

IV 「スポーツ立県えひめ」 の実現

41 障がい者スポーツ振興への支援の拡充について

【文部科学省（スポーツ庁）】

【提案・要望事項】

全国障害者スポーツ大会（えひめ大会）で培った競技力や県民の関心の高まりを一過性のものとすることなく継承、発展させるための支援の拡充

(1) 障がい者が身近にスポーツを楽しむ環境の整備

脆弱な障がい者のスポーツ環境に対し、既存の民間のスポーツ施設（スポーツクラブやスイミングクラブ等）を活用した新たな仕組み（施設のバリアフリー化、利用料金減免、障がい者スポーツ指導員の養成・派遣）を構築すること。

(2) eスポーツの推進を通じた障がい者・健全者の区分のない競技の推進

eスポーツを積極的に活用することで、障がいを持つ方の社会参加を促進し、自己実現の機会を提供すること。

(3) 地方の中小企業における障がい者スポーツアスリートの雇用促進

中小企業向けにインセンティブを付した障がい者アスリート雇用促進制度を創設し、地域に根差した障がい者アスリートの育成を図ること。

(4) デフリンピックやスペシャルオリンピックス世界大会の誘致

聴覚障がい者のための世界大会であるデフリンピック夏季大会や、知的発達障がい者のための世界大会であるスペシャルオリンピックス夏季世界大会の我が国への誘致に向け、取り組むこと。

【現状と課題（背景・理由等）】

○ 障がい者スポーツ振興への支援の拡充

本県では、えひめ大会に向けて、障がい者スポーツの競技力向上を主眼に取り組んできたが、今後は、スポーツの素晴らしさを一部の競技者だけではなく、多くの障がい者に身近な地域で楽しんでもらう環境づくりを進めて、スポーツを通じた障がい者の社会参加の推進を図ることとしている。

また、民間企業の支援と連携して、トップアスリートの育成強化に積極的に取り組むことが求められている。

さらに、障がい者スポーツへの盛り上がりを一過性のものとすることなく、東京パラリンピックにつなげ、その後も継承、発展させていくため、障がい者の世界大会を積極的に誘致することも必要である。

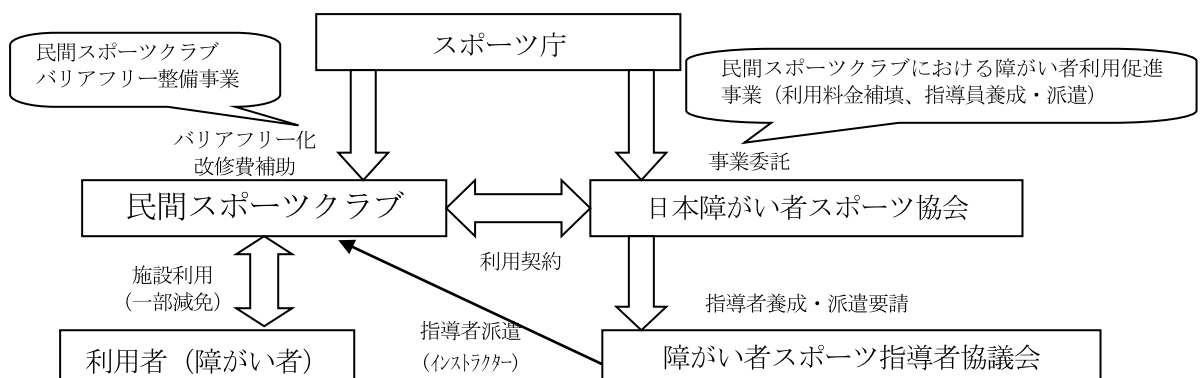
(1) 障がい者が身近にスポーツを楽しむ環境の整備

障がい者専用もしくは優先スポーツ施設は、全国に139施設(*1)しかなく、障がい者が身近にスポーツを楽しむ環境は脆弱である(*2)。

*1 2015年度障害者専用・優先スポーツ施設に関する研究（笹川スポーツ財団）

*2 全国のスポーツクラブ数4,902件（平成26年経済センサス基礎調査（総務省統計局））

（事業イメージ図）

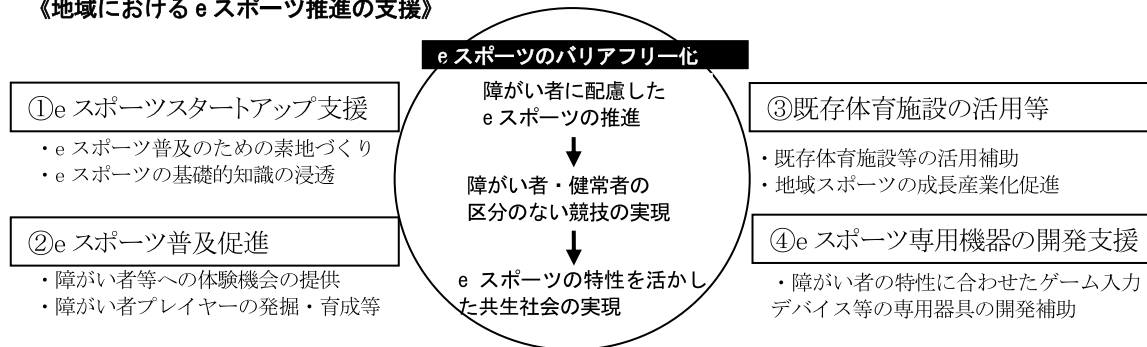


(2) eスポーツの推進を通じた障がい者・健常者の区分のない競技の推進

eスポーツは、年齢、性別、障がいの有無や程度を越えて、全てのプレイヤーが同じ条件で競い合い、楽しむことを通じて、障がい者の自己実現や高齢者の健康増進につながると同時に、コミュニケーションを活発化させ、社会や家族等との関係性を深化させるツールとなることが求められている。

eスポーツは地域のスポーツ資源として大きく発展する可能性を秘めているが、地方においてはまだまだ認知度が低いため、普及促進に取り組むとともに、新しい形のスポーツとなるようバリアフリー化を推進することなどにより、障がい者と健常者が当たり前のようにならざるを得ない環境を整備する必要がある。

《地域におけるeスポーツ推進の支援》

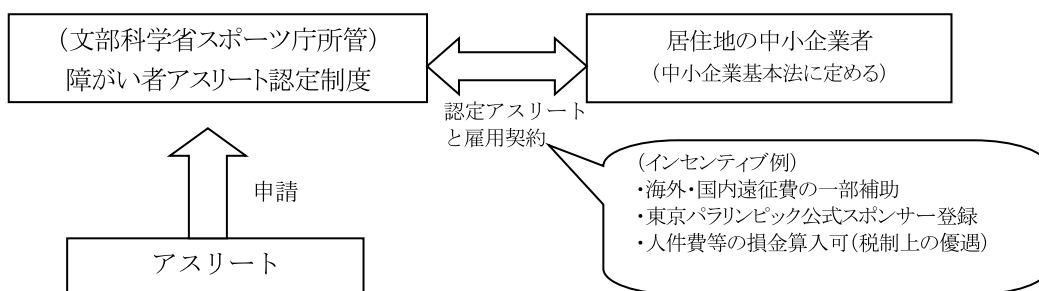


(3) 地方の中小企業における障がい者スポーツアスリートの雇用促進

東京パラリンピックに向け、本県ではパラスポーツコーディネータを設置し、企業によるアスリート雇用に向けた活動を行っているが、地方の中小企業では、資金的な面からアスリート活動に専念できるような環境整備は難しく、雇用につながりづらい状況にある。

