

令和8年度 国の施策等に関する提案・要望

国土交通省

〔 気 象 庁 〕

〔 海上保安庁 〕

〔 観 光 庁 〕

令和7年

愛 媛 県

愛 媛 県 市 長 会

愛 媛 県 町 村 会

平素より、愛媛県及び県内市町の行政の推進につきまして、格別の御高配を賜り、深く感謝を申し上げます。

現在、我が国は、急速に進行する人口減少を始め、コロナ禍を経た人々の価値観の変化、不安定な国際情勢、激甚化・頻発化する自然災害、飛躍的な勢いのデジタル技術の進化など、さまざまな変動要因に直面しており、先行き不透明な時代を迎えていると感じています。

こうした中、愛媛県では、複雑化・多様化が進む地域課題にスピード感をもって対応するため、政策立案段階から多様な主体の参画を得て政策を企画・実行していく「えひめ版政策エコシステム」を導入するとともに、現場起点での課題解決や新たな価値の創造を目指す「官民共創拠点」を設置することとするなど、政策立案型行政の更なる深化に努めているところです。

また、「えひめ人口減少対策重点戦略」の下、人口減少問題に対し、市町や企業・県民の皆さんと危機感を共有した上で、「オール愛媛体制」により、出会いの場の創出や移住促進等に取り組むとともに、国内市場の縮小を見据えた海外への農林水産物の輸出拡大、国内外からの一層の誘客促進に向けたプロモーションの展開など、地域経済の活性化にも力を注いでおります。

さらに、デジタル技術の現場実装・横展開や、県内4大学と連携したデジタル人材の育成を図るなど、デジタル技術を駆使したDXを強力に推進しているほか、西日本豪雨災害からの創造的復興と、南海トラフ地震等の大規模自然災害に備えた防災・減災対策の強化にも努めています。今後とも、これまで種をまき、ステップアップを図ってきた政策を更に一步前進させるとともに、地方創生の先頭を走る気概を持って、未来の成長につながる政策に積極果敢に挑戦してまいります。

国におかれましては、地方創生2.0を起動し、地域資源やデジタル・新技術の活用により付加価値創出型の新しい地方経済の創生に取り組まれているほか、賃上げや物価高対策等、重要課題への対応に御尽力いただいているところでありますが、本県の施策を実効性あるものとするためには、財源の確保はもとより、地域の実情に即した事業を推進する上での各種制度の創設や見直しなど、これまで以上に国からの強力な御支援が必要です。

つきましては、本県の現状や課題を踏まえ、愛媛県及び県内市町の発展に不可欠な重要施策の推進に資する提案・要望を取りまとめましたので、令和8年度政府予算の編成及び政策の決定に当たりまして、格別の御理解、御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

愛媛県知事

中村 時広

愛媛県市長会 会長

管家 一夫

愛媛県町村会 会長

河野 忠康

目 次

1	肱川緊急治水対策の推進について	1
2	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	3
	〔2〕 高速道路ネットワークの機能強化・利便性向上	5
3	松山空港の機能拡充について	
	〔1〕 ターミナル地域の整備推進及び滑走路耐震性の更なる向上	7
	〔2〕 空港受入体制の充実・強化	9
	〔3〕 進入管制空域の返還	11
4	自転車国際会議 Velo-city を契機とした更なる自転車活用の推進 について	13
5	地方創生 2.0 の推進について	
	○官民共創を活性化する取組への支援	15
6	南海トラフ地震・津波避難対策の推進について	17
7	地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について	
	〔1〕 防災・減災対策の総合的な推進	19
	〔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	21
	〔3〕 社会インフラの戦略的な維持管理・更新の推進	23
	〔4〕 南海トラフ地震に対応した海岸保全施設整備の推進	25
	〔5〕 総合的な土砂災害対策の推進	27
	〔6〕 治水事業の推進	29
	〔7〕 上下水道施設の防災対策等の推進	31
	〔8〕 公共施設等の耐震化の促進	33
8	伊方発電所の安全対策の強化等について	35
9	複合災害に備えた原子力防災対策の充実・強化について	37
10	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	39
	〔2〕 ローカル線の維持・確保	41

11	海洋ごみ対策について・・・・・・・・・・・・・・・・	43
12	持続可能な過疎地域等のための支援の拡充について・・・・・・・・	45
13	地域全体で取り組む「流域治水」の推進について・・・・・・・・	47
14	命を守り暮らしを豊かにする港湾の整備について	
	〔1〕松山港、東予港など主要港湾の整備推進・・・・・・・・	49
	〔2〕カーボンニュートラルポート（CNP）の推進に係る総合的な支援 の充実・・・・・・・・・・・・・・・・	51
15	海事産業の支援の強化について・・・・・・・・	53
16	民間建築物等の木造・木質化の推進について・・・・・・・・	55
17	訪日誘客支援空港に対する支援の再開・拡充について・・・・・・・・	57
18	自治体等が取り組む地方誘客への支援の拡充について・・・・・・・・	59
19	地方の創意工夫を活かした自転車関連施策の総合的な推進について・・	61
20	地域公共交通ネットワークの維持・確保について	
	〔1〕公共交通の確保維持改善に向けた支援強化・・・・・・・・	63
	〔2〕公共交通の人材確保支援・・・・・・・・	65

1 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】

- 県管理区間の河川整備を推進するための予算の確保、国管理区間における河川整備、排水機場等の内水対策、山鳥坂ダム建設及び野村ダム改良事業を推進すること。

【現状・課題】

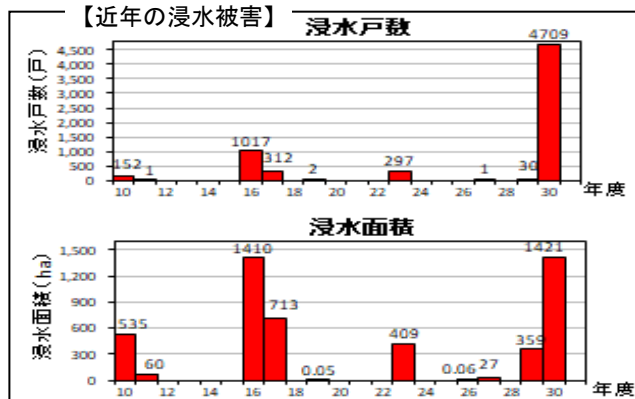
- 肱川流域では、**平成30年の西日本豪雨**により、**河川整備計画の目標流量を超える洪水が発生**し、**浸水戸数約4,700戸、浸水面積約1,400ha**の甚大な浸水被害となった。このため、**国と県が共同で「肱川緊急治水対策」を策定**し、**河川整備とダム建設・改良を一体的に進め**ており、**治水対策の早期完成が喫緊の課題**。

