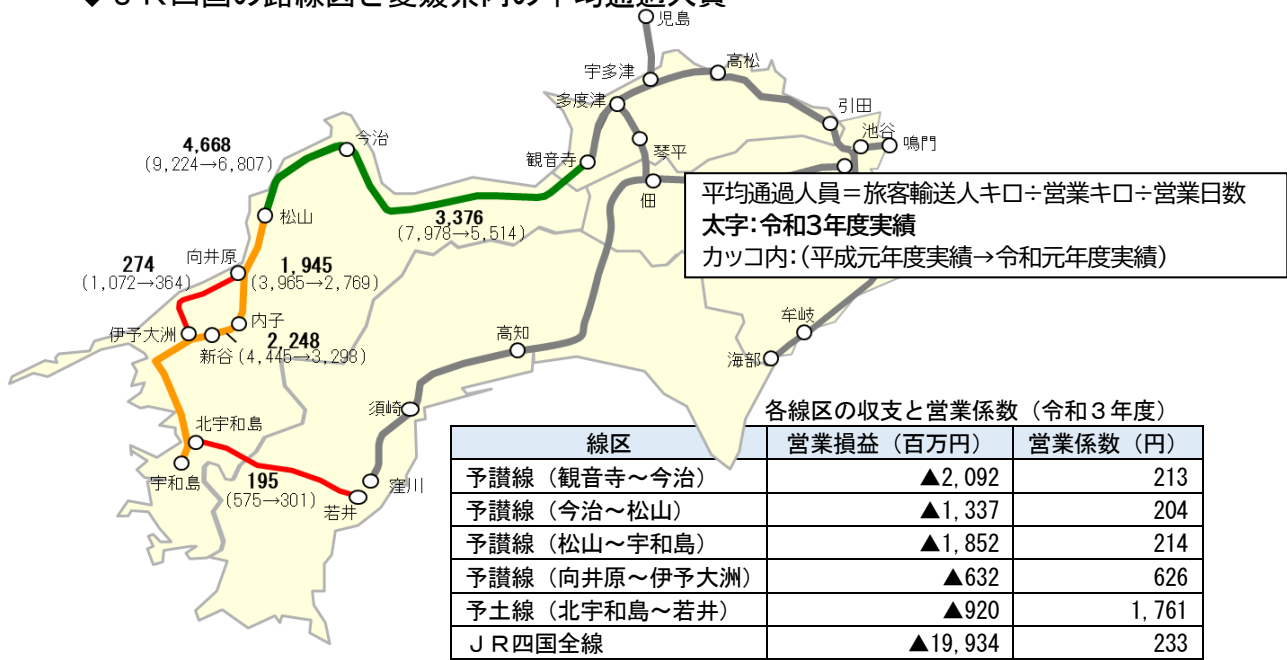
バリアフリー化や老朽化対策、災害復旧に対して国協調補助を行うほか、コロナ禍では臨時交付金を活用して利用促進等に対する補助を実施。

【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。

県担当部署：企画振興部 政策企画局 地域政策課 交通政策室

◆ J R 四国の路線図と愛媛県内の平均通過人員



◆ 愛媛県で取り組む利用促進策 (令和2年9月愛媛県鉄道ネットワークあり方検討会取りまとめ)

生活利用の促進

公共交通に係る住民への情報提供の充実や、利用に際しての利便性の向上により、通勤・通学など日常生活における利用の促進を図る。

- ◎ノーマイカー通勤デーの推進
- ◎公共交通機関のダイヤ等の広報活動
 - ・ホームページ等の充実によるダイヤや運行内容、乗りかえ情報等の提供
 - ・利用者の状況にきめ細かく対応した割引制度の拡充
 - ・まちづくりと連携した利用促進 など

観光利用の促進

観光や地域イベント等との連携や鉄道を活用したイベントの企画等により、県内外からの新たな利用の掘り起こしを図る。

- ◎観光イベント等と連携した企画きつぷの造成
- ◎企画列車の運行
 - ・サイクリングとの連携
 - ・事業者連携による企画きつぷ等の検討
 - ・愛媛県予土線利用促進対策協議会事業
 - ・着地型旅行商品企画・造成事業 など