(*障害者雇用促進法に基づく法定雇用率制度とは別制度)

《中小企業向け障がい者アスリート雇用促進制度》



(4) デフリンピックやスペシャルオリンピックス世界大会の誘致

デフリンピックは1924年のパリ開催を第1回目に概ね4年ごとにこれまで23回開催され、スペシャルオリンピックス夏季大会は1968年のアメリカ開催を第1回目に概ね4年ごとにこれまで15回開催されている。

日本での開催は、2005年スペシャルオリンピックス冬季世界大会（長野県開催）のみ。

【実現後の効果】

◇ 障がい者の社会参加の推進や社会における障がいへの理解の促進など、スポーツを通じた共生社会の実現に寄与する。

県担当部署：スポーツ・文化部 スポーツ局 地域スポーツ課

42 スポーツ交流による地域活性化への支援について

【内閣官房・文部科学省（スポーツ庁）】

【提案・要望事項】

平成 29 年に開催された第 72 回国民体育大会（えひめ国体）及び第 17 回全国障害者スポーツ大会（えひめ大会）の“国体レガシー”を活かして取り組むスポーツを通じた交流の促進やスポーツを活用した地域活性化などに対する財政支援等

(1) 日本スポーツマスターズ開催県に対する財政支援

2020 年に愛媛県で開催することが決定した日本スポーツマスターズについては、開催県に大きな財政負担が生じることから、開催経費に係る財政支援策を講じるとともに、大会のより一層の認知度向上のための広報の充実や大会情報のタイムリーな発信、関係団体等への協力要請等、大会の成功へ向けた支援を行うこと。

(2) 東京 2020 オリンピック・パラリンピックに向けたホストタウン制度による支援の拡充

東京 2020 オリンピック・パラリンピックに向け、より多くの自治体が参加国・競技団体と事前合宿等を通じた国際交流に積極的に取り組めるよう、国が推進するホストタウン制度の財政支援対象経費を拡大すること。

また、大会後の交流継続を後押しするため、支援期間の延長や支援制度の新設等を検討すること。

(3) 東京 2020 オリンピック・パラリンピックへの機運醸成の取組みの支援

オリンピック・パラリンピック・ムーブメント全国展開事業について、引き続き予算確保に努めるとともに、大会終了後も両大会のレガシーを継承し、スポーツの価値への理解促進に向けた取組みを継続すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

- 2020 年に愛媛県での開催が決定した日本スポーツマスターズにおいては、開催経費の一部を開催都道府県が負担することが求められているが、現行では、これに対する財政支援制度はなく、負担が大きくなっている。
また、日本スポーツマスターズの認知度は国体と比較して低く、認知度の向上のためには、国からの情報発信が不可欠である。
- 愛媛県では、平成 29 年に開催されたえひめ国体及びえひめ大会のレガシーを活かし「スポーツ立県えひめ」を実現するため、スポーツ・文化部を新設し、様々な取組みを展開している。
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピックに向け、国全体がスポーツによる盛り上がりを見せる中、開催地以外の自治体においても、これらの大会の開催効果を呼び込むため、事前合宿等の誘致や国際交流事業に積極的に取り組んでいるが、実際の合宿受入れや交流事業の実施に当たっては、相手国の事情やニーズも多様で、それに対応するために様々な経費が発生し、自治体の負担が大きくなることが懸念される。特に、選手等の食事に関しては、スポーツ栄養学に基づく特別食の提供やイスラム教徒向けハラール食の提供など、特別な対応も必要となるため、これらの負担を軽減するためにも、現行のホストタウン制度による特別交付税算定対象経費の拡大など柔軟な取扱いが求められる。
また、ホストタウンとして結びつきができた国・地域とは、大会後にも引き

続き交流を継続・拡大していくことが望ましいことから、これらに対応するための支援期間延長又は支援制度の新設が必要である。

- オリンピック・パラリンピック開催に向けた機運醸成については、スポーツ庁の「オリンピック・パラリンピック・ムーブメント全国展開事業」を活用し、各自治体がオリンピック・パラリンピック教育（オリパラ教育）を実施。大会開催年となる2020年度についても、十分な予算の確保を求めるものである。
- また、オリパラ教育は、両大会への国民の関心を高めるとともに、スポーツの価値や効果の再認識を通じ、国際的な視野を持って世界の平和に貢献できる人材を養成することを目的としており、国が掲げる「一億総スポーツ社会」の実現のためにも、大会終了後も両大会のレガシーを継承する取組みを行っていくことが重要である。

【愛媛県内の取組】

○えひめ国体・えひめ大会のレガシーの活用した「スポーツ立県えひめ」の実現
平成29年9月から10月にかけて「愛顔つなぐえひめ国体・えひめ大会」が盛大に開催され、多くの県民が観客、スタッフ、ボランティアなど様々な立場で関わり、スポーツによって県全体が一つになった。この盛り上がった機運を継承、発展させ、国が掲げる「一億総スポーツ社会」の実現に向け、平成30年3月に「愛媛県スポーツ推進計画（平成30～35年度）」を策定し、「スポーツ立県えひめ」の実現を目指して取組みを強化しているところ。

○東京2020オリンピック・パラリンピックの事前合宿誘致

本県や県内自治体においては、東京2020オリンピック・パラリンピックの事前合宿誘致に取り組むとともに、誘致活動を通じて構築した人脈等を活用し、大会後のスポーツ交流の継続や経済・文化交流の活性化も視野に入れた友好関係の構築を目指している。

<県内のホストタウン登録の状況>

自治体	相手国	競技
県・松山市	台湾	野球、ソフトボール、卓球、陸上競技、柔道、テコンドー、空手
県・松山市 ・砥部町	マレーシア	バドミントン
新居浜市・県	サウジアラビア	ウエイトリフティング
西条市・県	オーストリア	スポーツクライミング
今治市	パナマ	未定

※その他にも、登録を検討中の案件あり

○国際大会、全国大会などの大規模スポーツ大会の開催やスポーツ合宿の誘致

日本スポーツマスターズの2020年愛媛県開催のほか、県内の競技団体が主催する国際大会・全国大会などの大規模大会の開催支援やスポーツ合宿の誘致により、えひめ国体・えひめ大会の開催により盛り上がったスポーツ機運の継承・発展に取り組んでいる。

【実現後の効果】

- ◇ スポーツの持つ力を最大限活用し、県民がスポーツに親しみ、スポーツで人や地域がつながり、スポーツで地域を活性化することにより、「スポーツ立県えひめ」の実現を図る。
- ◇ 県民が「スポーツの価値」を享受することにより、第2期スポーツ基本計画の「一億総スポーツ社会」の実現につながる。