◎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】



【県内の取組】

- **大洲市大川地区の堤防整備をはじめとする県管理区間の事業推進**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予算の確保が必要**。また、**内水被害の防止・軽減が課題**となることから、**特定都市河川に指定した都谷川**で「流域治水整備事業～つなごう肱川～」による**国の排水機場整備等の早期完成を図る**とともに、土地利用規制に連携して取り組むなど、**流域一体となった対策が必要**。

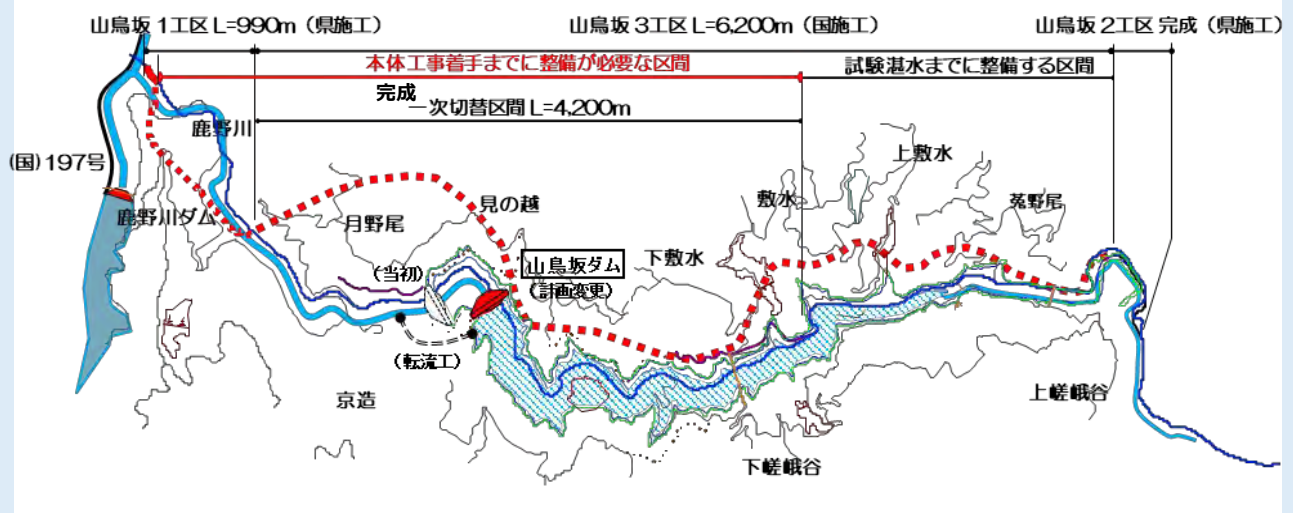
山鳥坂ダム建設は、現在着手している**県道小田河辺大洲線の整備など水源地域の核となる事業を進める**とともに、**令和14年度事業完了のための重点的な予算確保と早期の治水効果発揮に向けた事業の推進が必要**。

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。

◎ 肱川改修【県管理区間・山鳥坂ダム建設等】



◎ 山鳥坂ダム及び県道小田河辺大洲線の整備推進



【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
1,400ha、4,700戸の浸水被害を解消

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

2 高規格道路の整備推進について

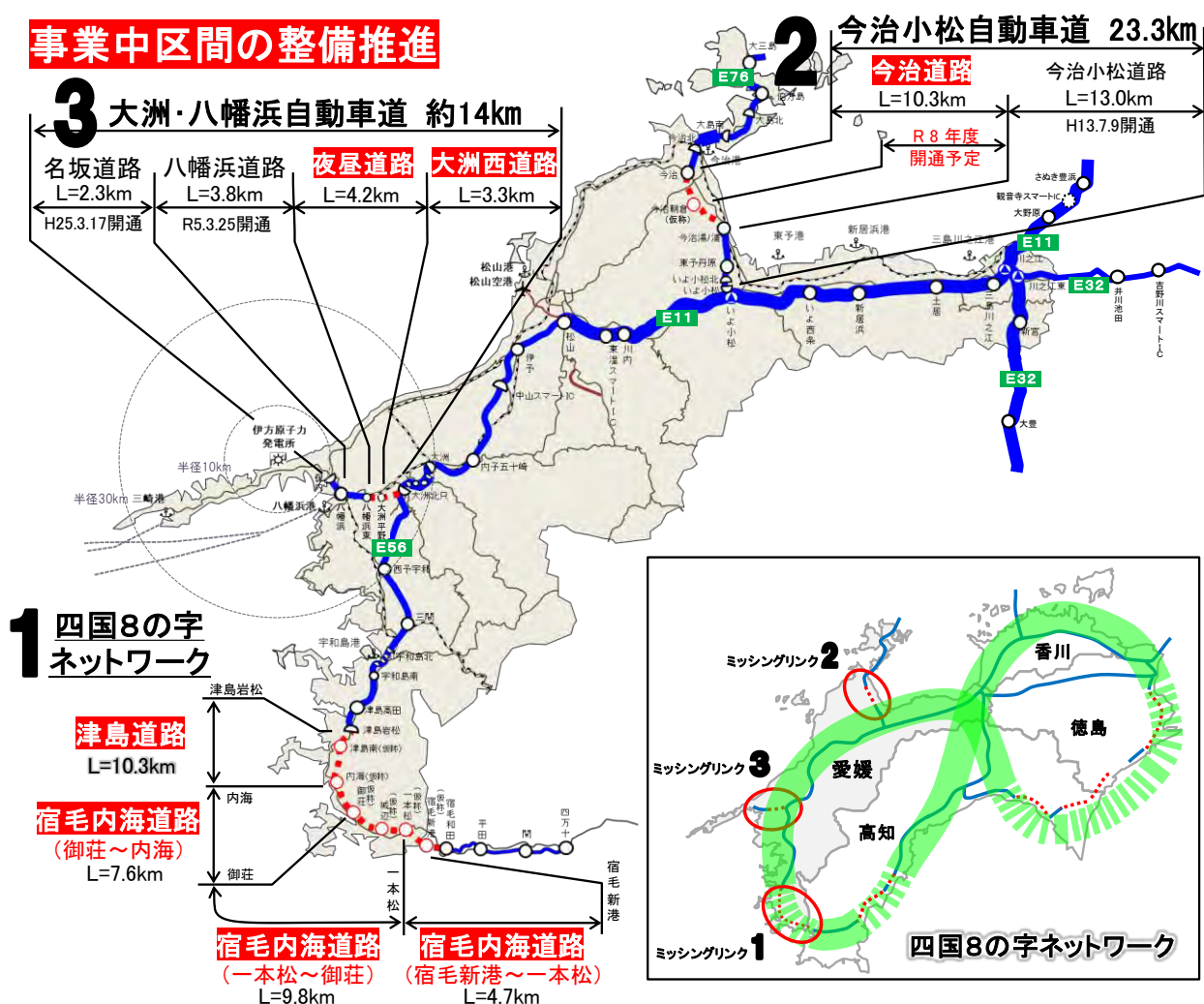
[1] 高速道路ネットワークにおける「3つのミッシングリンク」の早期解消

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 四国8の字ネットワーク「津島道路」・「宿毛内海道路」の整備を推進すること。
- (2) 今治小松自動車道「今治道路」の整備を推進すること。
- (3) 大洲・八幡浜自動車道「夜昼道路」・「大洲西道路」の整備推進に必要な予算を確保すること。

