

## Ⅱ 防災・減災対策

～災害から命を守る国土強靱化の実現～

《防災・減災対策》

## 5 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・文部科学省・気象庁】

#### 【提案・要望事項】

- (1) **防災・減災対策の展開促進に資する自由度の高い交付金制度の創設**
  - ・ 自助・共助を促進し、地域防災力の向上を図るための自由度の高い交付金制度を創設すること。
- (2) **南海トラフ地震対策の推進**
  - ・ 南海トラフ地震に係る地域の実情に応じた地震・津波対策を推進するための財政支援措置を充実・強化すること。
  - ・ 南海トラフ巨大地震を想定した広域的な防災対策を推進するとともに、半割れケース等における避難対策等の促進に対する財政支援措置等を充実・強化すること。
  - ・ 南海トラフ地震の調査研究及び観測・監視体制を充実・強化すること。
- (3) **西日本豪雨災害の課題への対応**
  - ・ 防災情報を確実に伝達するための支援対策を強化するとともに、大雨特別警報等の気象情報の精度向上、地方自治体への気象情報の提供の一層の充実・強化を図ること。
  - ・ 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。

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

- (1) **防災・減災対策の展開促進に資する自由度の高い交付金制度の創設**

西日本豪雨災害では、自主防災組織や防災士による住民避難誘導が住民の生命・身体を守る重要な役割を果たしており、自主防災組織活動の活性化や地域の防災リーダーの養成・スキルアップなど、自助・共助を促進し、地域防災力を向上するために地方自治体が行う防災・減災対策の展開促進に資する、自由度の高い新たな交付金制度の創設が必要である。
- (2) **南海トラフ地震対策の推進**
  - 地域の実情に応じた地震・津波対策を推進するための財政支援措置の充実・強化**

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いるが、本県の喫緊の課題である瀬戸内海沿岸のゼロメートル地帯にある堤防の耐震化や、市町の同報系防災行政無線のデジタル化など、防災上必要とされる事業を実施するため、地域の実情に応じた地震・津波対策に対する財政支援措置の充実・強化を図る必要がある。
  - 南海トラフ巨大地震を想定した広域的な防災対策等の推進**

南海トラフ巨大地震に備えるためには、都道府県による単独の応急対策、復旧・復興対策に加え、平成27年3月に策定された「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（平成29年6月、令和元年5月改定）」に基づく広域的な防災対策の着実な推進を図る必要がある。

また、平成31年3月に公表された「南海トラフ地震の多様な発生形態に備えた防災対応検討ガイドライン」に基づく半割れケース等における避難対策等の促進のため、財政支援措置等の充実・強化を図る必要がある。
  - 調査研究及び観測・監視体制の充実・強化**

南海トラフ地震発生時の被害の軽減を図るためには、地震メカニズムの解明と南海トラフ全域における地震・津波の観測・監視システムの構築が必要である。令和元年度から、観測網が未整備であった南海トラフ西側（高知県沖から日向灘）に南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）の整備が開始されたが、迅速な避難に繋げるため同観測網の整備を着実に進める必要がある。

(3) 西日本豪雨災害の課題への対応

○「避難勧告等のガイドライン」の見直し等に基づく住民の避難行動支援

「避難勧告等に関するガイドライン（31年3月改定）」に基づく避難行動等について住民に周知するとともに、防災情報を確実に伝達し適切な避難行動を促すため、防災行政無線のスピーカーの性能向上など、伝達手段の充実・強化に対する支援対策を強化する必要がある。

また、大雨特別警報等の気象情報の精度向上を早期に実現するとともに、避難情報の発令を迅速に行うため、地方自治体への気象情報の提供の一層の充実・強化を図る必要がある。

○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。

**【愛媛県内の取組】**

県では、防災・減災対策を県政の最重要項目として位置づけ、平成27年3月に、南海トラフ巨大地震による被害を最小限度に抑えるために県が取り組むべき施策を「えひめ震災対策アクションプラン」にまとめるとともに、平成28年3月に「愛媛県地域強靱化計画（国土強靱化地域計画）」を策定し、ソフト・ハードの両面から各種施策に積極的に取り組んでいる。

また、西日本豪雨災害に関しては、関係機関や専門家による検証結果を踏まえ、避難対策等を充実するほか、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、自主防災体制の機能強化に結び付けていくよう取り組んでいるなど、可能なものから対応に着手している。

**【実現後の効果】**

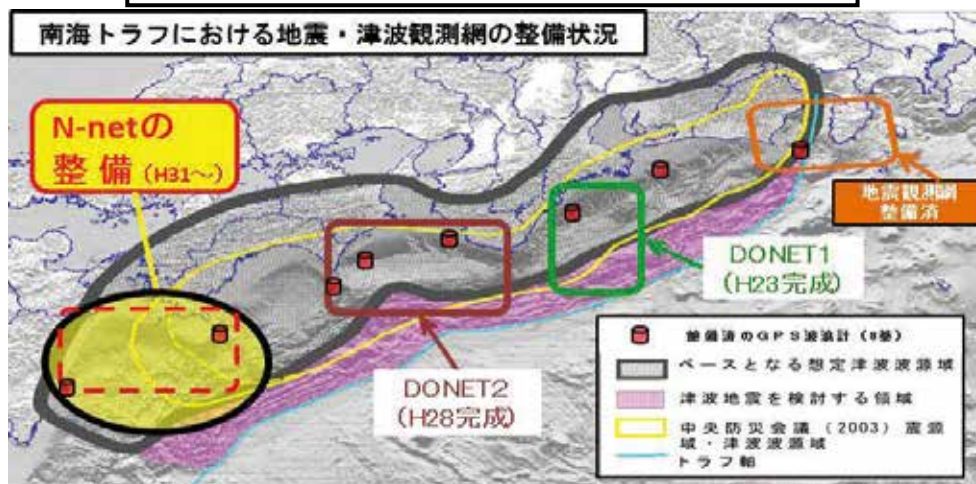
- ◇ 地域の実情に応じた防災・減災対策が促進
- ◇ 大規模災害等における被害の軽減と、迅速かつ適切な災害対応の実現

本県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課

**愛媛県地震被害想定調査結果の概要**

	揺れ	液状化	土砂災害	津波	火災	合計
全壊棟数	107,554 棟	10,642 棟	662 棟	27,413 棟	97,357 棟	243,628 棟
死者数	6,210 人	—	53 人	8,184 人	1,585 人	16,032 人
負傷者数	46,048 人	—	66 人	412 人	944 人	47,470 人
避難者数	—	—	—	—	—	558,902 人
経済被害	—	—	—	—	—	16.2 兆円

**地震・津波観測監視システムの整備計画**



## 5 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その担い手確保のため、「防災・減災、国土強靱化3か年緊急対策」の期間延長など、将来にわたる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

本県では、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いることで、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、災害から県民を守る防災・減災対策に加え、予防保全による老朽化対策に取り組むとともに、交流・連携を促進し地域経済の活性化を図ることで県民の豊かな暮らしを実現できるよう、ストック効果を重視した社会資本の整備に取り組み、また、それらを支える担い手を確保・育成する必要があることから、「防災・減災、国土強靱化3か年緊急対策」の期間延長など、安定的・持続的な予算の総額確保が必要である。

##### ○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る。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、引き続き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、産業基盤や社会インフラが被災し、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、経済活動の低下が愛媛のみだけでなく全国に波及する恐れがある。

このため、県民の命を守る防災・減災対策に必要な予算の本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29年（主）西条久万線（西条市）



### 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  
(R1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

愛媛から全国へ！ そして海外へ！

●日本シェアNo. 1

- ・今治造船㈱（造船）
- ・大王製紙㈱（紙類）
- ・マダイ(養殖)

●世界シェアNo. 1

- ・東レ㈱愛媛工場（高性能炭素繊維）
- ・住友化学㈱愛媛工場（高純度アルミナ、高純度アルミニウム）
- 他多数

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



ミッシングリンクの早期解消など

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！

## 5 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

本県における道路、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、平準化につながる予防保全など、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を含めた予算の総額確保及び本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

今後、老朽化施設が急速に増加することから、安全・安心や地方創生に資する適切な維持管理・更新には費用の確保が必要となるため、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にかかる費用、航路の浚渫、ダムの堆砂対策等の施工費用などが交付金や公共施設等適正管理推進事業債の対象となる制度の拡充が必要である。

##### ○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



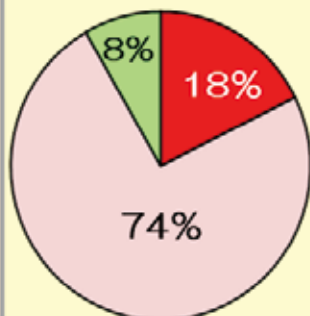
# 社会インフラの戦略的な維持管理・更新の推進

## 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：2,669橋

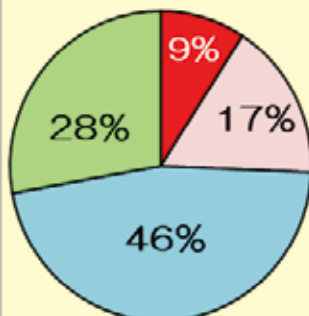


92%の施設の  
修繕が必要



### 〔河川管理施設〕 (水門・樋門)

点検施設数：658施設

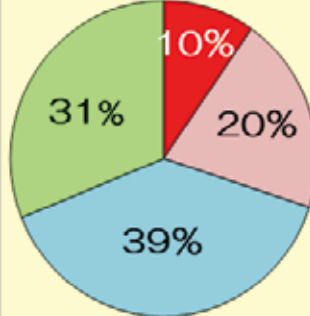


26%の施設の  
修繕が必要



### 〔港湾施設〕

点検施設数：1,733箇所

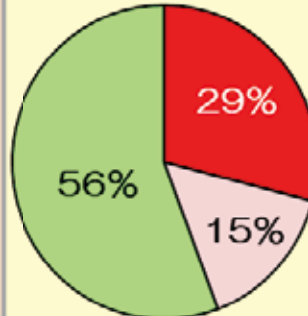


30%の施設の  
修繕が必要



### 〔県営住宅(外壁)〕

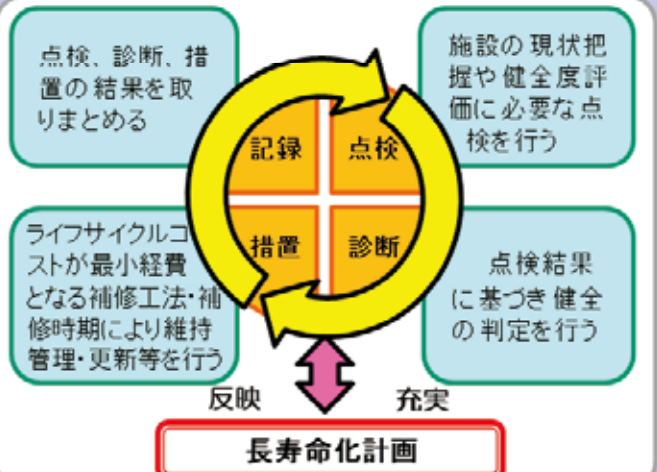
点検施設数：262棟



44%の施設の  
修繕が必要



## 維持管理・更新に係る財政支援等



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・河川堤防や護岸等の施工費用など

## 効率的・経済的な手法の促進

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！

## 5 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の整備促進

【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本県への南海トラフ地震に対応した海岸保全施設整備に要する予算の配分

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

##### ○本県における海岸保全施設の現況

本県では、延長約1,189kmにも及ぶ全国3位の海岸保全区域を有する中、これまで高潮・波浪への対応を主として海岸保全施設の整備に取り組んできたが、東日本大震災を教訓として、平成27年度に海岸堤防等の耐震調査や発生頻度の高い津波を考慮した海岸保全基本計画に改定している。

この計画において、瀬戸内沿岸の干拓地や埋立地等では、液状化による堤防の沈下や倒壊が発生し、また、宇和海沿岸では、設計津波高さが現況の堤防を最大で4m超過するなど、県下の約3割（362km）で堤防のかさ上げが必要となっている。

##### ○南海トラフ地震に対応した海岸保全施設の整備促進

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。このうち、甚大な津波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」を基本とした整備方針を策定し、令和2年度より堤防工事に本格着手する予定である。

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の整備促進が図られるよう、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

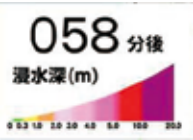
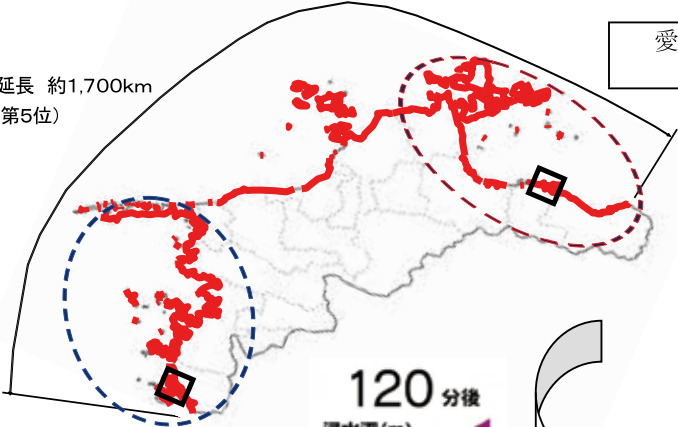
県担当部署：農林水産部 農業振興局 農地整備課  
農林水産部 水産局 漁港課  
土木部 河川港湾局 港湾海岸課