県担当部署：スポーツ・文化部 地域スポーツ課

43 次世代のトップアスリートの発掘・育成に対する支援等の充実について

【文部科学省（スポーツ庁）】

【提案・要望事項】

国体で手に入れた「レガシー」を活用しつつ行う、次世代のトップアスリートの発掘・育成に対する支援方法の充実

- (1) 本県で育成・強化しているトップアスリート、ジュニアアスリート等が、ナショナルトレーニングセンター等の施設を使用できる仕組みを構築するよう、関係機関と調整を図ること。
- (2) 本県が整備した国体施設を競技力強化のための拠点施設として位置付けるとともに、全国レベルの大会や合宿等で活用するための財政的支援を行うモデル事業を、中央競技団体等と調整を図りながら構築すること。
- (3) 次世代トップアスリートの発掘・育成事業に対するスポーツ振興くじの助成金について、財政的支援の拡充を図ること。
- (4) 県が育成している次世代トップアスリートが、オリンピックや中央競技団体の指導者から、県内で直接指導を受けられるよう、妥当な謝金単価による人材派遣の仕組みを構築すること。

【愛媛県の取組と現状・課題（背景・理由等）】

- 愛媛県では、国体終了後も、えひめ国体で培った競技力向上のノウハウや成果などの「国体レガシー」を活用した競技力向上に取り組んでいる。
- 平成27年度から「えひめ愛顔のジュニアアスリート発掘事業」を実施し、運動能力の高い小・中学生を、本県独自のプログラムで育成しており、日本スポーツ振興センター（JSC）が設立した「ワールドクラス・パスウェイ・ネットワーク」に加盟したほか、日本スポーツ協会が実施するタレント発掘事業「ジャパン・ライジング・スター・プロジェクト」にも積極的に参加し、30年度は、第3ステージ進出者40名のうち、本県のジュニアアスリートが5名を占めるなど、県内外のスポーツ関係者から高い評価を得ている。
- 30年度には、本県のジュニアアスリートが「JOC地域タレント研修会」等に参加し「ナショナルトレーニングセンター」や「国立スポーツ科学センター」を利用することができた。今後も、更なる競技力向上を図るために、当該施設が利用できる機会の拡充を求める。
- 国体で整備した競技施設は、今後も競技力強化の拠点施設として活用できることから、これらの施設が「NTC競技別強化拠点施設」や「JOC認定競技別強化センター」として有効に活用される仕組みの構築を求める。
- 本県のジュニアアスリートの更なる育成を図るため、幅広い競技のトップアスリートやトップコーチを招聘し質の高いプログラムを実施できるよう、スポーツ振興くじの助成対象規模や上限額の引き上げ、優れた指導者等を招聘するための妥当な謝金単価による人材派遣システムの構築を求める。

【実現後の効果】

- ◇ 地方レベルのアスリート発掘等事業で育成する潜在能力が高い児童・生徒がNTC等を利用し、高度なトレーニングと最先端のスポーツ医科学を学ぶことで、更なる競技力や活動意欲の向上につながるとともに、中央競技団体が全国のジュニアアスリートの情報を集約するシステムが構築できる。
- ◇ 本県の競技施設を有効活用できるとともに、地域におけるスポーツの振興、競技力の向上が図られる。
- ◇ 財政的支援の拡充による充実した育成・強化事業を展開することで、トップレベルの指導者から直接指導、助言を受ける機会が増え、アスリートの更なる参加意欲の向上を促す。

県担当部署：スポーツ・文化部 スポーツ局 競技スポーツ課

V 交通基盤の整備

44 四国への新幹線の導入について

【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30年には、四国の活動組織「四国新幹線整備促進期成会」と共催でシンポジウムを開催したほか、県内大学の協力による大学生等を対象とした公開講座、JR松山駅でのキャンペーン、集客イベントでの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。

【経緯】

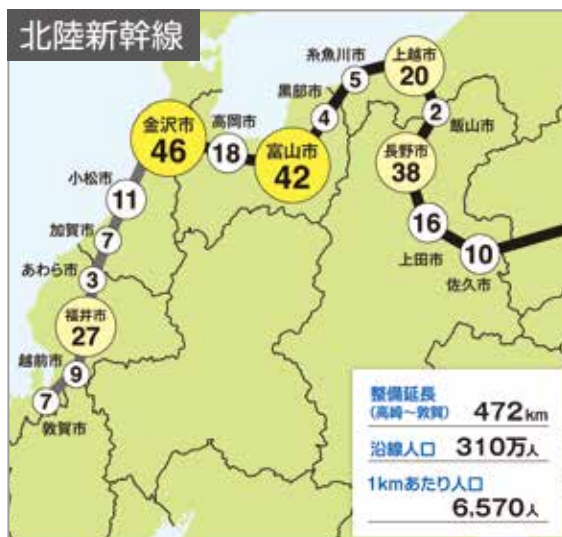
- 四国新幹線・四国横断新幹線:S48年に基本計画路線に位置付け
- 四国4県・経済界等で実施した「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(H26.4公表)で、整備ルートによっては費用便益比(B/C)が「1」を超えることが示され、四国の新幹線整備の妥当性を確認
- 四国圏広域地方計画において、四国の新幹線に関する記述が盛り込まれた(H28.3公表)。

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



45 高規格幹線道路等の整備促進について

[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、国土強靱化や地域経済の活性化、広域交流・連携の基盤となり、平成30年3月に創設された「重要物流道路」の一翼を担う道路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に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」の早期事業化と「津島道路」の整備促進
- (2) 今治・小松自動車道の「今治道路」の整備促進
- (3) 大洲・八幡浜自動車道の「八幡浜道路」・「夜昼道路」・「大洲西道路」の整備促進

【現状と課題（背景・理由等）】

本県の高速道路ネットワークは、西日本豪雨において、被災地への救援や緊急物資の輸送など「命の道」として重要な役割を果たした。また、平成31年4月1日には、国から平常時・災害時を問わない物流・人流の確保・活性化を目指す「重要物流道路」に供用中の高規格幹線道路等が指定されたところであり、切迫する南海トラフ地震等への備えや、広域交流・連携による販路拡大・観光振興など「地方創生の道」としても極めて重要な道路であることから、ミッシングリンクの早期解消は県民の悲願である。

○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」

南海トラフ地震等の被害想定で、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、唯一の幹線道路で海岸沿いにある国道56号が津波により寸断の恐れがあり、リダンダンシーの確保に加え、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四国8の字ネットワークにおける未着手区間「内海～宿毛」の早期事業化と、「津島道路」の早期整備が不可欠である。

○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「中国やまなみ街道」が全線開通し、中四国地方の高速道路ネットワークが構築され、新たな人・モノの流れが活性化していく中、「瀬戸内しまなみ海道」と「四国8の字ネットワーク」を繋ぐ「今治道路」は、未供用となっていることから、中四国地方の更なる広域的な観光や経済活動の振興を図り、架橋効果を最大限に発現させるため早期整備が必要である。