事業中区間の整備推進



【現状・課題】

災害時・平常時を問わず人流・物流の円滑な移動を確保し、**激甚化・頻発化する災害に備えるとともに、地域経済を活性化させるため、愛媛県の高規格道路ネットワークにおける「3つのミッシングリンク」の早期解消が不可欠。**

(1) 四国 8 の字ネットワーク「津島道路」・「宿毛内海道路」

南海トラフ地震発生時に、津波浸水により唯一の幹線道路である国道56号が寸断し、陸の孤島が発生することが懸念されており、全線完成による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早期整備が必要。

(2) 今治小松自動車道「今治道路」

「瀬戸内しまなみ海道」の架橋効果を最大限に発揮させ、中四国の更なる交流促進や産業・観光の振興を図るため、「四国 8 の字ネットワーク」と「中国やまなみ街道」をつなぐルートのうち、唯一未供用となっている「今治道路」の早期整備が必要。

(3) 大洲・八幡浜自動車道「夜昼道路」・「大洲西道路」

四国経由で九州と本州を結ぶ「新たな国土軸」の一翼を担うほか、大規模災害時の「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。

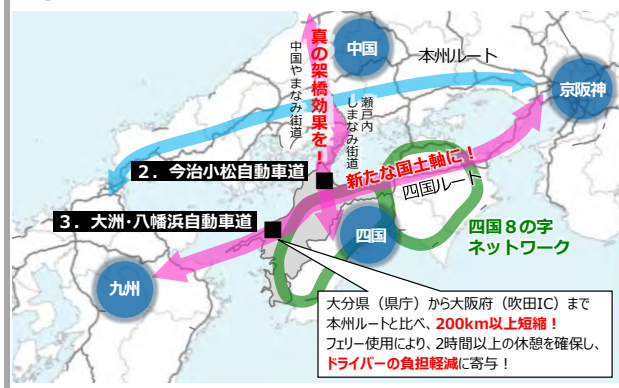
1 ■高速道路の整備により、陸の孤島の解消を！

- 津波浸水等により、唯一の幹線道路（国道56号）が寸断され、陸の孤島が発生する恐れ。
- 高速道路整備と同時に「災害に強いまちづくり」を推進。



2 ■中国～四国の広域交流・連携を強め、「真の架橋効果」を！

3 ■九州と四国、そして本州をつなぐ「新たな国土軸」を形成！



【県内の取組】

- 沿線自治体とも連携しながら、地元調整やアクセス道路の整備を行うなど、円滑な事業推進に向け取り組んでいる。

【実現後の効果】

- 南海トラフ地震等の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、緊急輸送を支える強靱な道路ネットワークの形成
県内の高速道路の整備率
81.1%（R 4）⇒83.6%（R 8）
- 四国と中国・九州・京阪神の広域交流促進や物流の効率化による産業・観光振興等、地域経済の活性化

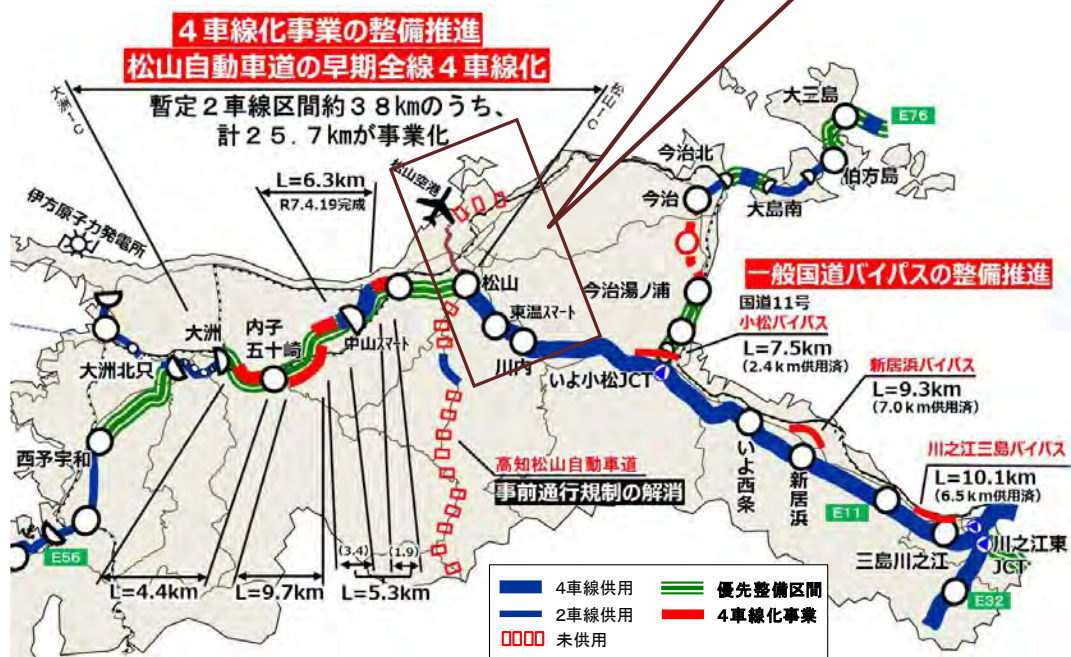
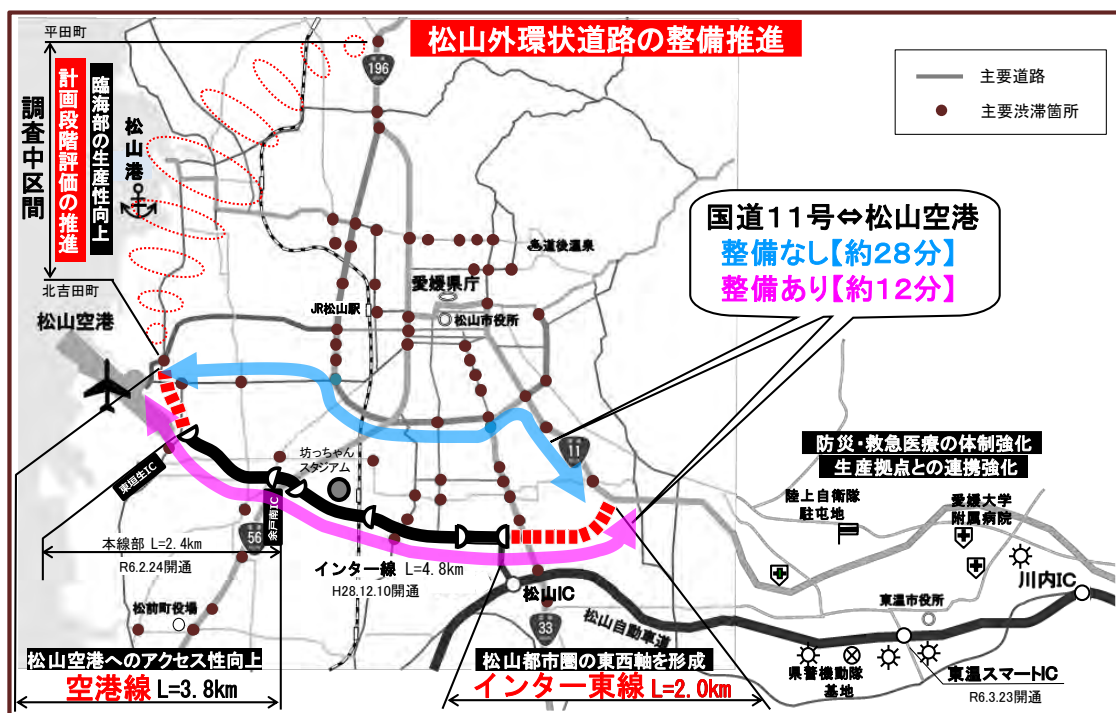
2 高規格道路の整備推進について