# 南海トラフ地震に備えた海岸保全施設の整備促進

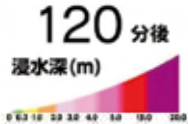
愛媛県地震被害想定調査  
(最大クラスの津波)

愛媛県の海岸線延長 約1,700km  
(全国第5位)



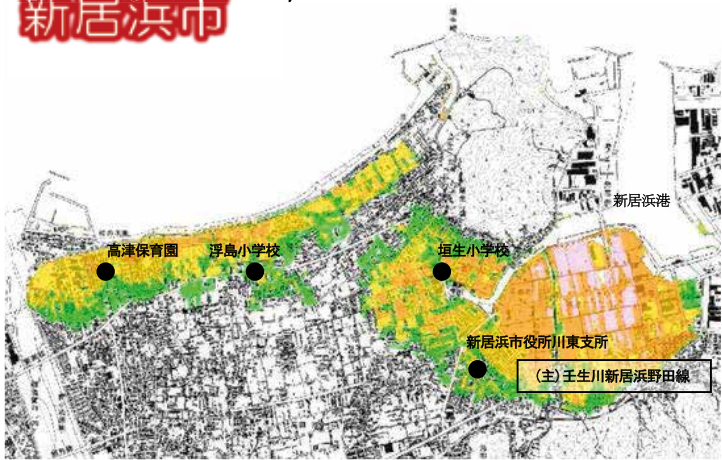
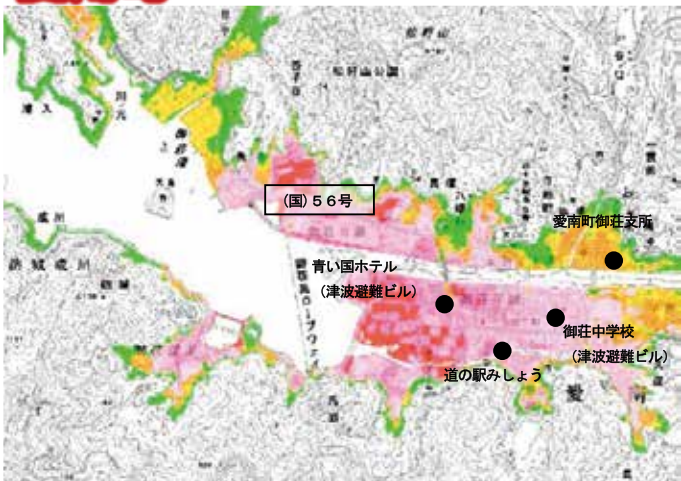
最大津波水位 16.7m  
浸水面積 771ha(浸水30cm以上)

**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 1,189km 【全国第3位】

整備対象海岸 378海岸(446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(103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	1,189km	362km	30%	2.4m ~ 5.4m	5.5m(愛南町)
うち 宇和海沿岸	512km	247km	48%	2.4m ~ 5.4m	5.5m(愛南町)
うち 瀬戸内海沿岸	677km	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

## 5 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

### [5] 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・ソフト一体となった土砂災害対策を推進するための必要な予算の配分を行うこと。

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

##### ○多くの土砂災害危険箇所と低い整備水準

愛媛県は、マサ土等の脆弱な地質構造のうえ急峻な地形のため、土砂災害危険箇所が 15,190 箇所と非常に多く、このうち保全人家5戸以上等のランクⅠの 6,796 箇所（全国第8位）に限っても、ハードの整備率は約3割程度と低い整備水準である。

##### ○土砂災害の頻発・激甚化

近年、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年は、西日本豪雨により県内各地で土石流等が多発し、17名の尊い命が失われるなど、土砂災害が頻発・激甚化している。

#### 【愛媛県内の取組】

##### ○頻発・激甚化する土砂災害に対するハード対策

西日本豪雨では、砂防堰堤等が効果を発揮するなど、砂防関係施設の有効性を改めて認識したところであるが、今後も気候変動等の影響による更なる災害の頻発化・激甚化が懸念される中、人家密集地、要配慮者利用施設、緊急輸送道路の保全などの緊急性が高い箇所のハード対策を優先的かつ計画的に進める必要がある。

また、西日本豪雨を踏まえ、水道施設やJRなどが一旦被災すると復旧までに長期間を要し、県民の生活に多大な影響を及ぼすことから、重要インフラを土砂災害から守ることに重点を置いたハード対策を進める必要がある。

##### ○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つの柱に重点を置き、早めの避難につながる防災情報を「伝える」から「伝わる」へ、そして、住民自らが「行動する」を意識させるソフト対策に取り組む必要がある。

- ・土砂災害（特別）警戒区域の指定の推進
- ・市町と連携した周知看板の設置
- ・土砂災害情報マップの3D化
- ・スマートフォンに対応した防災情報の提供
- ・砂防学習会の充実・強化等

#### 【実現後の効果】

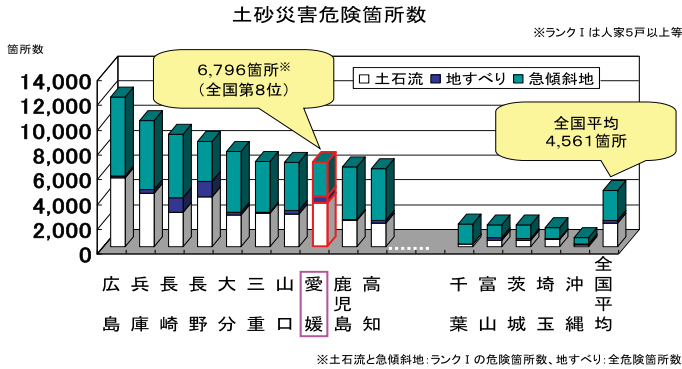
- ◇ 安全が確保され、安心して生活できる快適な暮らしの実現

県担当部署：土木部 河川港湾局 砂防課

## ○土砂災害危険箇所数

愛媛県 15,190箇所(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!



## ○急峻な地形、複雑・脆弱な地質、特殊土壌地帯

【マサ土】  
・山砂の一種  
・非常にもろく崩れやすい

中央構造線

御荷鉢構造線

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  
愛媛県 82.9%  
(全国 51.0%)

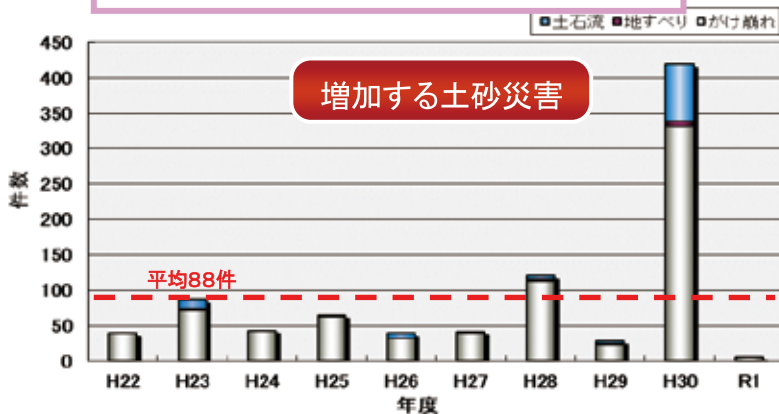
複雑な地質:  
3本の構造線

脆弱な地質:  
各種変成岩  
(三波川系、秩父帯)

特殊土壌地帯:  
マサ土、赤ホヤ

## ○愛媛県の土砂災害発生状況

◆令和元年は5件、平成30年は419件の土砂災害が発生  
◆年平均88件(過去10年間)の土砂災害が発生



## ○大洲市の周知看板



土砂災害警戒区域等の看板を電柱に設置して周知

## ○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

・土砂災害情報マップの3D化

・スマートフォンに対応した防災情報の提供





## 5 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

【内閣府・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るハード・ソフト一体となった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) 重信川（国管理区間）の河川整備の促進
- (3) 県管理の河川やダムの堆積土砂除去への財政支援
- (4) 住民の速やかな避難につながる支援体制強化に必要な事業費の確保
- (5) 洪水浸水想定区域を重要事項説明に位置付ける宅地建物取引業法の改正

#### 【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を有しているが、河川の整備率は45.2%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、水害リスクに備えるハード・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、ダム等の堆積土砂除去の推進

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重信川の国管理区間における堤防漏水対策などの河川整備の促進が必要である。

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、引き続き、堆積土砂除去への財政支援を要望する。

##### ○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作成への技術的・財政的な支援のほか、新たな知見にも即応したソフト対策に必要な事業費の確保が必要である。

また、地域の水害リスクを県民へ浸透させるため、宅地建物取引業法を改正し、洪水浸水想定区域の説明を不動産取引時に購入者等へ説明が義務付けられる重要事項として位置付けることを要望する。

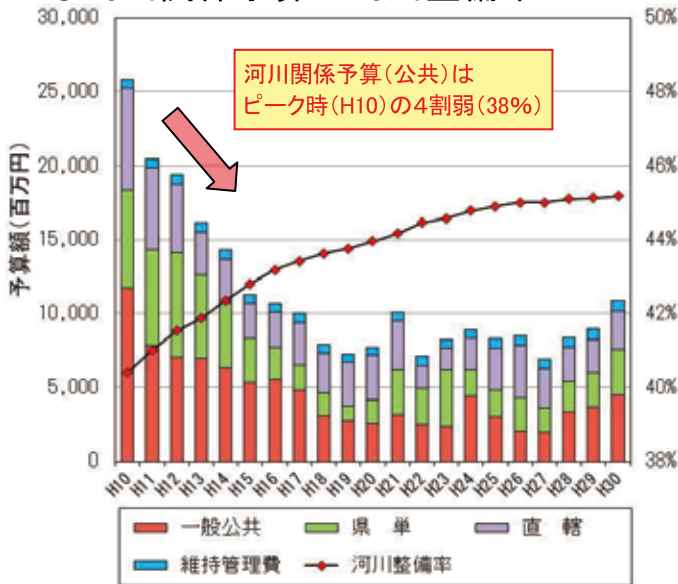
#### 【実現後の効果】

- ◇ 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)

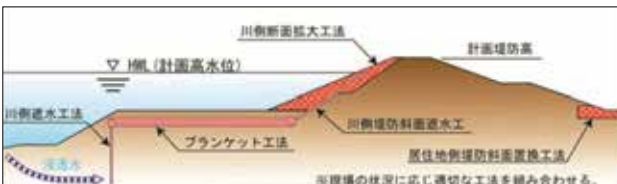
### ◎ダムの堆砂状況

平成31年3月31日現在

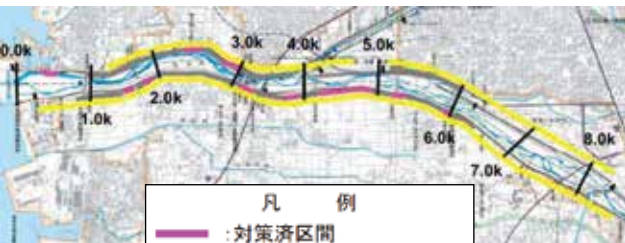
ダム名称	鹿森ダム	黒瀬ダム	玉川ダム
経過年数	56	46	48
① 総貯水容量内堆砂量 (千m <sup>3</sup> )	581	4,632	838
② 計画堆砂容量 (千m <sup>3</sup> )	280	2,000	800
有効貯水容量 (千m <sup>3</sup> )	1,310	34,000	9,100
洪水調節容量 (千m <sup>3</sup> )	1,210	8,000	2,300
堆砂率 (%) ①/②	207.4	231.6	104.8
今までの土砂撤去総量 (千m <sup>3</sup> )	31	136	103

### ◎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



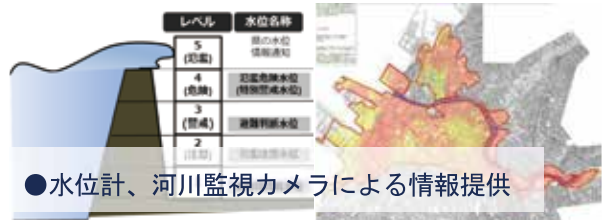
重信川堤防調査委員会資料

### ◎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
- ◎水害リスクを不動産取引時の重要事項説明へ義務付け

## 5 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

### [7] 災害に強い森林づくりの推進

【農林水産省（林野庁）】

#### 【提案・要望事項】

- 災害に強い森林づくりを目指し、山地防災力の強化を推進すること。
- ・ 治山事業及び森林整備事業の予算を確保すること。

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

近年、全国各地で記録的な豪雨が多発している中、急峻な地形で森林率が高く、脆弱な地質である本県においては、ひとたび災害が発生すると激甚な被害を及ぼすことになる。

このような豪雨による山地災害や流木被害等に備えるためには、災害に強い森林づくりが重要であり、平成 30 年 7 月に発生した西日本豪雨災害を受け、そうした森林づくりを求める県民の声も大きくなっているところであるが、予防的な対策を計画的に実施するための予算が不足している状況にある。