○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」

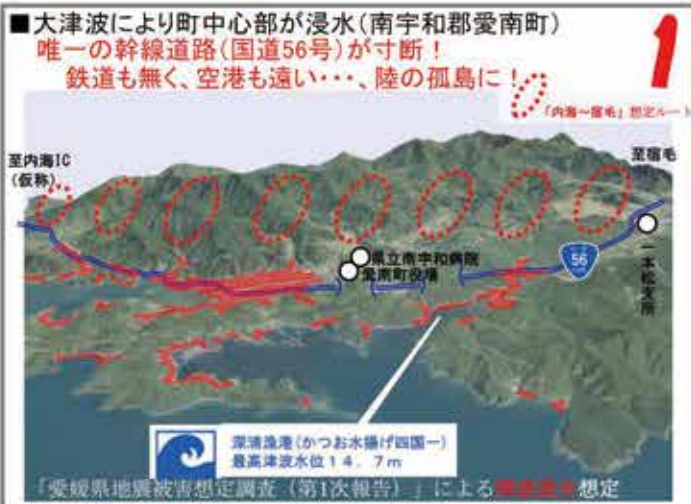
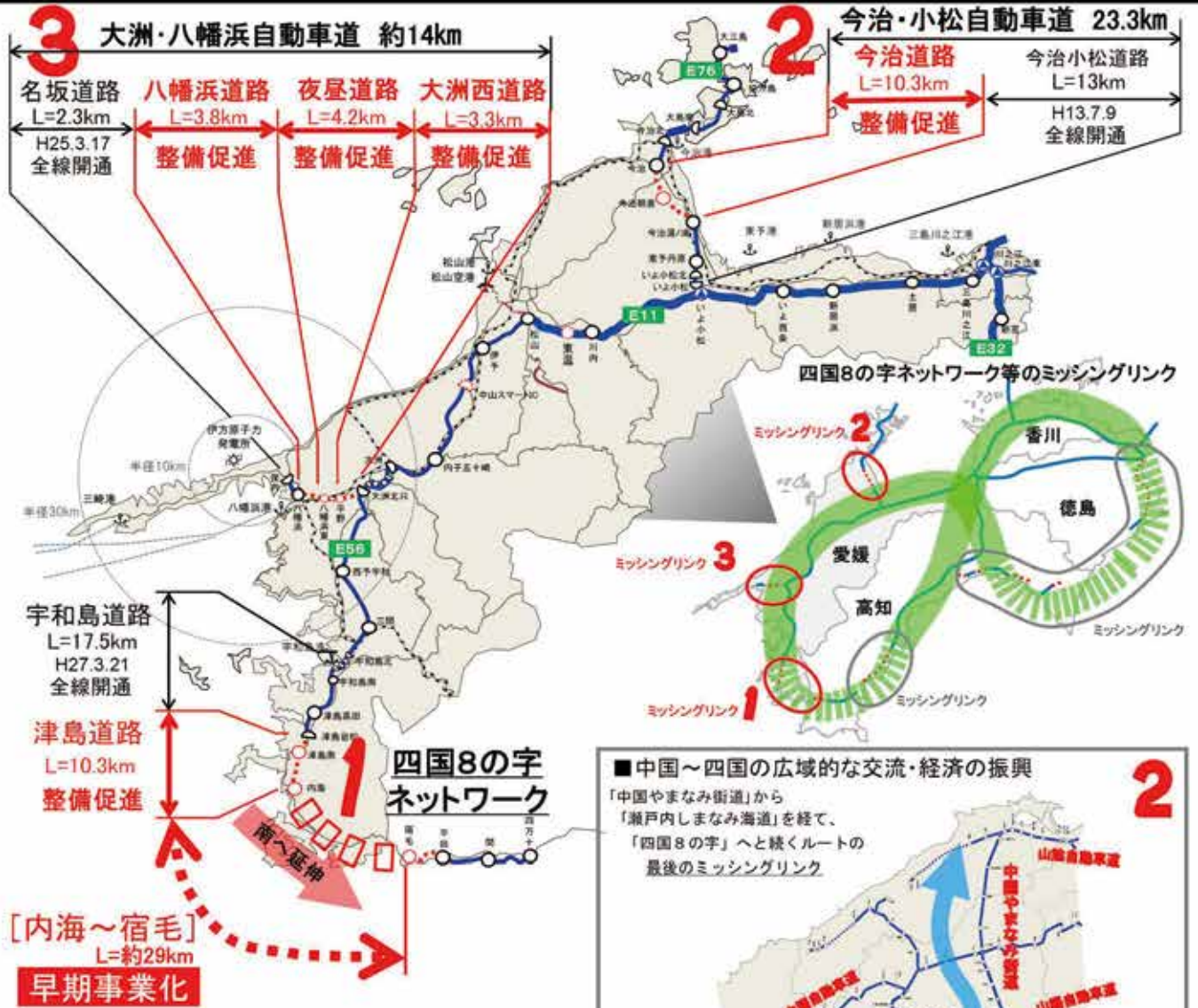
「九州～四国～京阪神」の広域ルートは、九州側の高速道路の延伸に伴い、フェリー航路を介した九州・四国地域の利便性が向上し、新たな国土軸としての機能や重要性が一層高まっている。また、八幡浜市・西宇和地域の地場産業や観光振興に資する「地方創生の道」となり、万が一の原発事故の際には広域避難・救援の軸となることから、「大洲・八幡浜自動車道」全線の早期整備が必要である。

【実現後の効果】

- ◇ 「四国8の字ネットワーク」を骨格とした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



45 高規格幹線道路等の整備促進について

[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】

高速道路のICと空港・港湾等の交通拠点を結ぶネットワークを形成し、松山都市圏をはじめとする愛媛県内の生産性の向上につながる、地域高規格道路「松山外環状道路」の整備促進に必要な事業費を確保すること。

また、地方創生に資する基盤強化のため、既存の高速道路を賢く使い、利便性や安全性等を向上させること。

- (1) 松山外環状道路の「国道56号空港線」・「国道33号インター東線」の整備促進、「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) 「重要物流道路」に指定された松山自動車道「松山IC～大洲IC」及び国道56号「大洲道路」の早期全線4車線化
 - ・付加車線設置事業（伊予IC～内子五十崎IC間の6.3km及び内子五十崎IC～大洲IC間の約4.4km）の整備促進
 - ・残る暫定2車線区間の早期事業化
- (3) 東温スマートIC（仮称）の整備促進
- (4) 宇和PA（仮称）の整備

【現状と課題（背景・理由等）】

<松山外環状道路>

○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

国道11号、33号、56号や空港・港湾へのアクセス道路等の放射状道路、並びにこれらを連絡する内環状道路においては、慢性的な渋滞や交通事故が多発しており、インター線の全通供用(28年12月)に続き、空港線・インター東線等の整備により渋滞解消等を図り、松山都市圏の生産性を向上させることが必要である。

○松山空港・松山港や最寄りの道路から「松山IC」へのアクセス性向上

空港線やインター東線、「松山空港～国道196号」の整備により、高速道路との継ぎ目のないネットワーク形成と所要時間の短縮を実現し、愛媛県内全域の生産性を向上させることが必要である。

<高速道路の機能向上>

○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

西日本豪雨で被災した高知は、4車線化区間のため早期に通行が再開され、高速道路の4車線化は是非とも必要と改めて認識。また、今年4月には「重要物流道路」にも指定され、南海トラフ地震や万が一の原発事故発生時等における避難・救援活動や緊急物資の安定的な輸送を支援し、行楽期等の渋滞解消による円滑な交通を確保するため、松山・大洲間の早期全線4車線化を図り、高速道路の安全性や定時性、信頼性を向上させることが必要である。