[2] 高速道路ネットワークの機能強化・利便性向上

【内閣府・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 松山外環状道路「空港線」・「インター東線」の整備と、「北吉田町～平田町」の早期事業化に向けた計画段階評価を推進すること。
- (2) 高速道路における暫定2車線区間の4車線化、特に、松山自動車道「松山IC～大洲IC」の早期全線4車線化を推進すること。
- (3) 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・課題】

平常時・災害時を問わず円滑な人流・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ため、高速道路ネットワークの機能強化や利便性向上が不可欠。

(1) 松山外環状道路

松山都市圏の渋滞緩和や交通事故削減はもとより、交通拠点間のアクセス向上や所要時間の短縮、さらには、物流の効率化による産業振興や県内誘客・周遊の促進による観光振興など地域経済の活性化を図るため、調査中区間を含む早期全線開通が必要。

(2) 暫定2車線区間の4車線化

「高速道路における安全・安心基本計画」で選定された「優先整備区間」の4車線化の着実な推進が必要。

特に、大規模災害や万が一の原発事故発生時に「命の道」となるほか、四国經由で九州と本州を結ぶ「新たな国土軸」の一翼を担う「松山IC～大洲IC」の全線4車線化が急務。

(3) 一般国道バイパス

市街地や工業地域から高速道路ICにアクセスする幹線道路として地域産業の振興に寄与するとともに、通勤、通学など日常生活を支える生活道路としても重要な役割を持つ一般国道バイパス(国道11号川之江三島B P・新居浜B P・小松B P)の整備が必要。

【県内の取組】

- 沿線自治体とも連携しながら、地元調整や建設発生土の受入先の調整を行うなど、円滑な事業推進に向け取り組んでいる。

【実現後の効果】

- 松山都市圏の渋滞緩和や交通事故削減、交通拠点間のアクセス向上・所要時間の短縮、地域経済の活性化
松山空港～国道11号の所要時間
約28分（松山外環状道路整備前）⇒約12分（全線開通後）
- 高速道路の4車線化による安全性・信頼性・ネットワーク代替性の確保
- 防災・救急医療体制の強化や生産性の向上、さらには高速道路の利便性向上と利用促進

3 松山空港の機能拡充について

[1] ターミナル地域の整備推進及び滑走路耐震性の更なる向上

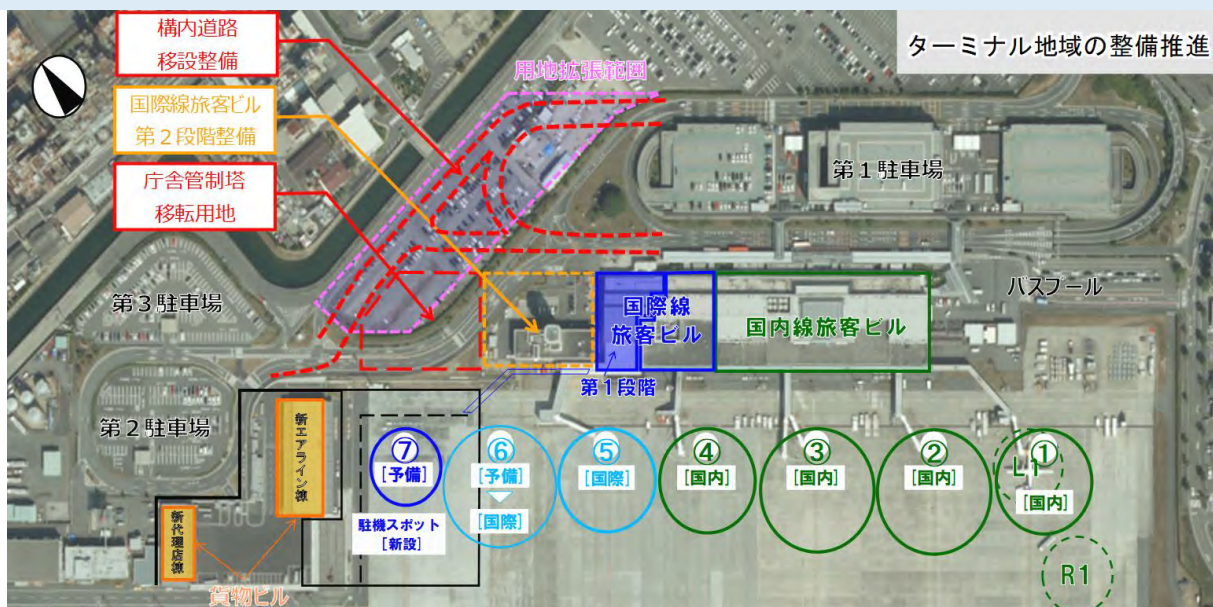
【国土交通省】

【提案・要望事項】

- 松山空港の受入環境を強化するため、庁舎管制塔移転や駐車場等のターミナル地域の整備を推進するとともに、地震発生時の空港機能の確保に向け、滑走路耐震性の更なる向上を図ること。