交通機関の相互連携促進

交通機関相互の適切・効果的な組み合わせとなるダイヤ編成に努めるなど、交通機関の相互連携の促進による交通モード間のシームレス化を推進し、利便性の向上を図る。

- ◎鉄道やバス等が連携しやすいダイヤ等の調整
 - ・MaaSの造成の検討
 - ・鉄道、バス等が連携した企画きつぷ等の造成
 - ・他交通モードとのダイヤ調整 など

その他

地域の住民や域外からのビジネス・観光客が利用しやすくなるよう、駅及び周辺の整備を図る。

- ◎駅、電停等のバリアフリー化の推進
 - ・駅周辺施設(駐車場・駐輪場等)の整備
 - ・駅の案内表示の充実 など

◎は、都市部での利用を伸ばす効果が高いと考えられるもの

◆ 現行の鉄道災害復旧補助制度の課題

○路線収入の10%以上の復旧費が適用要件であり、路線によって隔たりが大きい。

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

→予讃線は補助適用のハードルが高く、災害が発生した場合の早期復旧に支障が生じる可能性がある。

○公共土木施設と比べ、国負担が少ない(事業者負担が大きい)

	国 (1/4)	地方 (1/4)	事業者 (1/2)
鉄道	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	国 (2/3)	地方 (1/3) 100%起債	
	国 (2/3)	95% 交付税措置	地方 負担

→国の負担割合=国費+交付税=98.3%

14 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における「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】

高速道路ネットワークにおける「3つのミッシングリンク」の早期解消

- ・国土強靱化や地方創生を推進し、新型コロナウイルス感染症の拡大等で打撃を受けた地方経済を回復させるため、愛媛県の高速度道路ネットワークにおける「3つのミッシングリンク」の早期解消を図ること。
- ・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「御荘～一本松」の早期事業化を図ること。
- ・今治小松自動車道「今治道路」の整備を推進すること。
- ・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を確保すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

○3つのミッシングリンク

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かつ円滑な避難・救援活動や緊急輸送を支える「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」

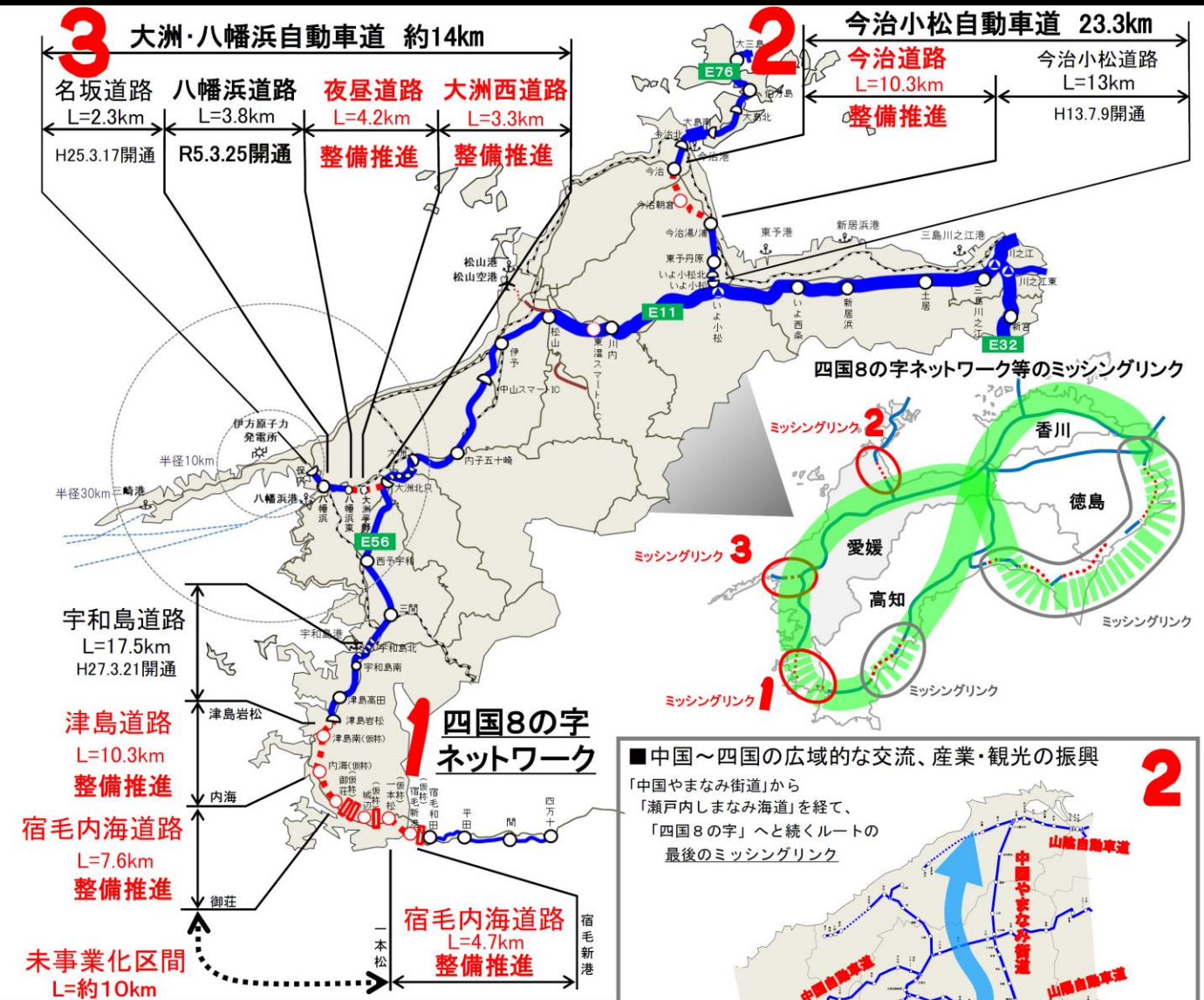
四国経由で九州と京阪神を結ぶ経路は、トラックのフェリー利用台数が増加していることに加え、西日本豪雨時に本州経路の代替路として機能するなど「新たな国土軸」として物流と国土強靱化の両面で重要性が高まっている。大洲・八幡浜自動車道は、この経路の一翼を担い、大規模災害時の広域避難等の軸となる「命の道」、地域産業の活性化に資する「地方創生の道」として、全線整備が急務。