○スマートICやPAの整備による高速道路の機能強化

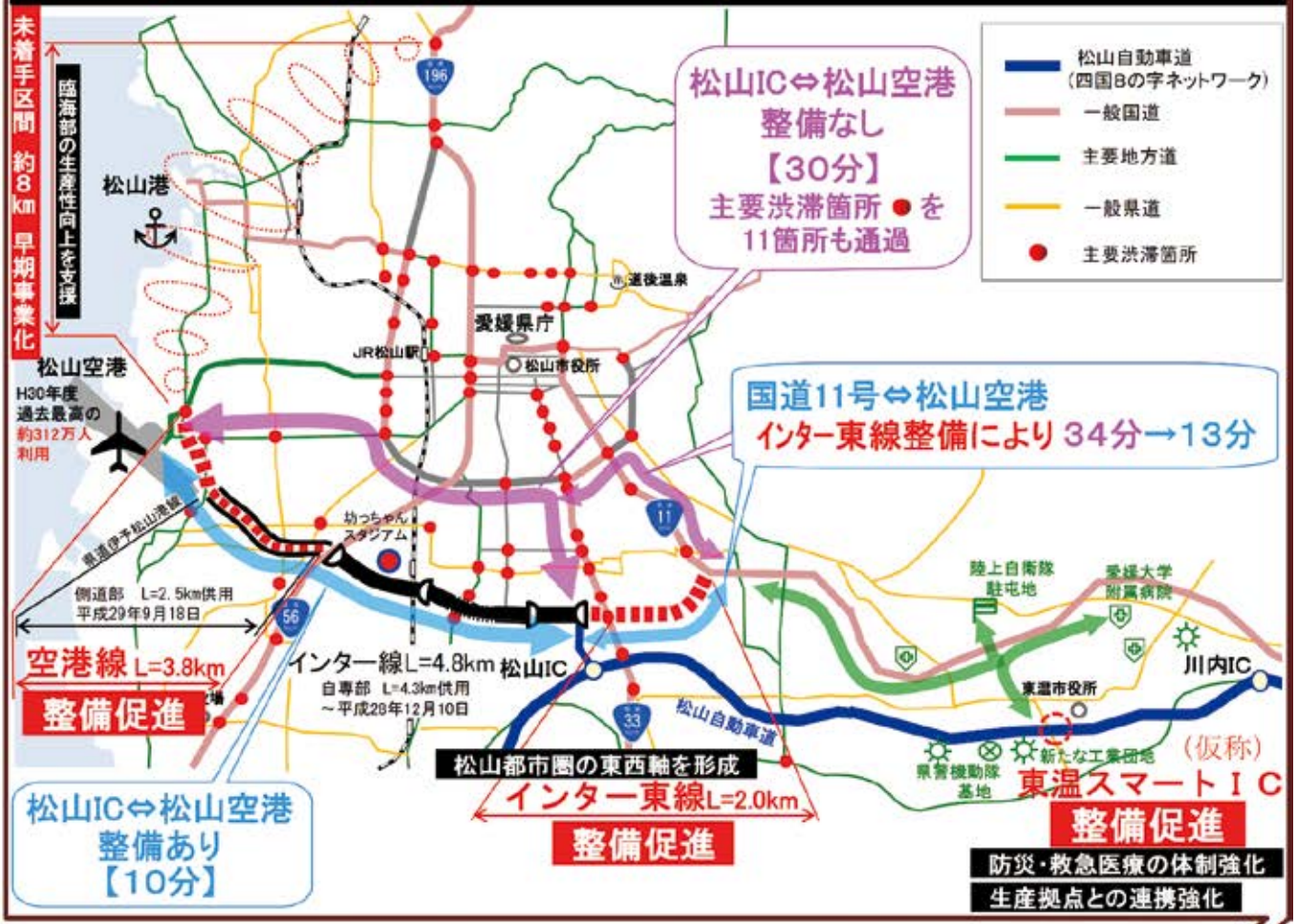
東温スマートICは、新たな工業団地への企業誘致や観光振興に寄与するほか、第三次救急医療機関や、自衛隊駐屯地・県警機動隊基地とのアクセス向上により、県下全域の救急医療・防災の体制強化にも資することから、スマートICやPAの整備により高速道路の機能強化を図ることが必要である。

【実現後の効果】

- ◇ 松山都市圏の渋滞緩和や空港・港湾へのアクセス性向上による、物流の効率化や移動の円滑化
- ◇ 安全性・信頼性の向上による九州～四国～京阪神を結ぶ新たな国土軸の機能強化
- ◇ 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



46 離島架橋事業（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するため、離島架橋事業（上島架橋）の整備を進めており、島民の利便性向上や地域の活性化に向け、「岩城橋」の計画的な事業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）】

○離島町村が合併した上島町の一体化を支援する「離島架橋事業（上島架橋）」

本県では、平成 16 年度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、地域の活性化の促進、町民の利便性向上を図るため、旧 3 町村の 4 島を 3 本の架橋で結ぶ「離島架橋事業（上島架橋）」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、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、島民の生活に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、岩城橋完成により陸続きがもたらす更なる効果発現への期待が一層高まっている。

また、上島町は、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、全線開通予定の 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し、更なる知名度の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」の事業推進に必要な事業費の確保