#### ○ 治山事業の推進

本県では、西日本豪雨災害で大規模な山地災害が発生し、復旧には 3～5 年を要すると想定している。

今後、このような災害に備え、山地防災力を強化するためには、本数調整伐をはじめ、適切な治山施設の設置や、土石流・流木に対する対策を、有機的に組み合わせて山地災害を効果的に防御する複合防御型治山対策を計画的に推進していく必要がある。

#### ○ 森林整備事業の推進

間伐等による森林の適切な密度管理を行い、根系や下層植生の発達を促すとともに、過去の経験やこれまでの技術的知見の蓄積を踏まえ、立地条件に応じた森林整備を推進し、合わせて森林整備に不可欠な林道整備を加速化する必要がある。

#### 【愛媛県内の取組】

林野庁補助事業のほか、県の森林環境税も活用し、災害に強い森林づくりのため、治山事業と森林整備事業を両輪に、水源涵養や土砂流出防止など公益的機能を持続的に発揮できる健全な森林づくりに取り組んでいるところである。

#### 【実現後の効果】

- ◇ 災害に強い森林の形成
- ◇ 県民の安全・安心な暮らしの確保

県担当部署：農林水産部 森林局 林業政策課・森林整備課



## 平成 30 年 7 月に発生した西日本豪雨災害の状況



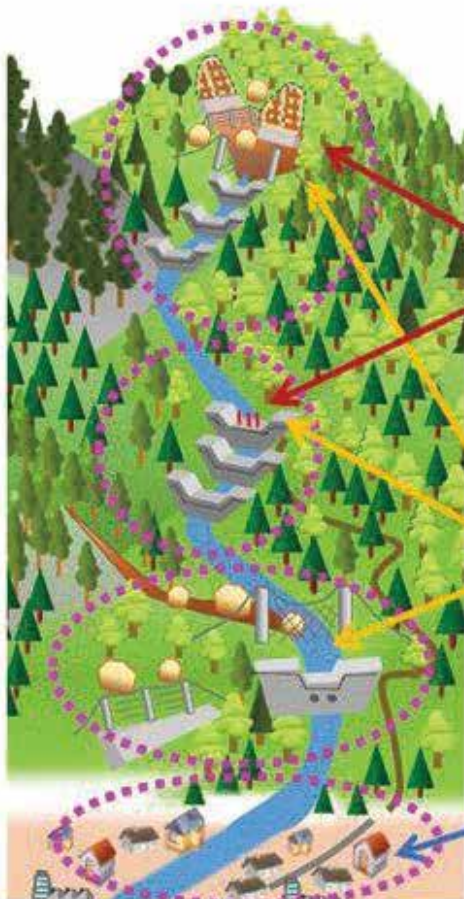
西予市宇和町明間（人家全壊2戸、半壊1戸）



【復旧イメージ】



## 具体的な対策



### 複合防御型治山対策の推進

溪流の特性や、地形、脆弱な地質の分布状況等に応じて、各対策を有機的に組み合わせて効果的に実施

#### 脆弱な地質地帯における山腹崩壊等対策

- 保安林の適正な配備
- 間伐等による根系等の発達促進
- 土留工等のきめ細かな施工
- 治山ダムを階段状に設置
- 必要に応じた航空緑化工の採用等

#### 巨石等への対策・流木対策

- 流木捕捉式治山ダムの設置等による流木対策の実施
- ワイヤーによる巨石の固定や流下エネルギーに対応したワイヤーネットによる防護工、治山ダムの整備
- 既設治山ダム等に異常堆積している土石・流木の排土・除去

#### ソフト対策の強化

- 航空レーザ計測等の活用、地域住民等との連携等による山地災害危険地区等の定期点検の実施
- 山地災害発生リスクに関する情報の周知徹底

## 5 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

### [8] 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月豪雨や昨年（2019年）の東日本への相次ぐ台風により明らかとなった停電や土砂・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・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いて3箇年度に限定されている防災対策工事に係る補助メニューを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すること。
- ・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

- ・生活基盤施設耐震化等交付金において、水道施設の耐震診断や耐震化計画策定も交付の対象とすること。
- ・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すること。
- ・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。

#### 【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、昨年（2019年）、東日本に相次いだ台風で停電や土砂・浸水災害により大規模な断水（台風15号：約14万戸、19号：約16万戸）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、吉田浄水場の代替浄水設備は、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、全国で災害が同時に多発した場合は、現状の機器等の在庫では不足し、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維持が求められている。



## ○現 状

国では、平成30年7月豪雨災害等を踏まえ、全国の上水道事業等を対象に、災害拠点病院等の重要給水施設に至るルート上にある水道施設の災害対応状況について「緊急点検」を実施し、基幹となる浄水場など特に優先度が高い施設を対象に、3箇年度(2018～2020)にわたり緊急対策を行う財政支援を講じている。

また、平成30年度末における県内の水道施設の耐震化率は浄水場：52.9%（全国7位）、配水池：62.9%（同11位）、基幹管路の耐震適合率：32.0%（同34位）となっている。各市町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診断や耐震化計画策定が進んでいない。さらに、山間部や半島部に小規模施設が点在し、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、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

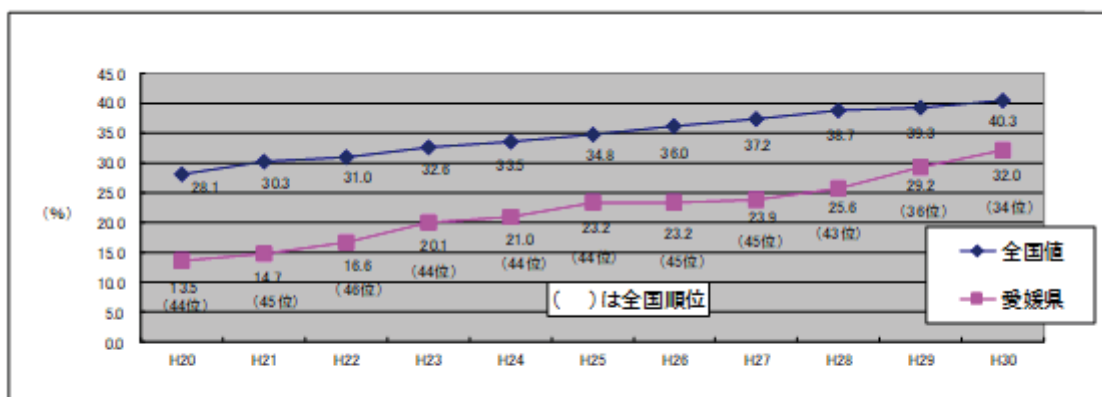
当該補助金及び交付金については、補助対象外や採択要件を満たさないなどの理由で補助金等を活用することができない場合が多く、また、活用できたとしても多額の自己財源が必要であり、整備投資へ大きな負担を強いられている。加えて、当該補助金は、防災対策工事に係る補助メニューが新設されたものの、支援が3箇年度（2018～2020）に限定されており、十分な防災対策を講ずることが困難な状況となっている。

### 【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 環境政策課

上水道の基幹管路耐震適合率推移状況（H20～H30）



	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
全国値	28.1	30.3	31.0	32.6	33.5	34.8	36.0	37.2	38.7	39.3	40.3
愛媛県	13.5 (44位)	14.7 (45位)	16.6 (46位)	20.1 (44位)	21.0 (44位)	23.2 (44位)	23.2 (45位)	23.9 (45位)	25.6 (43位)	29.2 (36位)	32.0 (34位)

## 5 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

### [9] 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。
- ・木造住宅・ブロック塀の耐震化について、必要な財源確保に努め、「ブロック塀等の安全確保に関する事業」を令和3年度以降も継続すること。

#### 【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

緊急輸送等の受け入れに必要不可欠な2,000m滑走路等については、耐震化されたところであるが、地震発生後の経済活動の継続性の確保には、海側500m区間の滑走路等についても早期の耐震化が必要不可欠である。

##### ○国による必要な財源措置とブロック塀等安全確保事業の継続

民間木造住宅やブロック塀等の耐震化に必要な財源を確保するとともに、避難路沿いの危険ブロック塀の解消については、県有施設は令和2年度中に対策を終えるが、民間の危険ブロック塀等は未対策のものが多く残されており、令和3年度以降も当該事業の継続が不可欠である。

#### 【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。
- ◇ 建物等の倒壊・崩壊による死者数の低減、道路閉塞箇所の減少による避難・救助活動の円滑化、避難所生活者数の減少と被災者の円滑な生活支援が図られる。

県担当部署：総務部 総務管理局 総務管理課  
企画振興部 地域振興局 交通対策課  
保健福祉部 社会福祉医療局 医療対策課  
土木部 道路都市局 建築住宅課  
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	7棟
	建替えが必要な施設 ・新居浜署(東予地区ブロック署)	1棟
	耐震改修が必要な施設 ・久万高原署(R2耐震改修完了予定)、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

### ・防災・安全交付金(住宅・建築物安全ストック形成事業)【国土交通省】

現状		要望	
対象	交付率	対象	交付率
「愛媛県耐震改修促進計画」で安全確認計画記載建築物に位置付けた県庁舎・警察施設	<u>工事費の2/5</u>	同左	<u>工事費の1/2に嵩上げ</u>
※令和5年3月31日までの設計着手が要件		※制度の恒久化	
対象	内容	対象	内容
除却に関する事業	耐震診断の結果、 <u>倒壊の危険性があると判断されたもの</u>	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2年度まで	<u>耐震改修が困難な場合の建替えを対象とする</u> 【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	<u>県庁舎を対象とする</u> 【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3年度まで	<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】	恒久化

## ○ブロック塀等の耐震化に対する交付金の現状と要望

### ・防災・安全交付金(住宅・建築物安全ストック形成事業)【国土交通省】

現状		要望	
対象	内容	対象	内容
ブロック塀等安全確保事業	令和2年度まで	同左	恒久化

## 6 陸上自衛隊松山駐屯地の拡張及び 周辺地域の道路整備について

【防衛省】

### 【提案・要望事項】

#### 陸上自衛隊松山駐屯地の拡張及び周辺地域の道路整備

- (1) 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に行うこと。
- (2) 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併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を整備すること。

### 【現状と課題(背景・理由等)】

#### ○背景

陸上自衛隊松山駐屯地は、愛媛県唯一の自衛隊施設として昭和30年に現在地に誕生し、以後数回の部隊改編を経て、平成6年に第2混成団特科大隊(現 中部方面特科隊)が岡山県日本原駐屯地から移駐し、平成18年には第14高射中隊(現 第14高射特科隊)が新編、平成30年2月には、香川県善通寺駐屯地から第110教育大隊が移駐して現在に至っているが、河川の氾濫や急傾斜地の土砂崩れ等が多数発生し、甚大な被害をもたらした西日本豪雨災害において、人命救助はもとより道路啓開、給水、給食、入浴支援、防疫活動など、被災地及び被災住民のために多大な貢献をいただいたほか、30年以内の発生確率が70~80%に引き上げられた南海トラフ地震や、Sランクの発生確率区間を県内に有する中央構造線断層帯による地震など、豪雨や震災などの大規模災害発生時における県民の生命や身体の安全確保のため、防災上の観点から、その重要性はますます高まっている。

#### ○現状

香川県善通寺駐屯地からの第110教育大隊移駐による大規模な隊舎のほか、既存部隊の業務上不可欠な倉庫の新築により敷地が非常に手狭となっており、多くの車両を縦列駐車しているため、緊急時の迅速な出動に支障が生じている。

また、西日本豪雨災害への対応状況などを鑑み、南海トラフ地震などの大規模災害時には、人員・物資を輸送するへの発着スペースが必要となるほか、大型車両の出入口が高速道路とは反対方向の1か所しかないため高速道路へのアクセスが不便となっているとともに、万一、地震等により唯一の出入口が使用不能となれば、災害派遣活動等への着手が大幅に遅れ、人命救助活動等に著しい支障を来すことが危惧される。

防衛省の令和2年度の当初予算に駐屯地拡張に係る経費が計上されたところであるが、早期の拡張や周辺地域の道路整備の実現が望まれている。

### 【愛媛県内の取組】

松山駐屯地は、大規模災害発生時における県民の生命・身体の安全確保に直接影響を及ぼす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」での意見交換を始め、県総合防災訓練や県原子力防災訓練などを通じて密接な連携を図っているほか、災害時には県をはじめとする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】

- ◇ 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。

本県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課

### 松山駐屯地の拡張と幹線道路等への連結構想



- ・駐屯地敷地内に大規模災害発災直後の支援に不可欠な、人員・物資輸送用の大型ヘリコプターの離発着場所を確保
- ・緊急時の即応車両の駐車用スペースを確保することで、部隊の即応性が向上
- ・松山駐屯地と、国道11号や(仮称)東温スマートICとの連結によって、陸路による東予及び南予地域に対する災害発生時の迅速な部隊展開が可能。

### 松山駐屯地に係る災害対応等の機能向上について



#### <松山駐屯地の機能向上が必要な理由>

- ①南海トラフ地震などの大規模災害時においては、人員・物資を輸送するヘリの発着スペース（直径100mエリアに係る土地 約1.2ha）が確保できない
- ②H30年2月の教育大隊移転後は、緊急時の即応体制を確保した車両の駐車スペースがなくなったため、これらの車両のためのスペース確保が必要
- ③大型車両の出入口が1カ所しかなく、地震等により出入口が使用不能となった場合、災害派遣活動等への着手が大幅に遅れる