【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かつ円滑な避難・救援活動や緊急輸送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!

至内海IC(仮称) 松野山公園(防災拠点) 県立南宇和病院 愛南町役場 一本松支所 至宿毛

「防災休憩施設」(計画中!)

心平常時: 高速道路の休憩施設を兼ねた交流の場
震災時: 津波等の影響を受けにくい防災拠点

防災拠点は、津波浸水区域外へ移転済み!!

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

■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

マダイ 全国シェア第1位

■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、「四国8の字」へと続くルート最後のミッシングリンク

中国やまなみ街道 山陰自動車道 中国自動車道 瀬戸内しまなみ海道 今治小松自動車道 今治道路 四国8の字ネットワーク

○広域交流・連携
○産業・観光振興

■九州～四国～京阪神を結ぶ新たな国土軸を形成

吹田IC

本州ルート 大洲・八幡浜自動車道 九州 大分 宮崎 鹿児島 鹿儿島 吹田IC

新たな国土軸 「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)	運転距離 移動時間	運転距離 移動時間	移動時間
大分	約651km	約7.8時間	約426km	約8.2時間
宮崎	約849km	約10.7時間	約573km	約10.4時間
鹿児島	約873km	約10.0時間	約725km	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 四国ルートの経路は「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

14 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】

高速道路ネットワークの機能強化・利便性の向上

- ・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・物流を支える強靱で信頼性の高い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、暫定2車線区間の4車線化や、主要な交通拠点等を結ぶ高規格道路及び一般国道バイパスの整備推進を図ること。
- ・松山外環状道路の「空港線」・「インター東線」の整備推進、「松山空港～国道196号」の事業化に向けた計画段階評価への早期着手を図ること。
- ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化を促進すること（松山自動車道「松山IC～大洲IC」の早期全線4車線化）。
- ・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）の整備を推進すること。

【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・インター東線の早期整備が必要。

- ・真の「環状道路」としての機能を最大限に発揮

さらなる利便性の向上など、真の「環状道路」としての機能を最大限に発揮させるためには、松山外環状道路の全線開通に向けて、調査区間のまま未だ事業化されていない「松山空港～国道196号」（西側区間）の計画段階評価への早期着手が不可欠。

○暫定2車線区間の4車線化

- ・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。

○一般国道バイパス

- ・県内主要都市の渋滞緩和、交通安全確保や高速道路ICへのアクセス向上

強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築するためには、重要な拠点間等を結び、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ一般国道バイパス（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