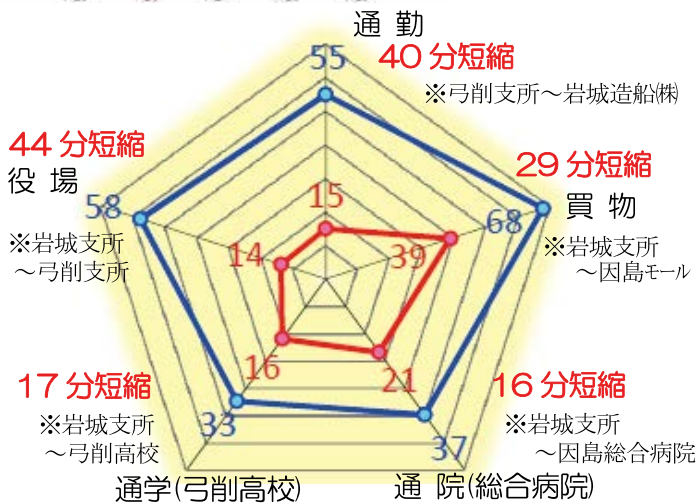
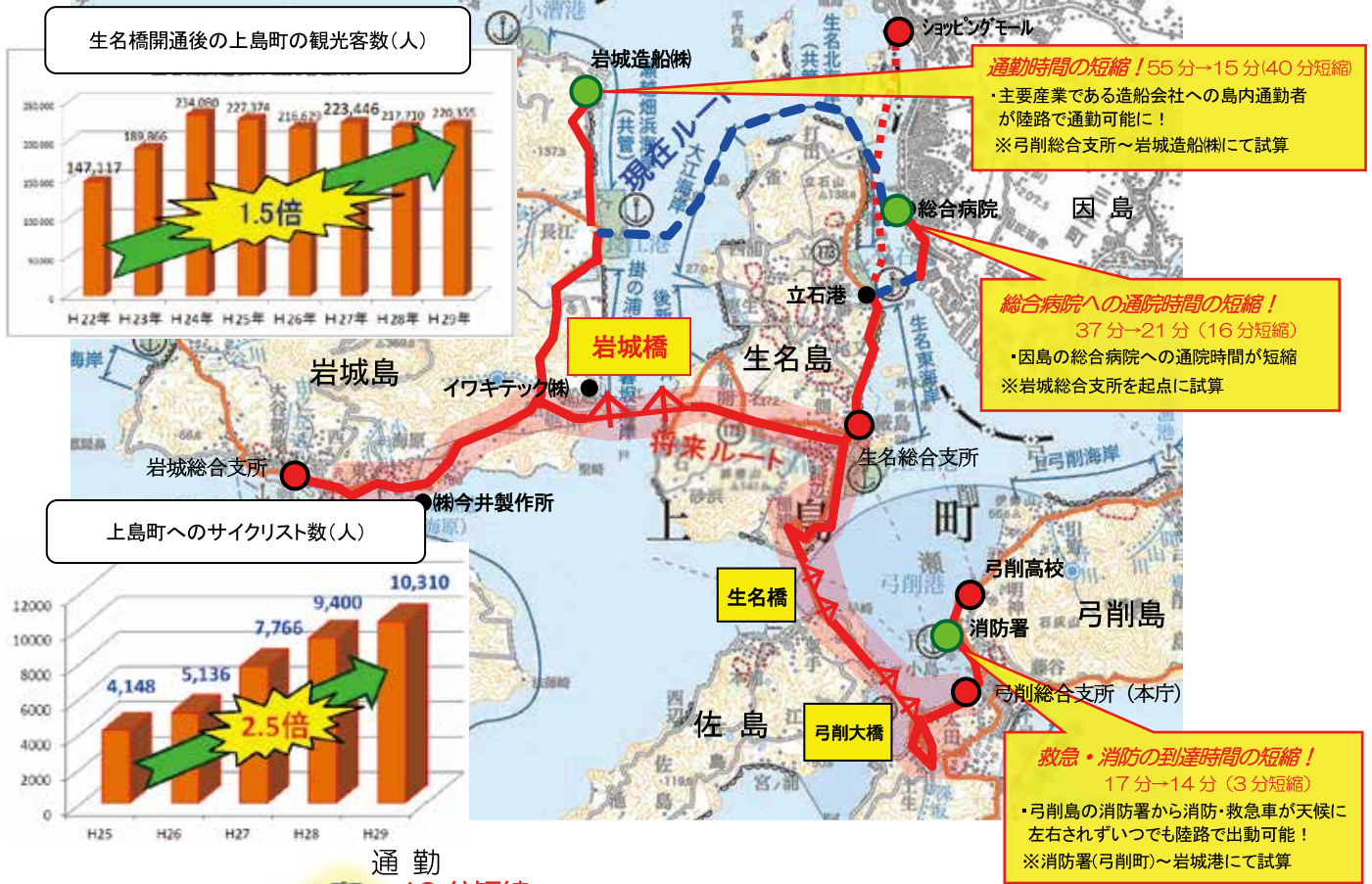
「岩城橋」は、平成 28 年度末に本体橋工事を発注、29 年 7 月には起工式を開催し、本体橋工事に本格着手すると共に、取付道路部の高架橋工事を計画的に進めている。とりわけ、本体橋工事は、今年度から工事の最盛期を迎え、多額の事業費を要することから、着実な工事進捗を図り、目標の令和 3 年度の開通が確実なものとなるよう、離島事業費の総額確保及び岩城橋への優先的な予算配分が必要である。

【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活性化及び住民の生活利便性の向上

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

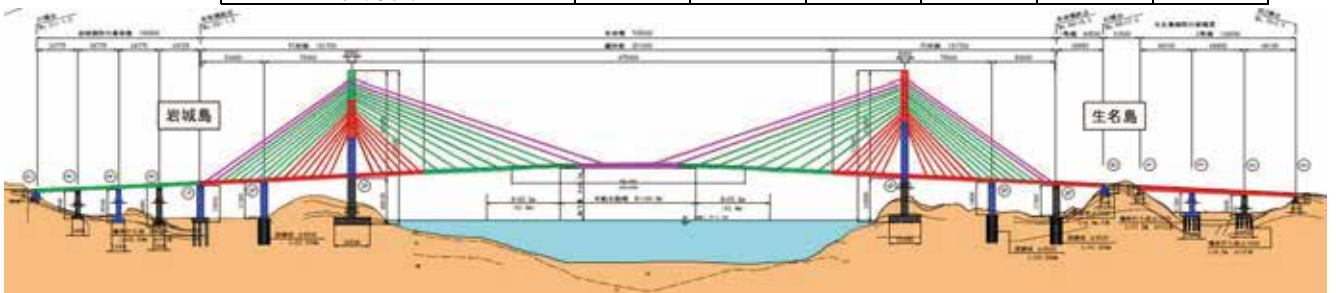
○平成 25 年度から本格着手し、令和 3 年度の完成を目指す「岩城橋」



- 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
岩城橋本体橋	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		■	■	■	■	
事業費(億円)		10.2	24.6	27.8	36.8	36.0	31.1



47 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、必要な予算の確保と愛媛県への重点的な配分を行うこと。

- (1) JR松山駅付近連続立体交差事業の整備促進
- (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や踏切事故が発生し、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である。

○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いるため、面整備による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」の創出が必要である。

○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、港や駅西側地区の住宅地等から直接アクセスできないため、駅前広場や街路整備による交通の円滑化が必要である。

○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向上

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向上が必要である。

○現在の状況

H31年度に連立事業4区間のうち車両基地・貨物駅等の3区間が完成し、令和2年度は、残る高架区間について、令和5年度の高架切替に向け全面的に工事を進めることとしている。区画整理事業では、現車両基地の先行買収を完了させ、南江戸線整備事業については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

県都松山の陸の玄関口、おもてなしの場にふさわしい、賑わいと潤い、活力あるまちづくり



整備後の効果

<h4>鉄道高架化による踏切除却</h4> <p>渋滞、事故、市街地分断の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通渋滞 車両: 約3万台/日 自歩行者: 約1.6万台・人/台 ○踏切事故 8件(H9以降) → ゼロ! ○市街地分断 地域の一体的発展の阻害 	<h4>駅舎の新設</h4> <p>安全で快適な松山駅</p>	<h4>駅前広場の整備及び電停移設</h4> <p>移動円滑化、交通結节点機能の向上</p> <p>利用者の負担大 乗換えが不便 → 解消!</p>
--	---------------------------------	---

48 松山港、東予港など主要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、三島川之江港、八幡浜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。
- ・クルーズ船の更なる誘致のため、迅速で効率的な航行安全対策を行うことができる制度を構築すること。

【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、三島川之江港、八幡浜港など、物流や防災の拠点となる港湾の事業費確保

宇和島港、八幡浜港、新居浜港及び今治港等の港湾は、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、耐震強化岸壁や臨港道路等の整備を引き続き着実に実施する必要があるとともに、物流の拠点として本県経済を支える三島川之江港では、企業の増産に伴うフィーダー航路の増便等に対応するために、令和3年3月までにガントリークレーンを整備することが必要不可欠である。

○クルーズ船誘致に係る予算制度の拡充

本県においても、クルーズ船の誘致が国際交流と港や地域の活性化に繋がることから、必要な取組を積極的に進めているところであるが、クルーズ船の大型化及び規模や能力の多様化により、船型の異なるクルーズ船毎に安全対策が必要となり、多大な費用と時間を要している状況である。

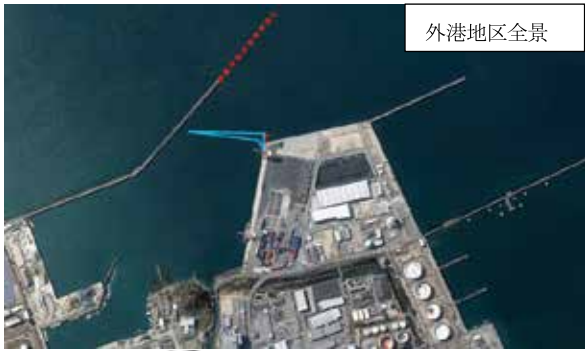
そのため、クルーズ船毎の主要諸元の標準化及び航行安全対策に係る新たな補助制度の確立が必要である。