大規模災害発生時における本県の災害対処能力向上のためには、**松山駐屯地の敷地拡張と駐屯地と国道との直結道路が不可欠。**

## 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性向上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不断の向上に取り組むこと。
- ・伊方発電所3号機の安全性向上のため、本年4月から実施される新検査制度を的確に運用するとともに、トラブルの再発防止策の徹底を図ること。
- ・規制当局及び事業者双方において、安全最優先の意識が一層徹底されるよう安全管理体制の充実・強化と安全文化の絶え間ない醸成を図ること。

#### (2) 廃炉対策

- ・伊方発電所1号機及び2号機の廃止措置が安全に実施されるか厳正に審査・確認するとともに、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、速やかに規制基準を整備するとともに、事業者の取組みが加速するよう積極的にサポートをすること。

#### (3) 使用済燃料対策

- ・国が主体となって使用済燃料対策を着実に進めるとともに、伊方発電所で貯蔵が始まった使用済MOX燃料の処理・処分の方策を早期に決定すること。
- ・国が促進する乾式貯蔵については、安全性を広く丁寧に説明し、あくまでも一時的な保管であることを明確にするとともに、伊方発電所内への設置計画について、厳正に審査すること。
- ・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については、確実に対策が進むよう、今まで以上に国が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。
- ・国の基本の方針である核燃料サイクルも含め、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みを推進すること。

#### (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テロ行為について、国内外の連携を強化のうえ、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9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、原子力規制委員会により、27年7月、新規規制基準に基づく原子炉設置変更許可がなされた後、28年8月に再起動し、安全に運転が行われたが、本年1月、昨年末から開始した定期検査において、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したことから、原因究明と再発防止策の徹底を強く要請した。なお、本年1月、広島高裁が運転差止め仮処分申立を認める決定をしたため、当面は稼働できない状況となっている。

伊方発電所1号機は、原子力規制委員会の廃止措置計画認可後、29年9月から廃止措置作業が開始されており、伊方発電所2号機は、30年3月の廃炉方針決定後、同年10月に廃止措置計画の認可申請がなされ、現在、原子力規制委員会において審査されている。

また、四国電力では、今後、伊方発電所3号機の使用済燃料ピットの貯蔵余裕が逼迫することから、30年5月、乾式貯蔵施設設置に係る原子炉設置変更許可申請を行い、現在、原子力規制委員会において審査されている。

これら安全運転の継続や廃止措置作業の実施には、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中で、伊方発電所において初めて貯蔵されることとなった使用済MOX燃料を含めた使用済燃料対策などについても、国が前面に立った取組が求められることから、これらへの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、25年7月に安全協定に基づき申入れがなされた伊方発電所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、27年10月26日、県下市町を含む広域自治体である県として、事前協議に了解した。了解に際しては、知事から国に対し、長期停止を踏まえた安全対策等を要望した。

また、伊方発電所1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み等を、国に対しては、法令に基づく検査など事業者の取組みの確認、低レベル放射性廃棄物に係る事業者の取組みへのサポート等を要請した。

なお、伊方発電所2号機の廃止措置計画及び乾式貯蔵施設の設置については、安全協定に基づく事前協議がなされており、現在、安全性等を審議している。

## 【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、最新の知見や関係自治体等の意見を踏まえ、必要な項目を早急に追加整備するとともに、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

- ・広域避難への人的・物的支援や避難先自治体の受入体制の強化など、関係自治体だけでは解決困難な広域避難体制について、国がより主体的に省庁横断的な調整・対応を図ること。
- ・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、支援体制を明確化すること。

#### (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路となる大洲・八幡浜自動車道や県道鳥井喜木津線の整備促進、松山自動車道の4車線化や国道56号、378号その他県市町道の道路整備に必要な予算を重点的に配分すること。
- ・原子力災害時避難円滑化モデル実証事業について、避難路整備等に関する事業として制度化するなど、迅速かつ確実な避難に繋がる交通基盤の強化に取り組むこと。

#### (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、避難時の海上モニタリングも含め確実に実施されるよう派遣要員の確保や資質向上、資機材の整備等を図るとともに、国が一元管理する緊急時モニタリング結果について、信頼性のある情報が関係自治体等へ確実に伝達されるようにシステムの充実を図ること。

#### (5) 原子力発電安全・防災対策に係る交付金の拡充・増額

- ・原子力発電安全・防災対策に係る交付金について、関係自治体等の意見を踏まえた弾力的な運用を行うとともに、より計画的に対策を推進するための拡充や増額に努めるほか、平常時から緊急時までのより一体的なモニタリング体制の整備が可能となるように関係交付金の統合を図ること。

## 【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、原子力災害時の住民避難において、多くの町民が主として利用する半島の頂上線（国道197号線）の寸断により陸路避難が制限される場合等の対応を考慮する必要があった。

このため、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」を定め、発災時には、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とから、避難路の整備をはじめ、避難時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避難先自治体の受入体制の強化、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】

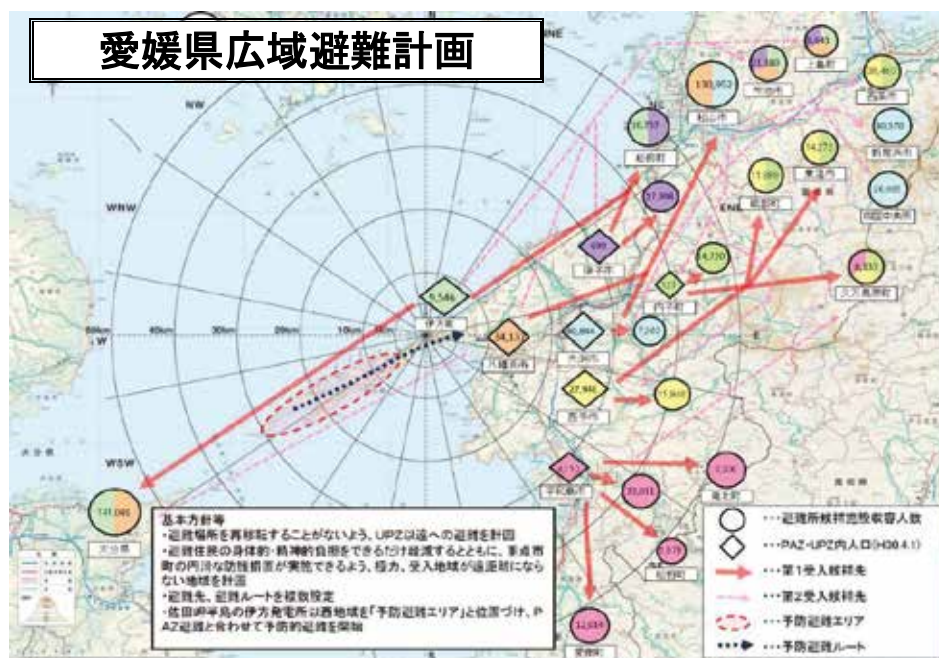
県では、平成25年6月の県広域避難計画策定後も実践的な訓練による成果や課題の検証を行い、4度にわたる計画の修正を行うとともに、原子力防災訓練における大分県への海路避難訓練の実施やドローンを活用した情報収集体制の構築、臨時災害放送局による被災状況の情報発信等、国や大分県等の周辺県、市町等と連携しながら県広域避難計画の実効性の向上に努めており、引き続き訓練による検証等を繰り返しながら、ソフト・ハードの両面から原子力防災対策の一層の充実・強化に取り組んでいく。

## 【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

## 愛媛県広域避難計画







## Ⅱ 防災・減災対策

～災害から命を守る国土強靱化の実現～

《高速ネットワーク》

## 9 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靭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。

令和元年度には、県民の理解促進に向けたテレビ番組の制作や集客イベントへの四国新幹線ブースの出展、民間シンクタンクと連携したシンポジウムの開催など、多様な広報啓発活動を実施したところであり、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】

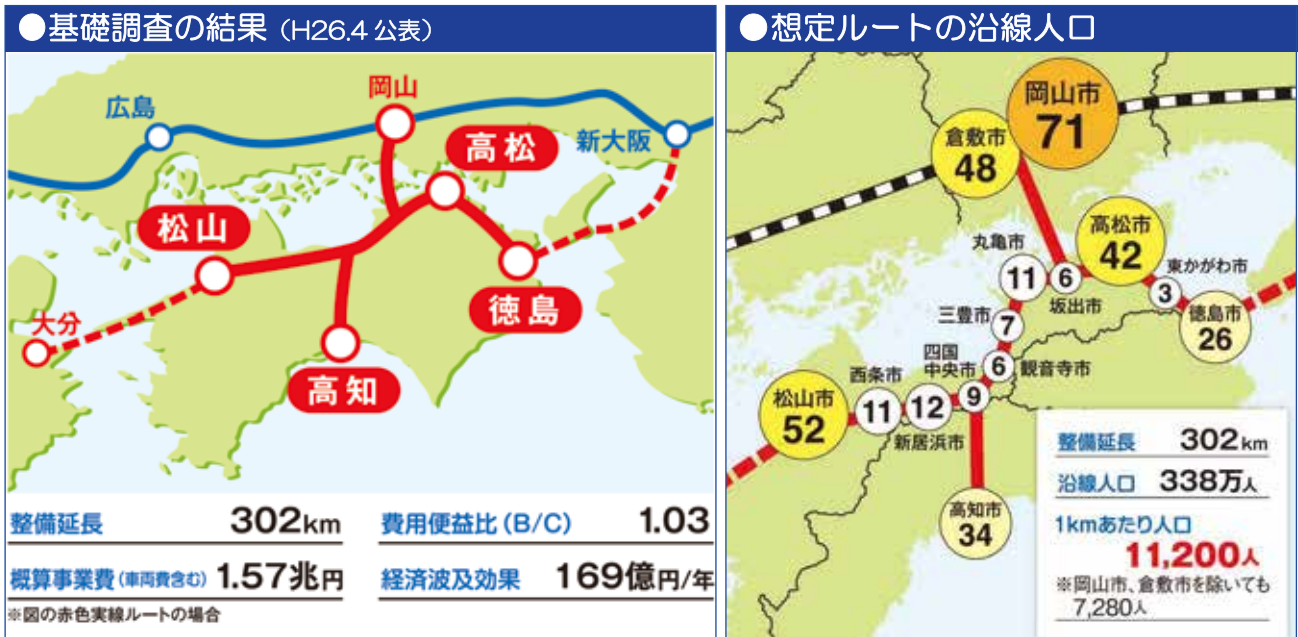
- ◇ 時間距離の短縮により、観光交流の拡大、商業施設の新規立地、都市機能の相互利用・行政投資の効率化などが図られる。
- ◇ 新幹線導入により路線の高規格化が図られ、災害に強い鉄道づくりが推進される。
- ◇ JR松山駅を起点として県内各地への乗継利便性が確保され、本県全域で新幹線整備の波及効果が得られる。

県担当部署：企画振興部 地域振興局 交通対策課

【経緯】

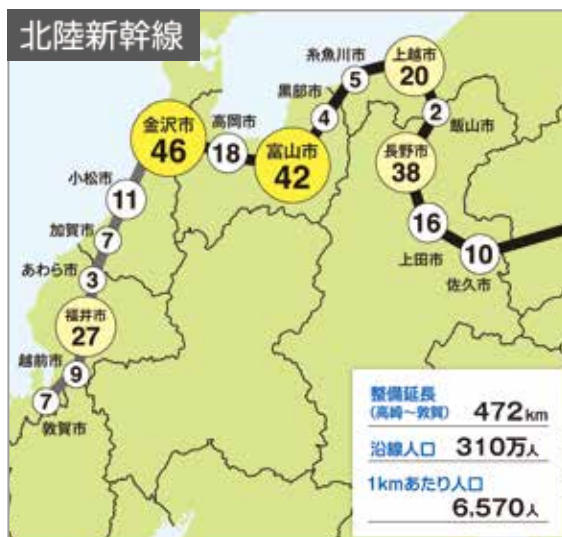
- 四国新幹線・四国横断新幹線:S48年に基本計画路線に位置付け
- 四国4県・経済界等で実施した「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(H26.4公表)で、整備ルートによっては費用便益比(B/C)が「1」を超えることが示され、四国の新幹線整備の妥当性を確認
- 四国圏広域地方計画において、四国の新幹線に関する記述が盛り込まれた(H28.3公表)。

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





## 9 四国の鉄道の維持・活性化について

### [2] 鉄道ネットワークの維持・活性化

【国土交通省】

#### 【提案・要望事項】

四国の鉄道ネットワークの維持に向けた支援スキームを確立すること

- (1) 経営安定基金の運用益で鉄道事業の損失を補填する国鉄分割民営化スキームが機能していない現状を踏まえ、JR四国の経営安定化を図る新たな支援スキームを構築すること。
- (2) 新たな支援スキームが構築されるまでの間は、厳しい経営状況にあるJR四国の経営安定化を図るため、令和2年度までとされている現行の支援措置を延長すること。

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

##### ○JR四国の経営や国の支援スキームの現状

JR四国は、大都市圏のような多くの利用者がなく、また新幹線も整備されていないなど脆弱な収益基盤にあるうえ、少子高齢化に伴う利用者の減少等により、非常に厳しい経営環境にある。