14 高規格道路の整備促進について

[3] 本州四国連絡高速道路の全国共通料金の継続

【国土交通省】

【提案・要望事項】

本州四国連絡高速道路の全国共通料金の継続

- ・令和6年度以降も本州四国連絡高速道路の全国共通料金を継続すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

本州四国連絡高速道路の通行料金については、NEXCO区間と異なる料金体系となっていたことから、平成26年4月から全国路線網に編入され、当面10年間の暫定措置として全国共通料金が導入された。

本県では、全国共通料金の導入を契機に、しまなみ海道がサイクリストの聖地となった効果を最大限活用して、サイクリングを核としたイベント「サイクリングしまなみ」や、自転車通行料金の無料化による利用促進に広島県と連携して積極的に取り組むことで地域の活性化を図り、本州四国間の交通量や交流人口を着実に増加させ、全国の高速道路利用者の理解を得るよう努めてきたところ。

近年の新型コロナウイルス感染症や物価高騰等の影響により、地域経済は大きな打撃を受けているが、地方の経済がコロナ禍から力強く立ち直り、成長と分配の好循環を実現するためには、地域創生の牽引役となる観光振興が不可欠であり、これらを支える本州四国連絡高速道路の利用促進の強化をさらに推進していくことが必要である。

一方で、しまなみ海道は、地元今治市の島しょ部住民にとって陸地部への唯一の生活道路であり、しまなみ地域の定住人口維持や交流人口の増加、地域活性化を図るためには、全国共通料金の継続は必要不可欠である。

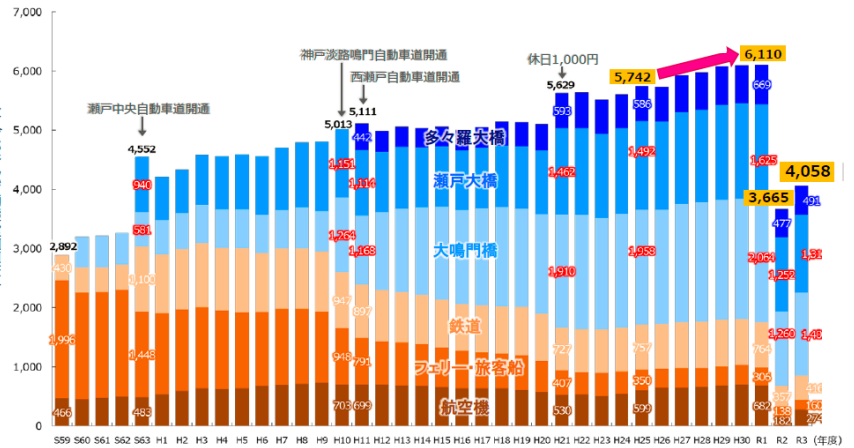
【実現後の効果】

- ◇ 地域間格差の緩和、是正による地域の活性化
- ◇ 本州四国連絡高速道路の交通量増加による地域経済の活性化
- ◇ しまなみ地域の交流人口増加や定住人口維持
- ◇ 沿線島民の生活道路としての利便性の維持

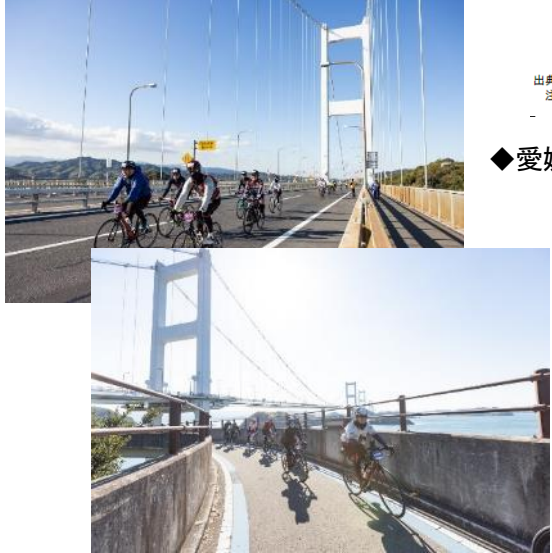
県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課