【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～



外港地区全景



同時係留状況

～東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業～



航路浚渫



大型船就航 (H30. 8. 1)

宇和島港大浦地区～橋梁整備～



大浦地区全景

橋梁L≒220m

三島川之江港金子地区～ガントリークレーン整備～



金子地区全景

← ガントリークレーン
設置個所



H307 月豪雨災害のがれきり置き状況



荷役状況

← ガントリークレーン設置個所

県内主要港湾の港湾整備事業費の確保

【主要港湾位置図】



● 県管理港湾
■ 市管理港湾(港務局合)

港名	事業内容
新居浜港	港湾施設の耐震化(東港地区)
東予港	小型船だまり整備(西条地区)等
今治港	岸壁改良(蔵敷地区)等
松山港	可動橋改良(高浜地区)等
松前港	岸壁改良(筒井地区)
八幡浜港	耐震強化岸壁の整備(沖新田地区) 【地方創生港整備推進交付金】

49 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。
- 地域公共交通の確保維持に係る地方の負担が年々増加している中、国が講ずべき施策等を示した交通政策基本計画に定められている公共交通の確保維持に係る経費について、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に推移する中、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2市町のみで負担した場合、経費が多額であるため、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29年度に策定したところであり、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。

50 松山空港の機能拡充について

[1] 国際線スポットの早期増設

【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、国際線ターミナルビルの建替えに併せて、国際線スポットを速やかに増設すること。

【現状と課題（背景・理由等）】

- 国内9路線38便、国際2路線週7便が就航する松山空港の利用者数は、平成29年度に300万人を突破し、30年度も312万人と過去最高を更新しており、特に、国際線は30年度に前年度から倍増している。
- 同空港のエプロンには、6スポットが設置され、予備スポットを除く5スポットで定期便に対応しているが、他の地方空港に比べスポット数が少なく、朝夕の時間帯を中心に空きがないため、国際線優先の6番スポットを成田線や関西線が使用するなど、空港全体としてスポットに余裕がない。
- 利用者数の増加に伴い、国内線ビルは多くの時間帯で混雑しており、また、国際線ビルは2便同時対応ができない施設であるため、非常に混雑している。
- このような中、国の御尽力により、未耐震の貨物ビルについては、建替え先が確定し、本年度から建替えに向けた作業に着手されることとなった。

【国際線スポット増設、国際線ビル建替えの必要性】

- 本年7月には台北線が就航する予定であり、県では引き続き、ソウル線のデイリー化など路線拡充に積極的に取り組むこととしているが、今後、新規就航や増便が可能となるよう、国際線スポットを速やかに増設する必要がある。
- また、新たに複数便同時対応ができる国際線ビルを建設することによって、現在の国際線ビルを国内線用に転用することも可能となり、利用者の増加に対しても適切に対応することができる。

【ターミナル地域の整備促進】

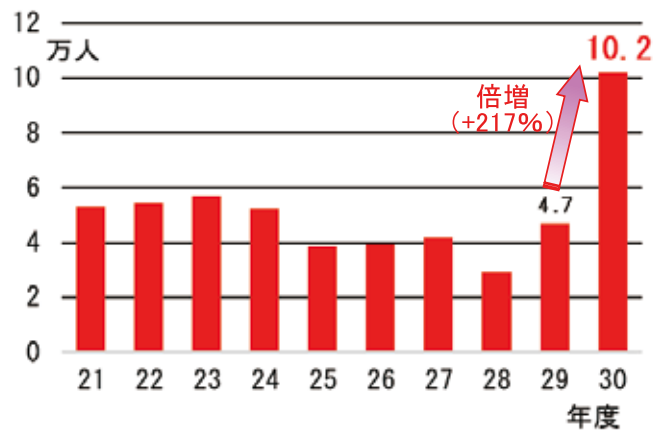
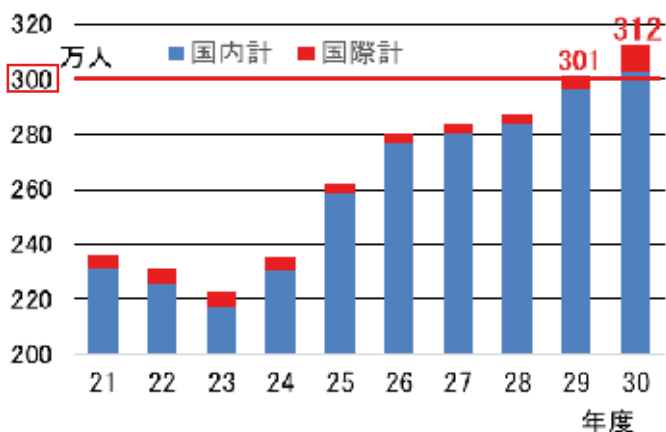
- 県では、国際線スポットの増設と並行して、国際線ビルの建替えが進むよう、現在、同ビルの建替えに向けた検討を進めているところである。
- 国におかれては、是非とも国際線スポット増設の必要性について御理解いただき、貨物ビル建替えにより用地を確保するとともに、建替えの工程の短縮を図り、国際線スポットを速やかに増設していただくよう要望する。

【実現後の効果】

- ◇国際線において複数便同時対応が可能となり、増加する利用者に適切な対応ができるとともに、国際線ビルの拡張によって国内線ビルの混雑解消にもつながることから、地方空港への国際線就航を推進する国の方針にも合致した、一層積極的な路線誘致活動が可能となる。