同社においては経営努力を重ねているものの、利用者は民営化直後の7割程度にまで減少（平均通過人員比較）し、平成31年3月公表の路線別収支では、本四備讃線以外の全ての路線が赤字となっている。

さらに、同社保有の施設・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、頻発化している災害への対応等もあり、同社の経営においては、さらなる負担の増大が見込まれている。

一方、同社の発足当初から見込まれた営業赤字を補填するため、2,082億円の経営安定基金が設置されているが、低金利が続く中、十分な運用益が確保できず、国鉄分割民営化のスキームが十分に機能していないことは明らかである。

また、追加的に実施されている助成金及び無利子貸付については、支援の根拠である「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律」により、令和2年度までの時限措置となっている。

##### ○愛媛県内での取組みと国による支援スキーム構築の要望

四国4県等関係機関が参画して平成29年に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」を設置し、四国の鉄道網の維持方策を検討しており、令和元年10月には、新幹線を骨格として四国の公共交通ネットワークを構築することを盛り込んだ中間整理を取りまとめた。

また、本県でも、令和元年6月にJR沿線市町や交通事業者等により設置した「愛媛県鉄道ネットワークあり方検討会」において利用促進策を取りまとめ、地域住民の参画を得て具体化を図ることとしている。

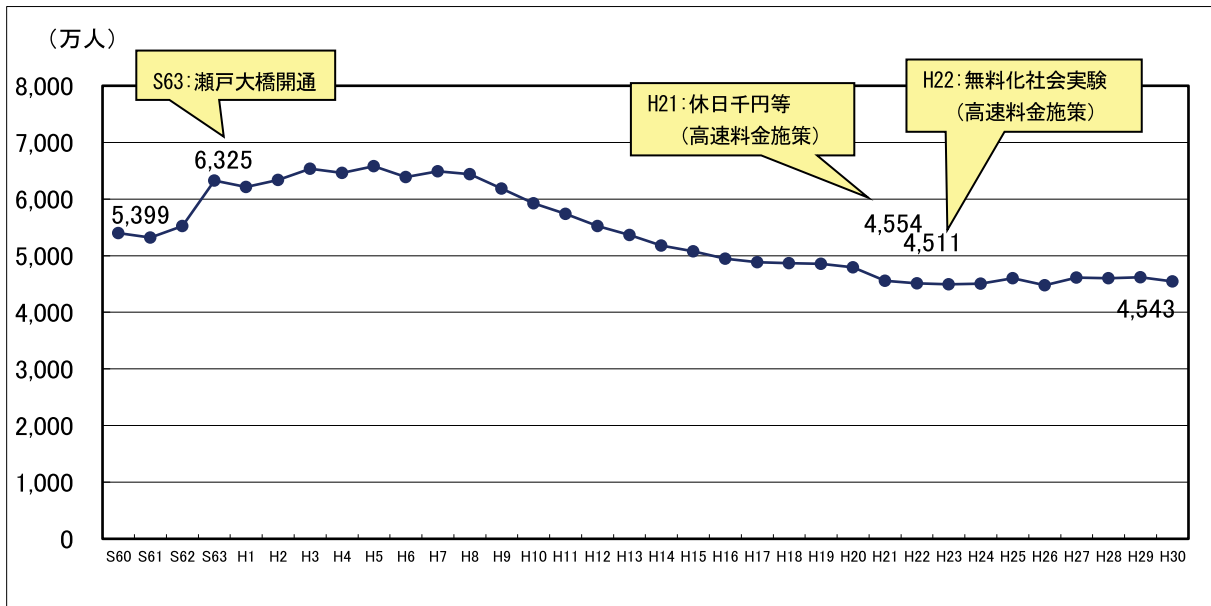
地方では、このような取組みを進めているが、地域の振興や県民生活に不可欠な四国の鉄道ネットワークを維持・活性化していくための抜本的な対策は、国鉄の分割民営化を主導した国が責任を持って講じていく必要がある。

#### 【実現後の効果】

- ◇ 国による支援スキームの構築がJR四国の経営の安定に寄与し、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。

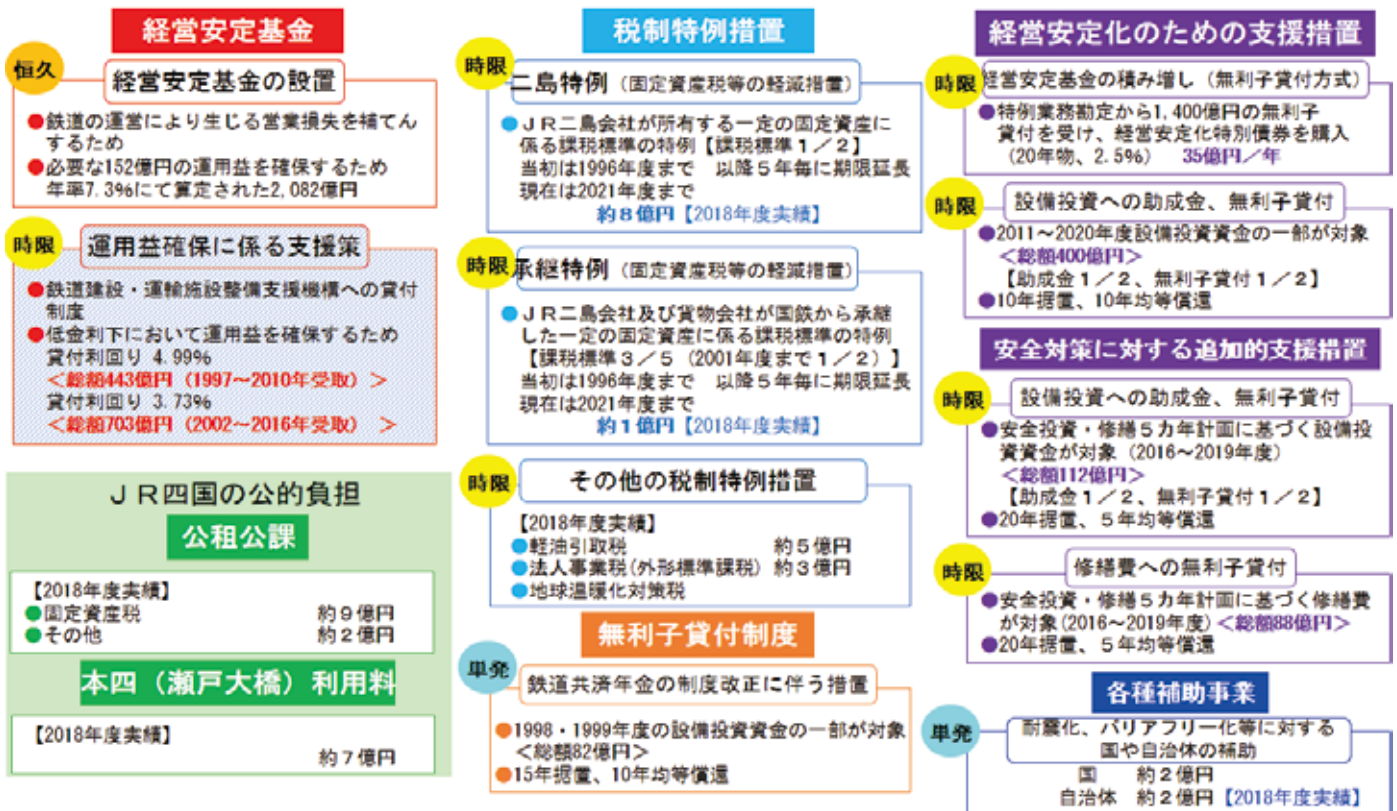
県担当部署：企画振興部 地域振興局 交通対策課

## J R 四国旅客輸送人員の推移



資料：四国運輸局業務要覧

## J R 四国に講じられている支援制度と公的負担



資料：「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」配付資料

# 10 高規格幹線道路等の整備促進・制度の実現について

## [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、国土強靱化や地域経済の活性化、広域交流・連携の基盤として、「重要物流道路」の一翼を担い、ダブルネットワークを形成するため、高規格幹線道路等の整備促進と必要な事業費を確保すること。

- (1) 四国8の字ネットワークの未着手区間「内海～宿毛」の早期事業化、「津島道路」の整備促進
- (2) 今治・小松自動車道「今治道路」の整備促進
- (3) 大洲・八幡浜自動車道「八幡浜道路(R4 年度完成目標)」・「夜昼道路」・「大洲西道路」の整備促進に必要な事業費の確保

### 【現状と課題（背景・理由等）】

平成30年7月の西日本豪雨災害や熊本地震など、近年全国各地で大規模災害が頻発・激甚化している中、高速道路ネットワークは被災地への救援や緊急物資の輸送など重要な役割を果たしており、切迫する南海トラフ地震等に備える「命の道」として、また、広域交流・連携による販路拡大や観光振興など「地方創生の道」としても極めて重要な社会基盤であることから、ミッシングリンクの早期解消は県民の悲願。

#### ○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、津波等による深刻な被害が懸念されている宇和島以南は、鉄道も無く、唯一の幹線道路となる国道56号が津波等により寸断の恐れがあることや、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には、ダブルネットワークの形成が不可欠であり、「津島道路」の早期整備と、平成30年度に計画段階評価が完了した「内海～宿毛」間の早期事業化は「待ったなし」。

#### ○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」

平成27年3月に開通した「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」を繋ぐ「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的な観光・経済活動の振興等を図り、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、地域活性化、避難道路」

九州側の高速道路延伸に伴い、フェリー航路を介した「九州～四国～京阪神」間の広域ルートの利便性が向上し、新たな国土軸としての役割や重要性が一層高まっている。また、八幡浜市・伊方町の地場産業や観光振興に資する「地方創生の道」となり、万が一の原発事故の際には「命の道」として広域避難・救援の軸となることから、「大洲・八幡浜自動車道」全線の早期整備が急務。

### 【実現後の効果】

- ◇ 高速道路ネットワークを形成することで四国地方、更には中国・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等に備えた避難・緊急輸送に不可欠な強靱な道路ネットワークの形成
- ◇ 地域の基幹産業や観光の振興など、「まち」・「ひと」・「しごと」の活性化

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





# 10 高規格幹線道路等の整備促進・制度の実現について

## [2] 地方創生を推進する高速道路ネットワークの整備・利便性等の向上

【内閣府・財務省・国土交通省】

### 【提案・要望事項】

高速道路 I C と空港・港湾等を結ぶネットワークの形成や、既存の高速道路の機能強化による利便性等の向上を図るため、高規格幹線道路等の整備促進、及び必要な事業費を確保すること。

- (1) 松山外環状道路の「空港線」・「インター東線」の整備促進、  
「空港線」余戸南 I C ～東垣生 I C（仮称）の開通時期の早期公表、  
「空港～国道 196 号」の事業化に向けた計画段階評価の令和 3 年度着手
- (2) 高速道路の暫定 2 車線区間の 4 車線化の推進  
（松山自動車道「松山 I C ～大洲 I C」、国道 56 号「大洲道路」の全線 4 車線化）
- (3) 東温スマート I C（仮称）の令和 5 年度完成に向けた整備促進
- (4) 宇和 P A（仮称）の整備
- (5) 高速 I C へのアクセス向上や重要な拠点間等を補完する幹線道路ネットワーク（国道 11 号川之江三島 BP・新居浜 BP・小松 BP 等）の整備促進

### 【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 I C や松山空港、松山港へのアクセス向上

高速道路や圏域内道路との継ぎ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。

##### ○松山都市圏における慢性的な渋滞の解消と交通事故の削減

松山都市圏の幹線道路等は、慢性的な渋滞や交通事故が多発しており、渋滞の解消、事故の削減、物流・人流の円滑化等を図るためには、インター線の全線供用（平成 28 年 12 月）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、用地取得済区間の開通時期を公表の上、整備促進を図るとともに、更なる利便性等の向上には、「空港～国道 196 号」の早期事業化に向けた計画段階評価の令和 3 年度着手が必要。

#### <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 月に「高速道路における安全・安心基本計画」で選定された 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避難・救援や緊急輸送の他、行楽期の渋滞解消等、平常時・災害時を問わない円滑な交通確保に向け、松山・大洲間の早期全線 4 車線化が必要。

##### ○スマート I C 等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 I C は、自衛隊駐屯地や高度医療機関等へのアクセス強化による防災・救急医療の体制強化のほか、産業や観光振興にも資することから、早期の整備が必要。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 等）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による安全性・定時性・信頼性の向上