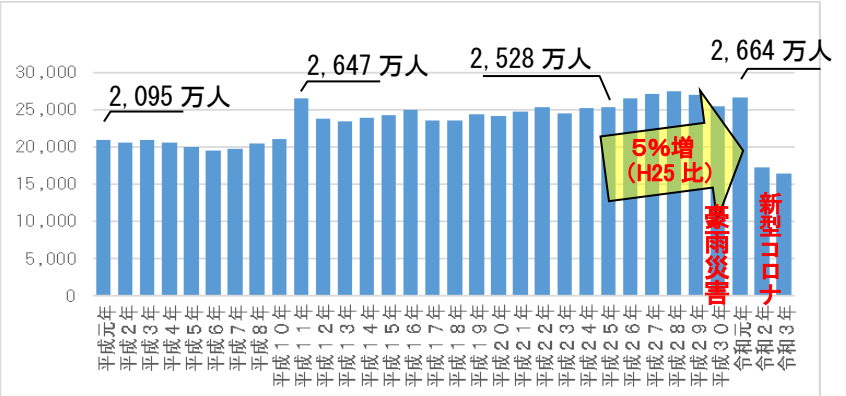
◆ 交流人口の推移



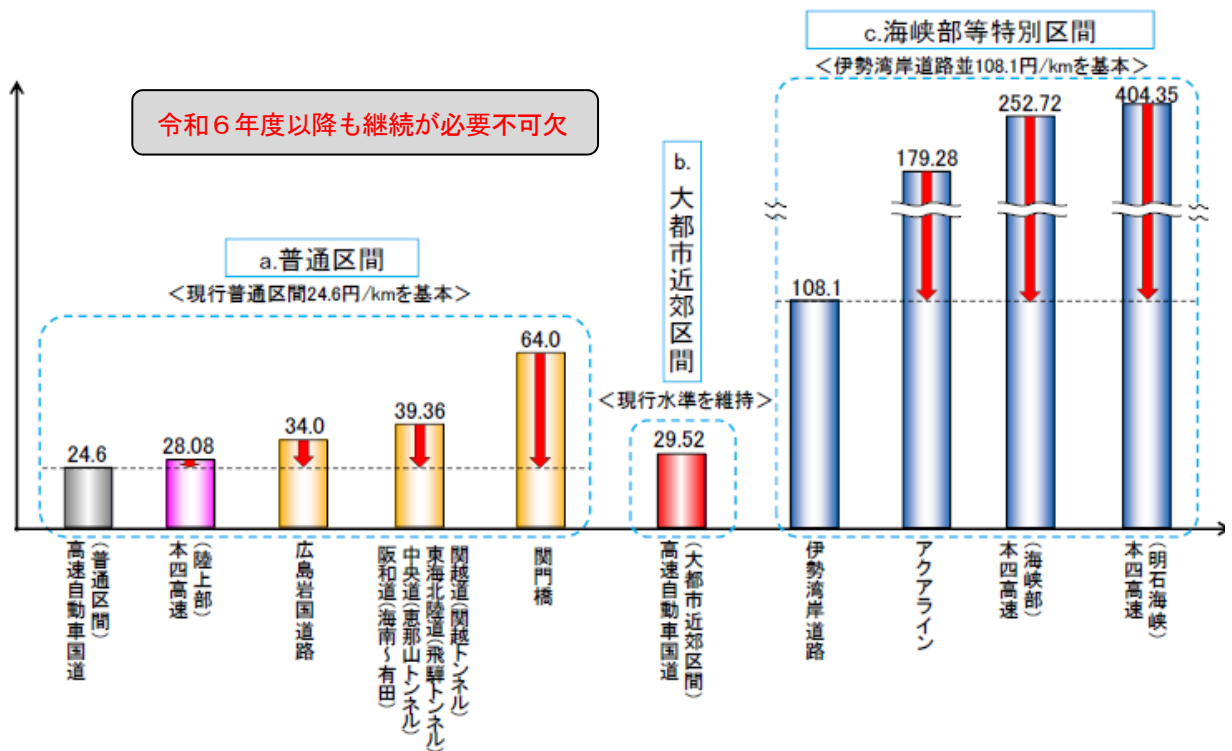
出典：本州四国連絡高速道路(株)資料、四国運輸局「業務要覧」より作成
 注1:瀬戸大橋開通(1988年4月)以前の鉄道は輸送人員は、宇高連絡船の利用客開通後は、JR瀬戸大橋線の輸送人員



◆ 愛媛県の観光客数の推移



3つの料金水準の導入 ~ 「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換~



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間とする

注:料金水準については、普通車の場合