県担当部署：企画振興部 地域振興局 交通対策課

1 松山空港の利用者数の推移

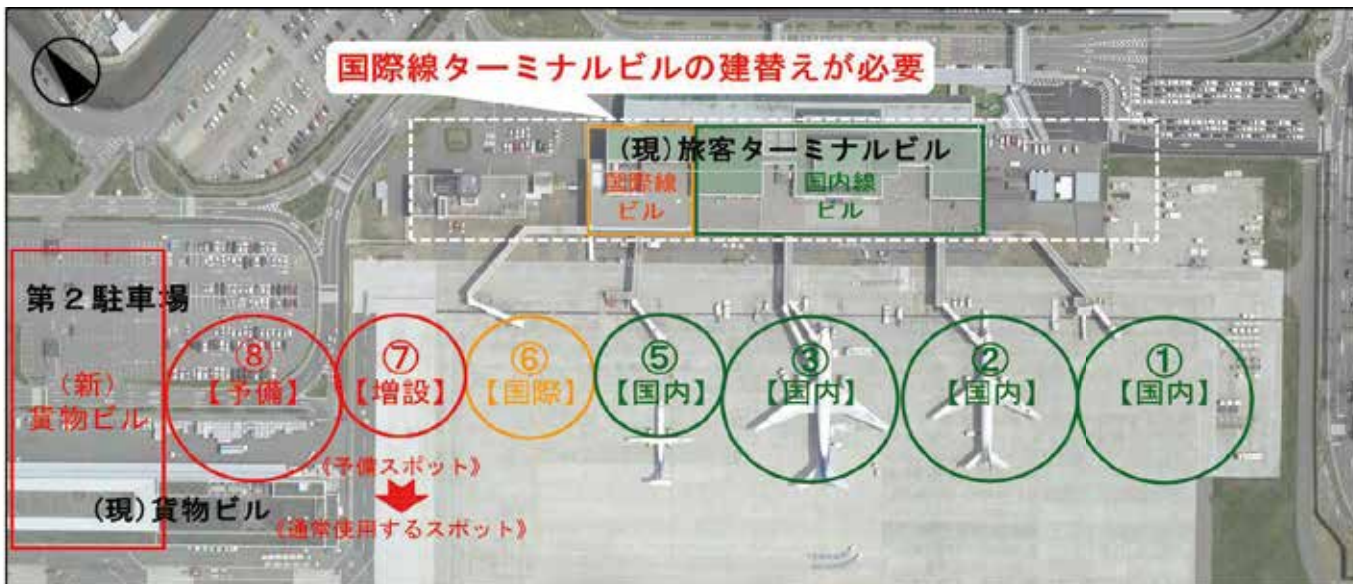


2 スポットの使用状況

		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
国内	1番			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	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	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	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)															

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)



50 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についても令和元年7月の就航が決定し、開港後初めて国際線3路線体制が実現する運びとなった。
- 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り、新規就航する台北線も外国人割合が高くなると見込まれる一方で、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】

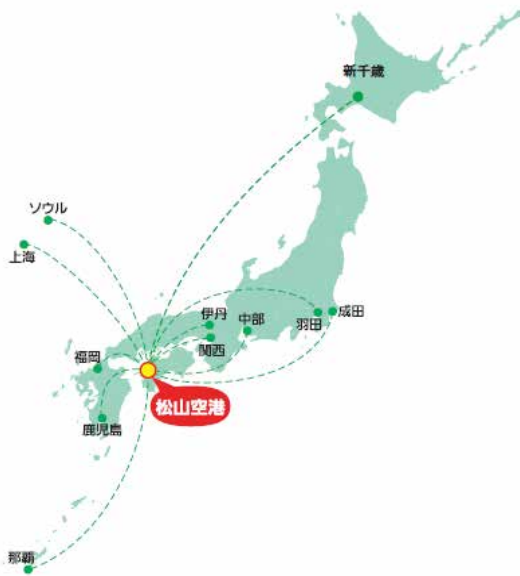
- ◇ 外国人旅行客を中心とした国際線利用者の利便性向上

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
	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	[貨物] 7.4.4指定 [携帯品] 3.6.3指定
	空港での 対応人数	6~7名	4~5名	2名	神戸植物 防疫所 松山出張所
	常駐の 有無	出張対応	出張対応	出張対応	動物検疫所 小松島出張所 (高松空港分室)
					1名
					1名

2 路線図及び運航状況 (31年3月1日現在)



国際線運航状況

路 線	便数
ソウル (仁川)	5便/週
上海 (浦東)	2便/週

(参考) 国内線運航状況

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
大阪 (関西)	1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	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ソウル線	利用者数	34,813	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
	外国人割合	26.8%	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%
上海線	利用者数	15,567	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
	外国人割合	11.8%	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%
チャーター便	利用者数	4,003	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
計	利用者数	54,383	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

※ ソウル線は平成7年4月から、上海線は平成16年7月から運航開始

※ 上海線は週2便、ソウル線は週5便(H28.9~運休、H29.11.2再開)

50 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。

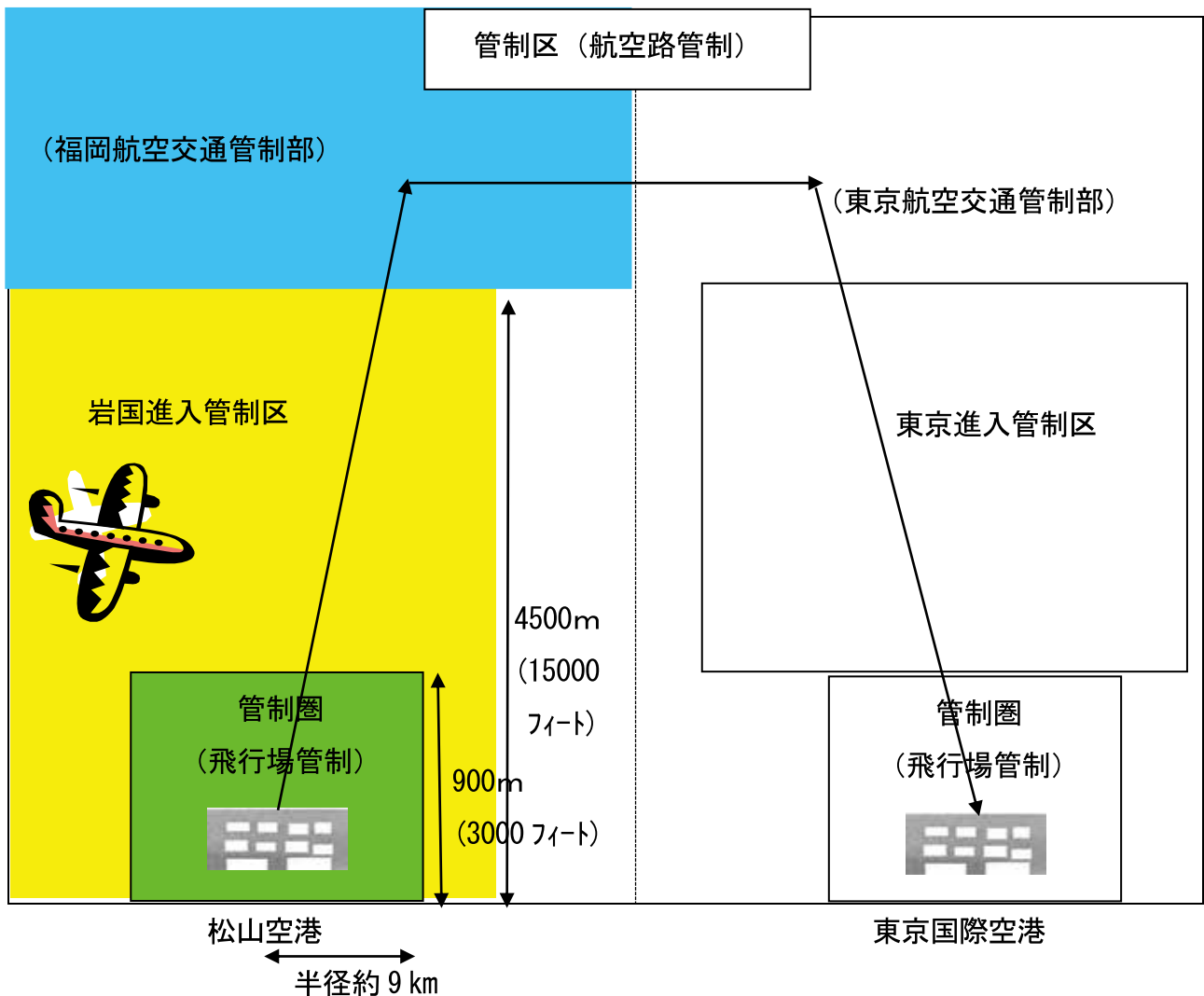
【実現後の効果】

- ◇ 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。