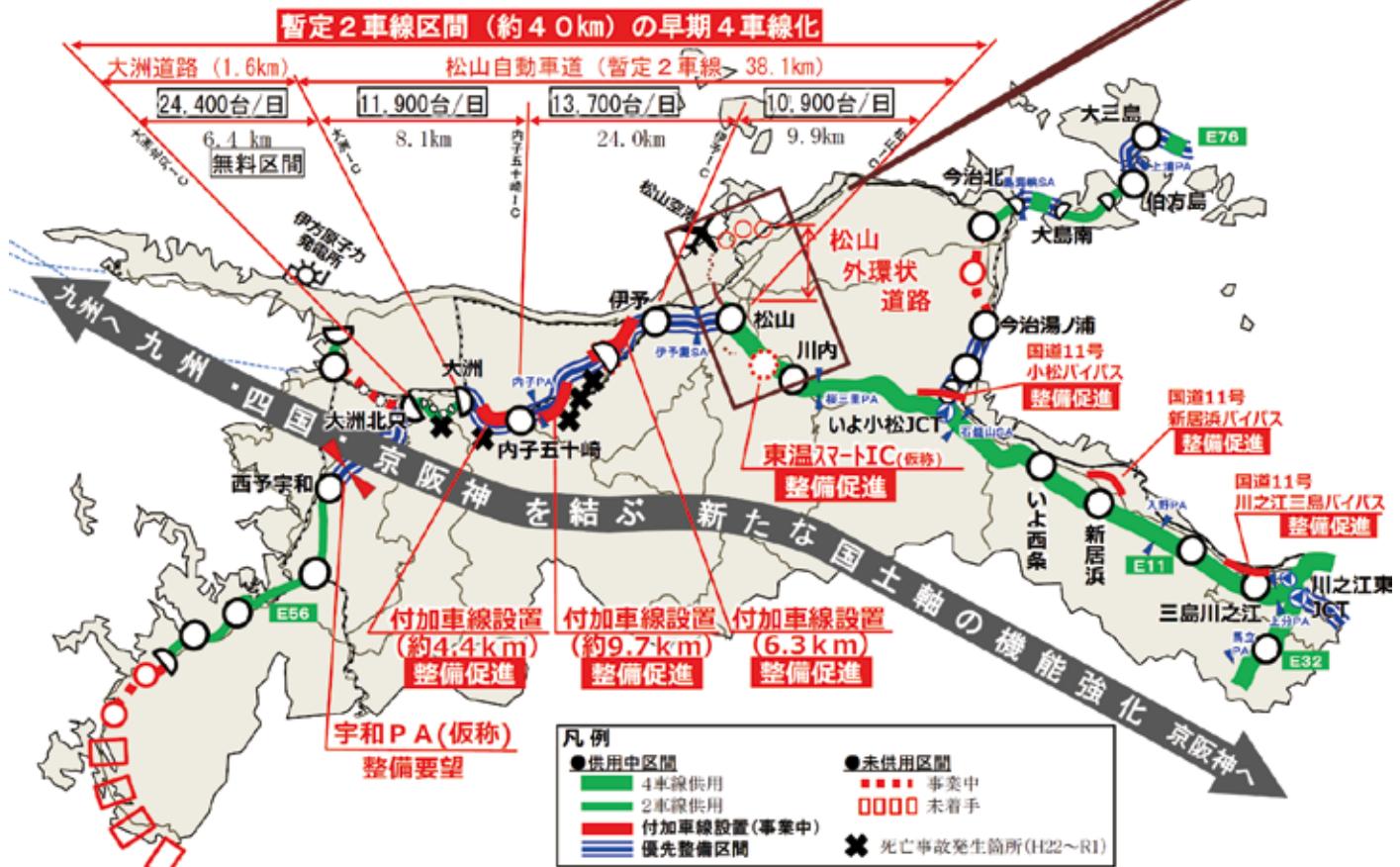
◇拠点形成による地域活性化や防災・救急医療の体制強化、更には高速道路の利便性の向上と利用促進

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やPA整備による地域拠点の形成、防災・救急医療の体制強化





## 10 高規格幹線道路等の整備促進・制度の実現について

### [3] 利用しやすい有料道路料金の実現

【国土交通省】

#### 【提案・要望事項】

- (1) 無料区間が介在する高速道路の利便性向上を図り、利用拡大につなげるため、ETC2.0搭載車両を対象とした利用しやすい乗り継ぎ制度を導入すること。
- (2) ナショナルサイクルルートの更なる利用促進のため、しまなみ海道の自転車通行料金の恒久的な無料化を実現すること。

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

##### ○無料区間が介在する高速道路ネットワークの乗り継ぎ制度

松山自動車道には、大洲道路（無料区間）が介在するため、前後の有料区間から連続走行した場合でもターミナルチャージが2回発生するほか、長距離逓減割引も適用されないことから、利用者から改善の要望がある。

このため、国が平成29年2月から実施している ETC2.0搭載車両を対象とした、高速道路からの一次退出が可能な「賢い料金」の社会実験と同様に、無料区間が介在する有料区間の連続走行についても、ターミナルチャージの加算免除と長距離逓減割引が適用対象となれば、利用者の利便性が向上し、ひいては高速本線の利用拡大や ETC2.0の普及促進にもつながることから、利用しやすい乗り継ぎ制度の導入が必要。

##### ○瀬戸内しまなみ海道の自転車通行料金の無料化が期間限定

瀬戸内しまなみ海道の自転車通行料金の無料化は、地元自治体等の負担と本四高速(株)の企画割引を組み合わせ、平成26年度から継続している。

この無料化により、支払いの際に一旦停止が不要となるだけでなく、安全で快適なサイクリングを気軽に楽しめ、瀬戸内の絶景が味わえることも相まって、高速道路などを利用して国内外から多くのサイクリストが訪れており、沿線の観光施設等は大変にぎわっている。

このような中、令和2年度からは、期間限定ではあるが複数年（2年）の無料化継続が認められ、お礼。また、これにより通年の旅行商品の売り出しや、年度跨ぎのPRなどが可能となり、切れ目のない集客に加え、更なる地域活性化や高速本線の利用拡大に繋がるものと期待しているが、その効果を更に高めるためには、恒久的な無料化が必要である。

##### ○「サイクリストの聖地：瀬戸内しまなみ海道」の国内外へのPR

昨年11月に「ナショナルサイクルルート」の指定を受け、「世界に誇れるサイクルルート」として新たなツールが加わった。また、今後も、国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」を2年毎に開催する予定であり、しまなみブランドの更なる知名度向上に向け、無料化とパッケージで国内外へ強く発信することで、ファンの拡大やリピーターの獲得、更には高速本線の利用拡大や地域活性化にも繋げていく必要がある。

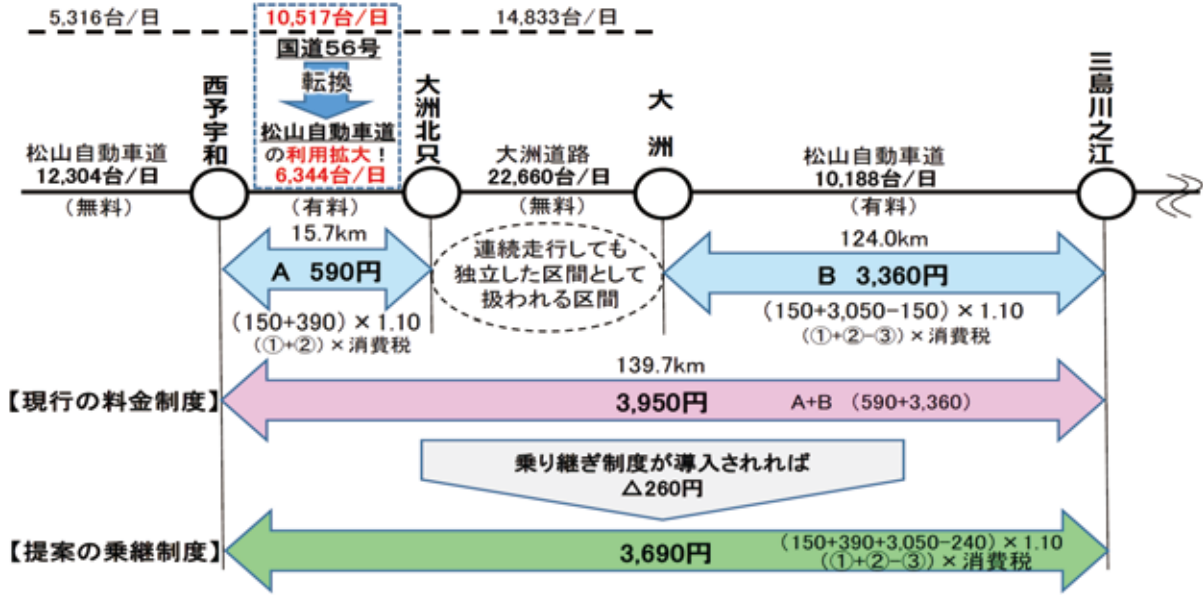
#### 【実現後の効果】

- ◇ 利用者重視の料金制度の確立
- ◇ サイクリングを核とした観光需要の更なる増大と高速本線の交通量の増加

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

# 有料高速道路ネットワークの中に無料区間が介在

## 松山自動車道(普通車)の場合

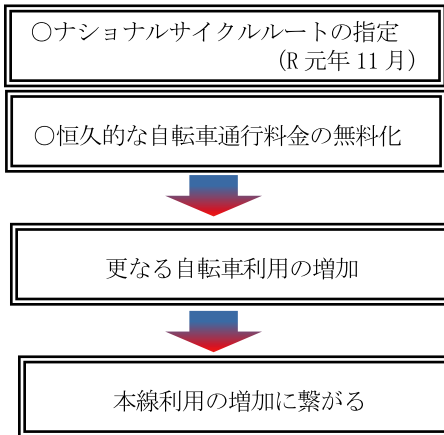
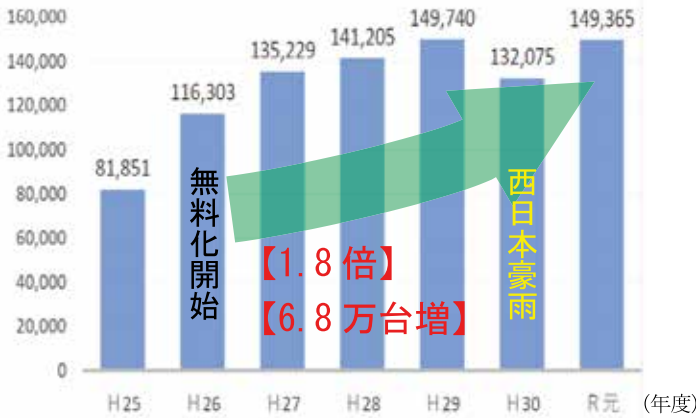


**道路利用者の利便性向上!**  
 ⇒ 高速本線の利用拡大(料金収入の増を期待)  
 ⇒ ETC2.0の普及促進

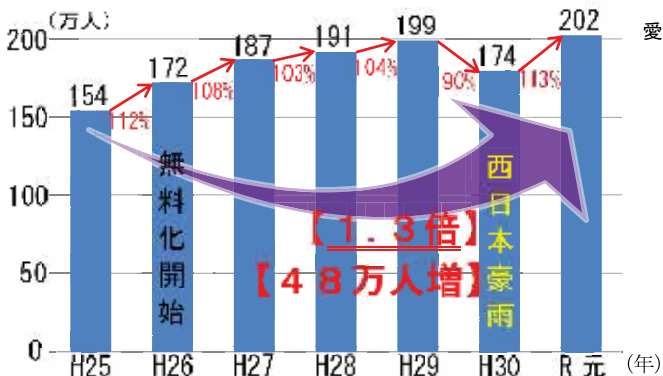
- ①ターミナルチャージ 利用1回あたり 150円
- ②距離に応じた料金 24.6円/km
- ③長距離減価 100kmを超え200kmまでの部分 25%割引 200kmを超える部分 30%割引

## ○自転車通行料金の恒久的な無料化

### レンタサイクル貸出数の推移(H25~R元年度)



### 主要観光地(※1)の入込客数の推移(H25~R元年)



(※1)【主要観光地】

しまなみ海道沿線の主要観光地12箇所の合計値(各年 1月~12月)  
 広島県側: サンセットビーチ, 因島水軍城, 向島洋らんセンター,  
 尾道市立美術館, 千光寺山ロープウェイ, 尾道商業会議所記念館  
 愛媛県側: 多々羅しまなみ公園, マリンオアシスはかた, 村上水軍博物館,  
 ようみいきいき館, 亀老山展望公園, サンライズ糸山



国内では唯一高速道路本線を通行できるサイクリング大会  
 「サイクリングしまなみ 2018」  
 (47都道府県と26の国と地域から約7,200人の参加)

# 11 松山空港の機能拡充について

## [1] 国際線のスポット早期増設、旅客ビル整備促進

【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、国際線スポットの早期増設や国際線旅客ビルの機能拡充など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8路線37便、国際3路線週7便が就航（令和2年3月末時点）し、元年度の年間利用者数（速報値）は294万人と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6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拡大により、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。
- このため、県では中長期的な視点のもと、将来の松山空港のあり方を検討するため、本年1月に「松山空港将来ビジョン検討会」を設置し、令和16年度年間利用者数387万人という目標案を提示するとともに、複数便同時対応が可能となるよう国際線旅客ビルの機能拡充を検討した結果、現在の国際線旅客ビルの西側への段階的な整備計画案を策定したところである。
- 国におかれては、未耐震の貨物ビルの建替えを含む貨物ターミナル等再編事業を推進され、今年度からはスポット増設の設計にも着手し、機能拡充に取り組んでいただいているところである。引き続き、貨物ビル整備に係る工程を短縮し、スポット増設の早期実現を図っていただくとともに、国際線旅客ビル建替えに係る地元計画案に対して指導、支援をいただくなど、庁舎管制塔の移転を含むターミナル地域の整備促進を要望する。