【現状・課題】

- 旺盛なインバウンド需要を取り込み県内経済の活性化に結びつけていくためには、旅客の増加に対応する国際線旅客ビルの拡張（第2段階）や駐車場等の整備が必要不可欠。
- 新幹線が無い本県は、首都圏等への移動を航空機へ依存しており、松山空港は中四国最多の利用者であるが、海側500mの滑走路耐震化が未着手となっている。南海トラフ地震後、空港機能の低下による経済損失が懸念されることから、国の指針である「地震に強い空港のあり方」へ地理的特性等を踏まえた整備指針を加え、地震災害時のレジリエンス強化が必要不可欠。



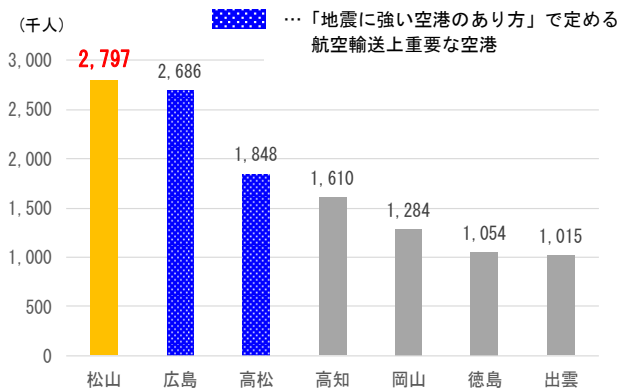
■ 駐車場入場待ち状況



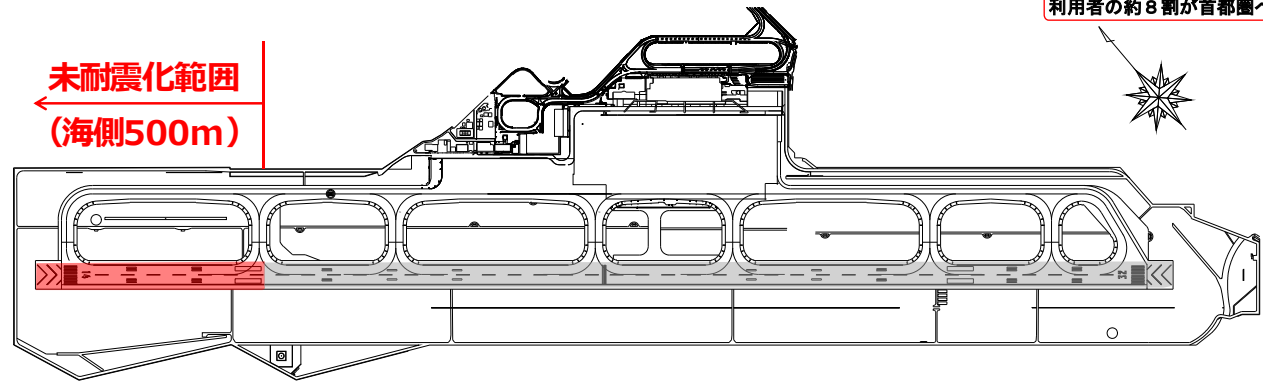
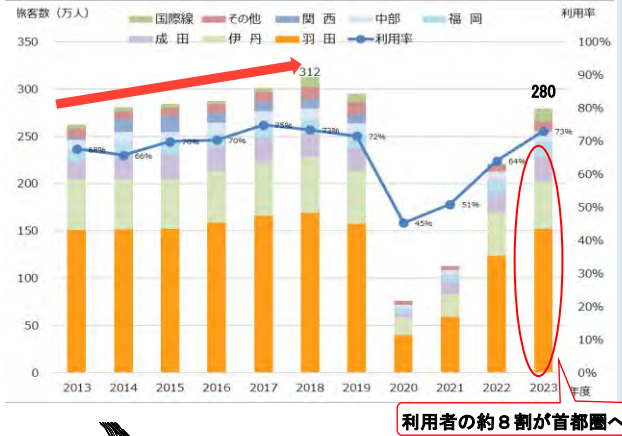
■ バスプール混雑状況



■中四国の主な空港の利用者数(令和5年度)



■松山空港利用者数年度別推移



【県内の取組】

- 駐機スポット増設や国際線旅客ビルの拡張(第1段階)により、**国際線の2便同時運用が可能**となり、国際線の誘致を精力的に行った結果、**コロナ禍前を大きく上回る週20便が運航**しており、**引き続き新たな路線就航に向け誘致活動を展開**している。

■国際線2便駐機状況



■国際線旅客ビル内(2便同時運用状況)



【実現後の効果】

- 航空ネットワークの拡大により、本県経済の活性化のほか、国が掲げる2030年の**訪日外国人旅行者数6,000万人の達成に寄与**
- 滑走路の更なる耐震性向上により、地震災害時に民間航空機の早期の運航再開が可能となり、**本県経済への影響を最小限に抑制**

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課航空政策室

3 松山空港の機能拡充について

[2] 空港受入体制の充実・強化

【財務省・法務省・厚生労働省・農林水産省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) CIQ（税関・出入国管理・検疫）人員体制の増強等を進めること。
- (2) 空港関連事業者の人材確保や処遇改善に向けた支援を継続すること。

【現状・課題】

- (1) 新型コロナウイルスに伴う水際措置の終了後、訪日外国人旅行者の増加が続いており、松山空港国際線においても、コロナ禍前を大きく上回る週20便が運航中。引き続き県では、路線誘致活動を積極的に展開する方針であり、**訪日外国人旅行者の更なる増加を見据えたCIQ機関の審査能力の向上が必要**。
- (2) 航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングや保安検査等を担う空港関連事業者の人材不足が続いており、国際線の維持・拡充のボトルネックとなっていることから、空港受入体制が正常化するまでの間、人材確保に関する継続的な国の支援が必要。加えて、早期に事業着手できるよう、交付決定時期等の見直しが必要。

◆松山空港国際線の運航状況（令和7年夏ダイヤ）

		日	月	火	水	木	金	土
午前	ソウル線	○	○	○	○	○	○	○
	台北線	○			○	○		
午後	ソウル線	○	○	○	○	○	○	○
	釜山線	○			○		○	