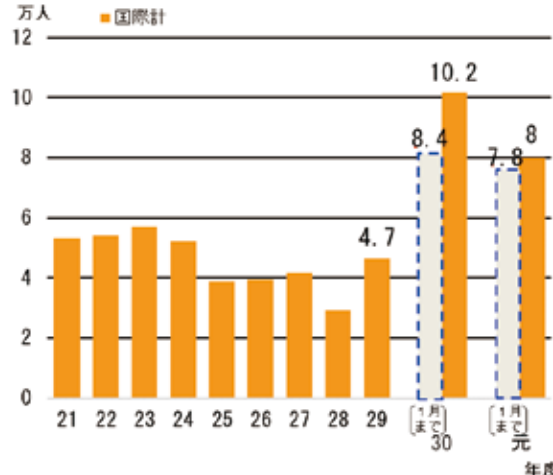
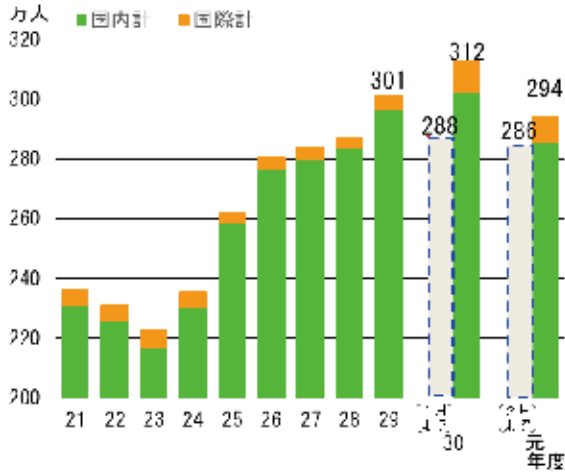
### 【実現後の効果】

- ◇国際線において複数便同時対応や、増加する利用者に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：企画振興部 地域振興局 交通対策課



# 1 松山空港の利用者数の推移



令和元年度の利用者数は速報値

# 2 スポットの使用状況

	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		国内線	国内線		国内線	国内線			国内線		国内線		国内線	国内線			
2番	国内線	国内線	国内線		国内線	国内線	国内線	国内線			国内線	国内線				国内線	
3番	国内線		国内線	国内線	国内線		国内線	国内線	国内線	国内線	国内線	国内線	国内線	国内線		国内線	
5番	国内線	国内線	国内線		国内線		国内線	国内線		国内線			国内線			国内線	
6番				国際線		国際線		国際線		国際線	国際線	国際線					
7番	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)													国内線	国際線		
8番	新設																

で囲んだ時間帯は国際線スポットに国内線が駐機

# 3 松山空港の機能拡充 (案)



# 11 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月にソウル線、平成16年7月に上海線が就航した。ソウル線については、平成28年9月に一時運休となるも、平成29年11月に国際線で初となるLCCの就航により路線が再開した。また、長年に渡り定期航空路線開設に取り組んできた台北線が令和元年7月に就航したことで、開港後初めて国際線3路線体制が実現した。
- 国による訪日プロモーション事業等の効果もあり、既存路線の外国人利用者の割合が年々高まる一方で、各C I Q機関とも限られた人員体制の中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一便到着の際に、外国人利用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、現在の定期便においても、手続きに要する待ち時間が増えてきている。
- 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、国際線スポット早期増設の要望と並行し、円滑な出入国環境を整備するため、国際線ターミナルビル建替えに向けた検討も進めており、松山空港においてもC I Q体制の充実・強化が求められている。

### 【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：経済労働部 観光交流局 国際交流課

## 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

国際線	運航開始日	運航会社	便数	運航曜日
ソウル線	H29. 11. 2 (運航再開日)	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	4便/週	水・木・土・日

※2020年夏ダイヤ

### (参考) 国内線就航状況

路 線	便数
札幌 (新千歳)	1便/日
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)	12便/日
福 岡	4便/日
鹿児島	1便/日
沖縄 (那覇)	1便/日

## 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4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(令和2年4月28日現在))



# 11 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。

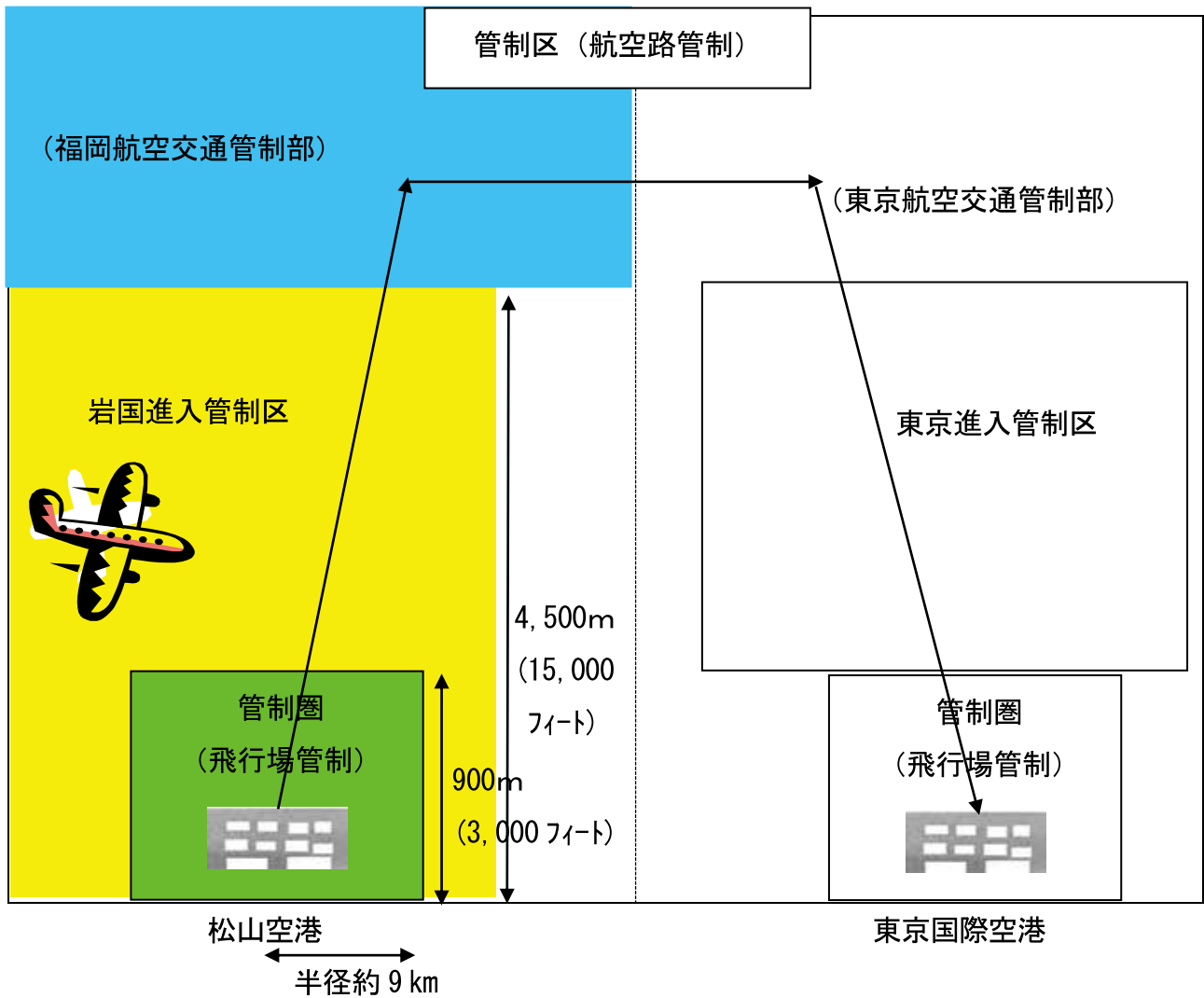
### 【実現後の効果】

- ◇ 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：企画振興部 地域振興局 交通対策課

## 管制区及び管制圏の構成

( 松山 ⇒ 東京の場合 )



### 飛行場管制

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

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、飛行場自前のレーダーで行っているが、高知空港は平成 23 年 6 月 2 日から関西国際空港に一元化されている。

※ 松山空港の場合、岩国基地で実施

### 航空路管制

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。





## Ⅱ 防災・減災対策

～災害から命を守る国土強靱化の実現～

《交通機能の充実》

## 12 離島架橋事業(上島架橋:岩城橋)の推進について

【内閣府・国土交通省】

### 【提案・要望事項】

離島同士が合併した上島町の一体化を支援し、島民の利便性向上や地域活性化等に必要な上島架橋事業のうち、唯一残る「岩城橋」の着実な事業推進と令和3年度完成に向け、必要な事業費を確保すること。

### 【現状と課題(背景・理由等)】

#### ○離島町村が合併した上島町の一体化を支援する上島架橋事業

本県では、平成16年10月に離島町村同士の合併により誕生した「上島町」の一体化や、島民の利便性向上、地域の活性化等の促進を図るため、4島からなる旧3町村を3本の長大橋で結ぶ「上島架橋事業」を進めており、このうち、「弓削大橋」は平成8年3月に、「生名橋」は23年2月に供用を開始している。

生名橋の開通後は、観光客が1.3倍、サイクリストが2.9倍に増加するなど、予想を大幅に上回る利用があり、通勤・通院・買い物などの利便性の飛躍的な向上や、救急・消防活動の迅速化、陸続きによる時間に制約を受けない地域間の交流が生まれるなど、島民生活にも大きな変化が見られ、残る岩城島の住民からは、造船業を中心とする地場産業の振興に加え、岩城橋完成による陸続きがもたらす更なる効果発現に期待が一層高まっている。

また、上島町では、観光振興や交流人口の拡大を目指し、4島を結ぶ架橋ルートのお名前を「ゆめしま海道」と命名し、マラソンやサイクリングを核としたイベント等を開催しており、岩城橋完成後の令和4年度には、しまなみ海道国際サイクリング大会において、4島を走破できる“新たな「ゆめしま海道コース」”をお披露目することで、更なる知名度向上や観光振興につながることを大いに期待している。

#### ○岩城橋のR3年度完成に必要な離島事業費の総額確保及び本県への優先配分

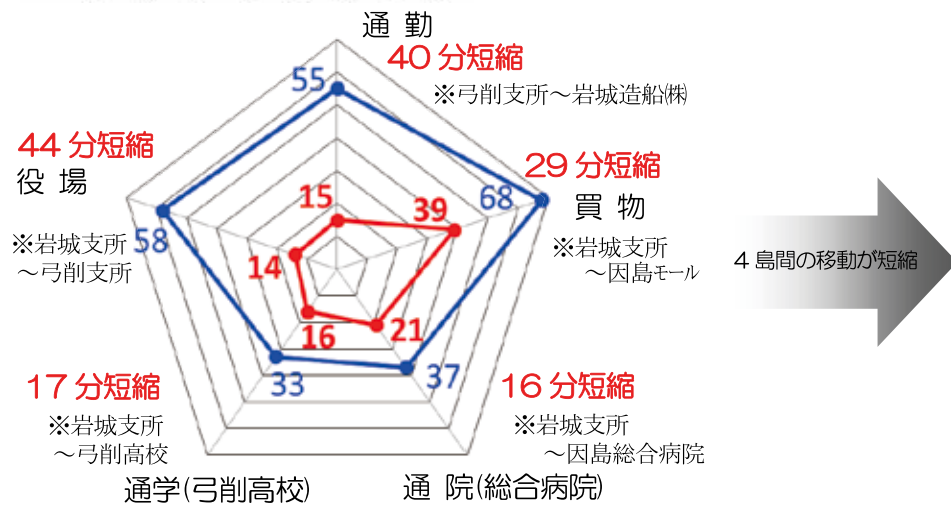
「岩城橋」は、平成28年度末に本体橋工事を発注、29年7月には起工式を開催し、本体橋工事に本格着手すると共に、取付道路部の高架橋や土工工事を計画的に進めている。とりわけ、本体橋工事は、昨年度から佳境に入っており、多額の事業費を要することから、着実な工事進捗と令和3年度の完成が確実なものとなるよう、離島事業費の総額確保及び岩城橋への優先的な予算配分が必要である。

### 【実現後の効果】

- ◇ 離島同士が合併した上島町の一体化促進
- ◇ 離島である上島町の住民の生活利便性の向上及び地域の活性化

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

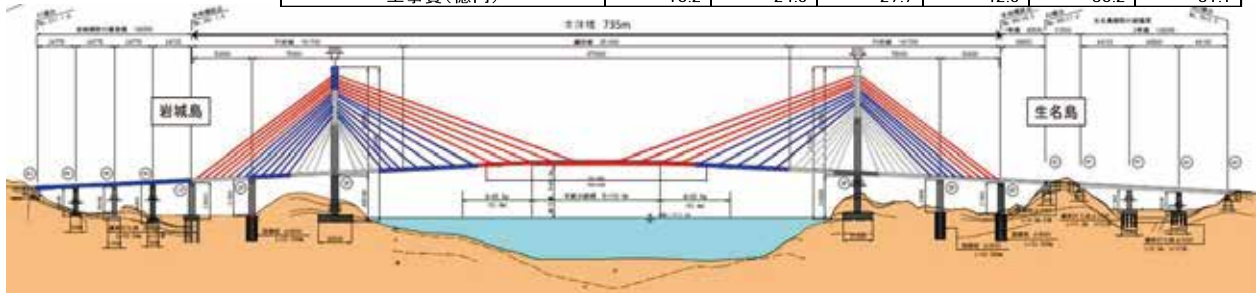
# ○平成 25 年度から本格着手し、令和 3 年度の完成を目指す「岩城橋」



- 生活の利便性が飛躍的に向上！！
- 医療・福祉に貢献！
- 4 島間を周遊する観光ルートとしても機能！

## ○岩城橋の年次計画

項目	H28	H29	H30	R1	R2	R3
岩城橋本橋	主塔工					
	PC桁					
	鋼桁					
	斜材					
	橋脚工(側径間)					
舗装・防護柵・照明等						
取付道路	岩城側高架橋					
	生名側高架橋					
	岩城側(工事用道路含む)					
	生名側					
工事費(億円)	10.2	24.6	27.7	42.6	30.2	31.1