→ コロナ禍前を大きく上回る週20便が運航中（1日最大4便）

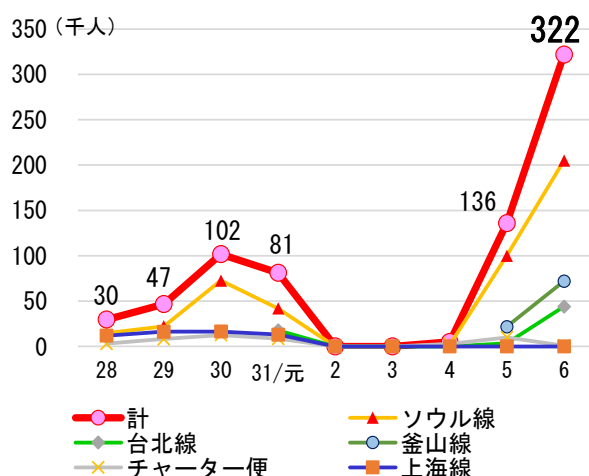
◆松山空港におけるCIQ機関の概要

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	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

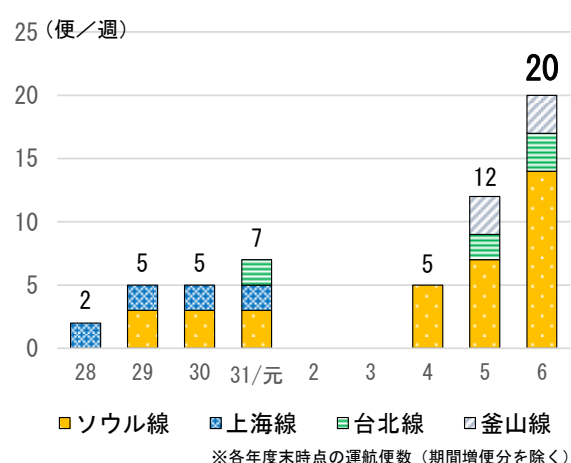
【県内の取組】

- (1) 旺盛な訪日需要の取り込みを図るべく、航空会社への粘り強い誘致活動や増便交渉に取り組んだ結果、**ソウル線の週14便化、台北線の週3便化、釜山線の週3便化が実現**。令和6年度の国際線利用者数は**前年度を大幅に上回る32万2千人**となった。
- (2) 松山空港グランドハンドリング事業者等の人材確保を支援するため、県が事業主体となり、専用ホームページやSNSを活用し、**空港で働く魅力を県内外の若年者に向けて発信**するとともに、事業者と連携し、**大学や高校での業界・会社説明会や空港での業務見学会を開催**している。

◆松山空港国際線の利用者数



◆松山空港国際線の運航便数



◆松山空港を支える人材の確保支援に関する取組



専用ホームページによる魅力発信



教育機関での説明会



空港見学会

【実現後の効果】

- 訪日外国人旅行者を中心とした**国際線利用者の利便性向上**
- **国際線の更なる拡充**（既存路線の増便・新規路線の就航）
週20便（令和6年度）⇒週27便（令和8年度）の達成

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課航空政策室

3 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】

- 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。

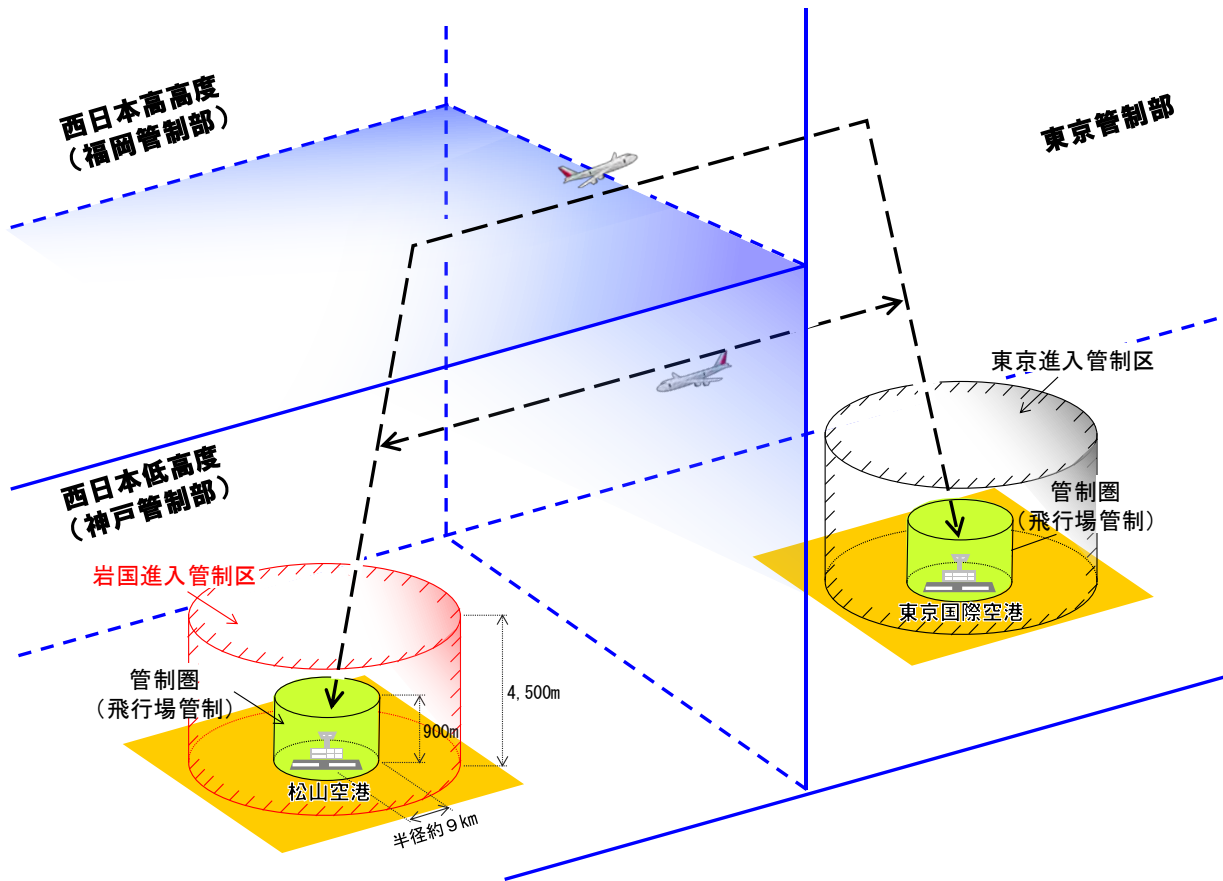
【現状・課題】

- 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ことに加え、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、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。

管制区及び管制圏の構成 (松山 ⇒ 東京の場合)