# 13 JR松山駅付近連続立体交差事業等の整備促進について

【財務省・国土交通省】

## 【提案・要望事項】

JR松山駅周辺の交通渋滞・踏切事故や市街地分断の解消、県都松山の陸の玄関口にふさわしい魅力あるまちづくりを推進するため、連続立体交差事業、土地区画整理事業、街路事業等の一体的な整備促進に向け、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) JR松山駅付近連続立体交差事業（高架区間）の整備促進
- (2) 松山駅周辺土地区画整理事業の整備促進
- (3) 松山駅西口南江戸線の整備促進

## 【現状と課題（背景・理由等）】

### ○JR松山駅付近連続立体交差事業（8つの踏切除去）による交通渋滞・踏切事故、市街地分断の早期解消

四国最大都市松山の顔であるJR松山駅の周辺は、南北に走るJR予讃線等による市街地分断や、踏切遮断による交通渋滞・踏切事故が発生し、地域住民の生活や駅の利用に支障を来しているため早期解消が必要。

### ○松山駅周辺土地区画整理事業によるにぎわいと活力あるまちづくりの推進

JR松山駅周辺は、鉄道等による市街地分断により、駅周辺の一体的な発展が阻害され、駅西側には防災上危険な密集市街地が残るなど、新たな都市機能の集積やにぎわいと活力あるまちづくりを推進する上で支障となっており、県都松山の陸の玄関口、おもてなしの場にふさわしい「賑わい・潤い」を創出するため面整備が必要。

### ○松山駅西口南江戸線（街路）整備等による空港、松山観光港等へのアクセス向上、駅西側地区の交通の利便性向上

駅西側は街路等が未整備であり、松山市西部の空港や港、駅西側地区の住宅地等から直接アクセスができないため、駅前広場や街路の整備による交通の円滑化が必要。

### ○路面電車の高架下への引き込み等による交通結節点機能の強化

現駅前広場は、狭隘でバリアフリー化されておらず、鉄道から路面電車、バス等への乗り換えが不便であるため、高架下への路面電車の引き込みや停留所の移設等による交通結節点機能の強化が必要。

### ○現在の状況

連立事業については、R元年度に新車両基地・貨物駅等の工事が完了し、現在R5年度の高架切替に向け高架区間の工事を進めている。R3年度からは基地跡地エリアでも整備が可能となるため、区間全体で工事を全面展開する予定である。区画整理事業では、車両基地及び貨物駅の移転跡地において都市計画道路や宅地造成を実施予定であり、松山駅西口南江戸線整備事業についてはR3年度から工事着手予定である。

## 【実現後の効果】

- ◇ 踏切除却による交通渋滞、踏切事故及び市街地分断の解消
- ◇ 県都松山の陸の玄関口にふさわしいにぎわいと活力あるまちづくりの実現
- ◇ 面整備による地域住民の生活環境の向上、賑わい・潤いの創出、歩いて暮らせるコンパクトシティの形成
- ◇ 駅周辺街路、路面電車の整備による交通の円滑化、利便性の向上

県担当部署：土木部 道路都市局 都市整備課





# 14 命を守り暮らしを豊かにする 港湾の整備促進について

【内閣府・国土交通省】

## 【提案・要望事項】

### 人流・物流や防災・減災の拠点となる主要港湾の整備促進

- ・松山港国際物流ターミナル、東予港複合一貫輸送ターミナル等のプロジェクトが着実に進むよう事業費の確保を図ること。
- ・宇和島港など物流や防災の拠点となる港湾の整備も着実に進むよう事業費の確保を図ること。

## 【現状と課題（背景・理由等）】

### ○松山港国際物流ターミナル、東予港複合一貫輸送ターミナルの整備費確保

松山港外港地区と東予港中央地区では、主要施設が暫定供用の運びとなり、一定の物流機能の強化が図られたが、船舶の大型化が進展し、輸送効率の向上にかかる施設の改善を求める声が上がっていることから、より安全で効率的な輸送による取扱貨物量の維持・拡大を図るため、直轄事業による更なる係留施設等の整備が必要である。

### ○宇和島港など物流や防災の拠点となる港湾の事業費確保

宇和島港は、背後圏域の経済活動を支えるため、物流拠点として、水産関連施設が立地している各地区との連携や高速自動車専用道路へのアクセス向上が求められている。

また、防災拠点として、災害時における緊急物資の円滑な輸送を図るため、既設耐震強化岸壁と防災緑地を直結する道路やリダンダンシーの確保などが重要である。

さらに、令和2年5月に、大浦地区に水産物荷捌き施設（卸売市場）が開設され、交通量が急激に増加することが予想されることから、物流機能や防災機能の強化を図るため、臨港道路（橋梁）の早急な整備が必要不可欠である。

このほか、三島川之江港、八幡浜港、新居浜港及び今治港等の港湾においても、近い将来、発生が予想されている南海トラフ地震等に備えた防災対策として、耐震強化岸壁、臨港道路及び防災緑地の整備を引き続き着実に実施することが必要である。

## 【実現後の効果】

- ◇ 安定した生産活動の確保と輸送効率の向上による地域経済の競争力強化
- ◇ 人流・物流の効率化等による地域の活性化や防災面の強化による住民の安全・安心の確保

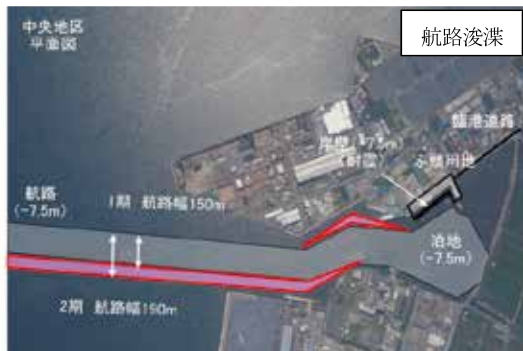
県担当部署：土木部 河川港湾局 港湾海岸課



人流・物流、防災・減災の拠点となる主要港湾の整備  
 ～松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業～



～東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業～



宇和島港大浦地区 ～橋梁整備～



八幡浜港沖新田地区 ～フェリー岸壁整備～



県内主要港湾の位置図



# 15 鉄道・バス・フェリー等公共交通機関の維持・活性化対策について

【国土交通省】

## 【提案・要望事項】

### (1) 交通政策基本計画で掲げられた公共交通確保維持策の着実な実施

- ・ 地域における持続可能な交通ネットワーク確保に必要な予算を確保すること。
- ・ 公共交通を担う人材確保・育成のための施策の充実を図ること。

### (2) 高速道路料金施策の影響を受け続ける公共交通機関への対応

#### ○JR四国に対する支援

- ・ JR四国の厳しい経営環境に鑑み、「鉄道・運輸機構」の利益剰余金等を活用した同社に対する支援について、本四高速料金の引下げを踏まえて追加支援を実施すること。
- ・ 同社が行う安全対策に対する地方公共団体の補助は、地域鉄道事業者（中小民鉄等）の場合と同様に、地方財政措置を設けること。

#### ○フェリーに対する支援

- ・ 大規模災害発生時における車両・鉄道輸送の代替手段としてのフェリーの果たす役割、特に本州との道路・鉄道によるアクセスが本州四国連絡橋のみである四国・愛媛県におけるフェリーの重要性に鑑み、また太平洋新国土軸の形成に不可欠であるとの観点から、フェリー航路の維持・確保に向けた国の支援を実施すること。
- ・ 本四高速料金の引下げによるフェリー航路への影響を緩和するとともに、フェリー航路の利用促進及び高速道路の有効利用の観点から、フェリー利用のために、車両が高速道路を一旦流出し、再度乗り直した場合にも、高速道路通行料金の「長距離逓減制」の適用を図ること。

### (3) 生活バスや離島航路に係る国庫補助制度の充実及び改善

#### ○生活バス

- ・ 四国ブロックの実情（輸送量が約10人/日）に応じた輸送量要件の緩和を行うこと。
- ・ 地域間幹線系統補助や地域内フィーダー系統補助について、厳しい経営状況にある交通事業者や財政負担が増えている市町の実情に鑑み、必要な予算を確保するとともに、補助上限額を引き下げないこと。
- ・ 車両購入費補助について、購入時一括補助方式（従前方式）に改善すること。

#### ○離島航路

- ・ 地域が維持すべきと認める生活航路については、他に代替交通手段がない航路に限るという要件を緩和し、唯一航路に準じて国の補助対象として認定すること。
- ・ 島民運賃割引についても、全国一律の要件を撤廃し、地域が応分の負担をして引下げを行う場合には、国の補助対象として認定すること。

### (4) 離島活性化交付金による生活交通の運賃低廉化

- ・ 「人の往来に要する費用の低廉化」を推進するため、本土と離島、離島と離島を結ぶ航路並びに離島内のバス交通など、離島住民の移動に必要な不可欠な生活交通の料金軽減に係る支援等を交付金の対象事業とすること。

## 【現状と課題（背景・理由等）】

- 人口減や車社会の進展による利用者の減少に加え、過去の高速道路料金施策の影響による一部フェリー航路の廃止などもあり、地域における公共交通機関を取り巻く環境は非常に厳しいものがある。
- 国が講ずべき施策等を示した交通政策基本計画については、現在見直しが行われているが、引き続き、地域公共交通が確保維持されるよう取組みを進めるとともに、地方の負担が年々増加している中、必要な経費について、国において十分に予算が確保される必要がある。
- 有効求人倍率が過去最高水準で推移する中、公共交通に従事する運転手・船員の人材確保が難しくなっており、路線や航路の維持に支障を来す恐れがある。
- JR四国が行う安全化対策について、同社の脆弱な経営体質を考慮し、県と市町が連携して1/3を補助しているが、地方財政措置がないため地方の財政的負担が大きい。
- 県民の足である地域公共交通の維持には、国の補助制度（地域公共交通確保維持改善事業等）を地方の実情に応じた使い勝手の良いものにした上で、県や市町が積極的に活用していく必要がある。
- 国の補助制度の対象外となる離島航路や生活バス路線について、住民の移動手段の確保のため、国庫補助要件の緩和や運賃の軽減を図る必要がある。

## 【愛媛県内の取組】

- JR四国が行う安全化対策への支援について  
工事箇所所在市町のみで負担した場合、経費が多いため、JR予讃線の沿線12市町で分担して負担の軽減化を図っている。
- 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定について  
県下全域をエリアとする「地域公共交通網形成計画」を平成29年度に策定したところであり、平成30年度からは利用者の減少や生活バス路線の廃止が進む南予地域の「地域公共交通再編実施計画」の策定に着手している。計画において、行政や交通事業者が役割分担の下、国の特例措置の活用等により、路線の見直しを進め、将来に渡って持続可能な地域公共交通網の再構築を図ることとしている。
- 公共交通に従事する運転手・船員の人材確保対策の実施について  
若年者や県外求職者等を対象に、運輸業の現地見学会の開催や運輸の仕事を紹介する冊子の作成・配布、人材獲得のための研修会の開催など、事業者の人材確保を支援している。

## 【実現後の効果】

- ◇ 国において予算が十分に確保され、国の講ずべき施策が着実に実施されることにより、地方の地域公共交通の確保維持が図られる。
- ◇ 地方公共団体への財源措置がなされることによりJR四国に対する支援が強化され、幹線以外のローカル線を含めた四国の鉄道ネットワークの維持が図られる。
- ◇ フェリーに対する適切な支援やフェリー利用に配慮した高速道路料金体系の導入などにより、海上モーダルシフトの推進に加えて、東日本大震災のような大規模災害時に、陸上交通が寸断された場合における海上輸送手段の確保が図られる。
- ◇ 生活バス路線に係る国の補助要件や補助上限の緩和により、補助対象路線が拡大し、縮小傾向にある生活バス路線が維持されるとともに、地方のバス事業者の経営環境が改善し、減便・廃止の流れに歯止めをかけることができる。
- ◇ 車両購入時一括補助方式の導入により、事業者の車両購入時に必要となる多額の経費負担が軽減され、老朽化車両の更新が促進される。
- ◇ 離島航路に係る対象航路を拡大し、「しまなみ海道」など架橋と競合する生活航路についても国庫補助対象とすれば、本四高速料金引下げに対しても、島民の通学・通院のための海上交通の足が確保される。
- ◇ 離島住民の生活交通の移動料金の軽減に係る支援事業が離島活性化交付金の対象となれば、支援制度による「人の往来に要する費用の低廉化」が図られ、離島住民の定住に資することができる。