航空交通管制圏

飛行場上空を管制

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

進入管制区

管制圏（飛行場管制）と航空路をつなぎ、両者間の
出入りを管制

一般空港では、飛行場自前もしくは他官署のレーダーで実施
※ 松山空港の場合、米軍岩国基地で実施

航空交通管制区

航空路の航空機を管制

札幌、東京、福岡、神戸の 4 管制部で行う。

【実現後の効果】

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

4 自転車国際会議Velo-cityを契機とした更なる自転車活用の推進について

【内閣府、国土交通省、警察庁】

【提案・要望事項】

- (1) Velo-city開催にあたって必要な経費について、新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）等による財政支援を行うこと。
- (2) Velo-city開催を契機とした、今後の自転車走行空間づくりへの第2世代交付金等による財政支援を行うこと。
- (3) Velo-city開催の機運醸成及び海外発信に本県と一体となって取り組むとともに、欧州からのサイクリストの誘客に努めること。
- (4) 自転車の安全対策に関する情報提供を行うなど、より自転車が安全に走行できる環境づくりへの技術的支援を行うこと。

【現状・課題】

- (1) 令和3年に国が策定した「自転車活用推進計画」において、「自転車に関する国際会議の誘致を推進する」ことを掲げており、国と県が連携してVelo-cityの開催に取り組むことが必要。
- (2) Velo-cityの開催を契機として、国内外にアピールできる自転車走行空間づくりを推進することが必要。
- (3) 県内市町や団体等と連携した機運醸成や、本県が交流している海外の国・地域を中心に情報発信することとしており、50以上の国・地域から1000名以上が参加するこの機会にさらなる認知度向上を図るとともに、欧州からの誘客につなげることが必要。
- (4) 本県では『おもいやり1.5m運動』などを実施しているが、より自転車が安全に走行できる環境づくりが必要。



Velo-city2024 会場の様子



Velo-city2024 バイクパレード

【県内の取組】

- (1) これまで10年以上にわたり、サイクリングを活用した地域振興策を実施。**Velo-cityの開催により、国際的な認知度をより一層高め、交流人口の増加や自転車を活用したまちづくりの促進等につなげる**こととしている。
- (2) 県内各地で「マルゴト自転車道」等のコースを設定し、ブルーラインの設置などサイクリングの環境整備に取り組んでいるほか、自転車道や自転車通行帯、幅員再配分による**自転車走行空間の整備を推進**している。
- (3) **しまなみ海道**は、国際サイクリング大会の開催など国内外への情報発信により、**サイクリストの聖地**として**年間30万人を超える誘客**につながっている。
- (4) ヘルメットの着用義務化や『おもいやり1.5m運動』など**様々な自転車に関する安全対策に取り組んでいる**とともに、**Velo-cityで得られた自転車活用の知見を活かしたまちづくりを推進する**こととしている。

○自転車走行空間の整備



自転車道の整備



自転車通行帯の整備



ブルーライン、距離標等の設置



距離表示の設置



歩道幅員再配分による路肩拡幅

【実現後の効果】

- 交流人口の拡大による**地域活性化**
自転車を通じた**県民の健康、生きがい、友情づくりの実現**

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 自転車新文化推進課

5 地方創生2.0の推進について

○ 官民共創を活性化する取組への支援

【内閣官房、内閣府、デジタル庁、経済産業省、国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 新しい地方経済・生活環境創生交付金について、関係府省庁間の連携強化を図るとともに、「地域内外の多様な主体が現場起点で知恵を出し合い、官民共創で練り上げる政策」を中長期的に進められるよう、地方の未来の成長の糧となる取組を見極めた上で、柔軟な制度で効果的に支援すること。
- (2) 「官民共創による地方創生」を活性化するため、企業版ふるさと納税において企業が毎年度の決算状況によらず計画的に寄附できる仕組みを構築するほか、民間事業者等の取組に対する支援を強化すること。
- (3) 誰もが地方に目を向け、地域の活性化に力を発揮できるよう、二地域居住を促進し、都市から地方への人の流れを創出・拡大するにあたり、地域間格差が生じないよう交通アクセスが不利な地域に対して手厚く支援すること。

【現状・課題】

- (1) 地域課題の多様化・複雑化が進んでいく中、スピード感を持って対応するには、行政のみならず幅広い関係者が参画し、解決に導く官民共創の仕組みづくりが極めて重要であり、地方自治体が大胆な政策に積極果敢に挑戦できるよう、新地創交付金の柔軟な制度改善が必要。
また、地方自治体の政策立案力が十分でなければ、交付金の効果が限定的になってしまうことを懸念。地方のスキルアップも欠かせないが、国においても、未来の成長の糧になる地方の取組を見極めるなど、運用面での改善が必要。
- (2) 現行制度では、企業の寄附に係る判断が毎年度の決算（見込）に左右され、短期間で寄附先・寄附対象事業・寄附額を決定するため、既存事業への充当となりがちで、企業側が決算の状況によらず複数年度・計画的に寄附する意思決定が困難。また、新ビジネスの創出・育成や県内中小企業の産業DX推進など、地域経済の活性化のため、民間事業者による取組への後押しが必要。
- (3) 人口減少下において、すべての地域で定住人口を増やすことは困難であるため、二地域居住などの多様なライフスタイルの視点を持ち、地方への人の流れの創出・拡大を図ることが重要であるが、交通アクセスの有利な地域への集中が懸念。

【県内の取組】

- (1) 全国のデジタル企業が有する先進技術を県内に実装し、地域経済の持続的な成長につなげるトライアングルエヒメを積極的に推進し、3年間で一次産業のスマート化など50件の実装定着に結びつけたほか、企画段階から多様なステークホルダーが連携して政策を共に創り上げる本県版の「政策エコシステム」の構築を進めている。今年3月には、産学金官で連携して「愛媛グローバル・フロンティア・コンソーシアム」を設立し、国際競争力の強化、スタートアップの創出や発展がもたらすイノベーションをオール愛媛体制で推進する環境を構築した。
- (2) 内閣府のマッチング会への参加や県外事務所の営業活動により、企業版ふるさと納税の寄附額は増加しており、令和6年度には過去最高となる40企業から2億4,583万円の寄附を受けるなど、地方創生の取組の充実・強化に必要不可欠となっている。
- (3) 移住フェアやデジタルマーケティングによる情報発信を通じて二地域居住を含む愛媛暮らしの良さをPRしているほか、企業合宿型ワーケーションを誘致し、都市部の企業と地域の交流を促進している。また、デジタル人材の雇用の受け皿となる拠点の拡充等につなげるため、企業誘致やトライアングルエヒメ採択などにより、デジタル関連事業を行っている企業のうち、県内に拠点設置した県外企業に対し、立地登録証を授与した。



【実現後の効果】

- **官民共創による地域の課題解決や経済活性化**

県担当部署：企画振興部 政策企画局 総合政策課・官民共創推進室
 地域政策課
 経済労働部 産業支援局 産業創出課

6 南海トラフ地震・津波避難対策の推進について

【内閣府・総務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

(1) 能登半島地震等を踏まえた課題に対し、地方が取り組む対策への財政支援の充実・強化を図ること。

- 市町が避難所環境改善のため導入するトイレカー、浄水器、水循環型シャワー等の経費や民間が導入するキッチンカー等の補助経費に対する交付金制度の継続
- 孤立集落における資機材・備蓄品の充実や保管場所の確保などに対する財政支援の一層の強化
- 緊急防災・減災事業債の期限延長や対象範囲の拡大等の財政措置の確保

(2) 南海トラフ巨大地震に備えた地震・津波避難対策に対し、地方が独自に取り組む対策への財政支援等の充実・強化を図ること。

- 国の被害想定見直しに伴い必要となった対策も含め、津波避難訓練の実施や避難環境の整備に対する財政支援の充実・強化
- 「事前復興」の法令等への明確な位置付け及び推進体制の整備、地方自治体の取組を促進するための支援措置の創設

(3) 南海トラフ地震臨時情報制度の周知啓発や適切な対応を促進すること。

- 事前避難の対象住民に対する制度の一層の周知啓発
- 学校や事業者等に適切な対応を促すための指針等の作成

【現状・課題】

(1) **財政力の弱い地方**では、高額なトイレカー、水循環型シャワー等の資機材購入や、各避難所に必要な備蓄品等の購入、維持管理等に要する**継続した財源の確保が困難**。

(2) 能登半島地震の揺れや津波による甚大な被害が発生し、また、南海トラフ地震の30年以内の発生確率が80%程度に引き上げられる中、県民の命を守るため、**地震・津波避難対策の加速化が必要**。

(3) 南海トラフ臨時情報の認知度が十分ではなく、昨年8月の初の臨時情報発表時には、飲料水等の売り切れや宿泊施設のキャンセル等の**社会生活に影響が及んだ**ほか、**自治体や事業者の対応に戸惑いが生じるなどの課題**。

【県内の取組】

- (1) 避難所環境改善のため、大型トイレカーや水循環型シャワー等を県がモデル的に導入し、訓練等で活用することで市町の導入に繋がるよう取り組むほか、市町の避難所運営マニュアル整備を後押しするため、勉強会開催やひな型を作成。
- (2) 宇和海沿岸地域における津波避難対策を推進するため、県と市町が協力して、夜間・早朝等の津波避難促進の取組や夜間等の安全な避難環境（避難路、照明等）の整備を実施。
- (3) えひめ防災フェア等における県民への周知啓発や、市町や指定地方公共機関等と定期的な情報伝達訓練を実施し、制度の理解を促進。

(大型トイレカー)



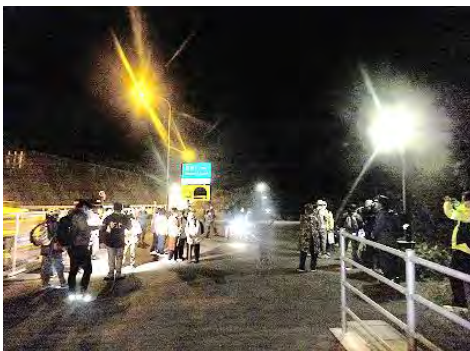
(水循環型シャワーキット)



(水循環型手洗いスタンド)



(夜間津波避難訓練)



(整備前の避難路)



(整備後の避難路)



【実現後の効果】

- 地域の実情に応じた地震・津波避難対策の促進
- 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

県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課

7 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[1] 防災・減災対策の総合的な推進

【内閣府・気象庁・総務省・防衛省】

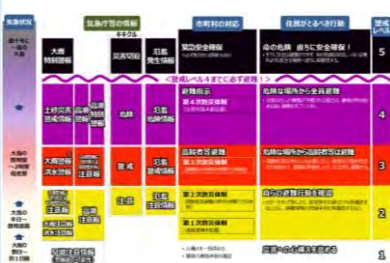
【提案・要望事項】

- (1) 住民への避難情報等の周知徹底・理解促進や線状降水帯発生予測等の精度向上など、豪雨災害に備える避難対策を推進すること。
- (2) 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) 大規模災害時に迅速・円滑な支援が行われるよう、近年の災害教訓等を踏まえた災害対応業務等の標準化を着実に推進すること。
- (4) 陸上自衛隊松山駐屯地の拡張を着実に推進すること。

【現状・課題】

- (1) 一人でも多くの住民の命を守るためには、住民が防災気象情報や避難情報を正しく理解し、躊躇なく避難する必要があり、自治体だけでなく、国においても主体的に、住民への避難情報等の周知徹底や理解促進が必要。
- (2) 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等を踏まえた見直しが行われてきたが、被災者が一日も早く日常生活を取り戻すため、引き続き、制度の適用拡大が必要。
- (3) 能登半島地震では「応急対策職員派遣制度」等の全国的な相互支援体制により被災自治体への支援が進められたが、応援職員のノウハウを災害対応業務にスムーズに反映するためには、業務の標準化の着実な推進が必要。
- (4) 南海トラフ地震等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、松山駐屯地の敷地拡張の着実な推進が不可欠。

○防災気象情報と避難行動



○西日本豪雨災害の被災状況（大洲市）



○能登半島地震の愛媛県の支援状況



【県内の取組】

- (1) 西日本豪雨災害等の教訓を踏まえ、自発的な避難行動に結び付けるため、えひめ防災フェア等で知識の普及啓発に努めるとともに、防災士の養成や自主防災組織の活性化に取り組み、自助・共助意識の浸透や定着、実践を実施。
- (2) 西日本豪雨災害の際に、適用対象外である住家の「半壊」や「床上浸水」の被害についても本県独自の支援を行い、被災者の早期の生活再建を支援。
- (3) 県と市町が連携し、災害マネジメント総括支援員等の育成を強化するほか、西日本豪雨災害の検証結果等を踏まえ、罹災証明書発行等について、県内市町の取扱いの統一化や応援の円滑化を図るため、県と市町共同でシステム導入。
- (4) 事業主体である自衛隊や地元東温市と連絡会議を適宜開催し、事業の進捗状況や課題等の情報共有を実施。

○えひめ防災フェア（VRで避難行動体験）



○防災士数全国 1 位
(R6.10末、県庁前)

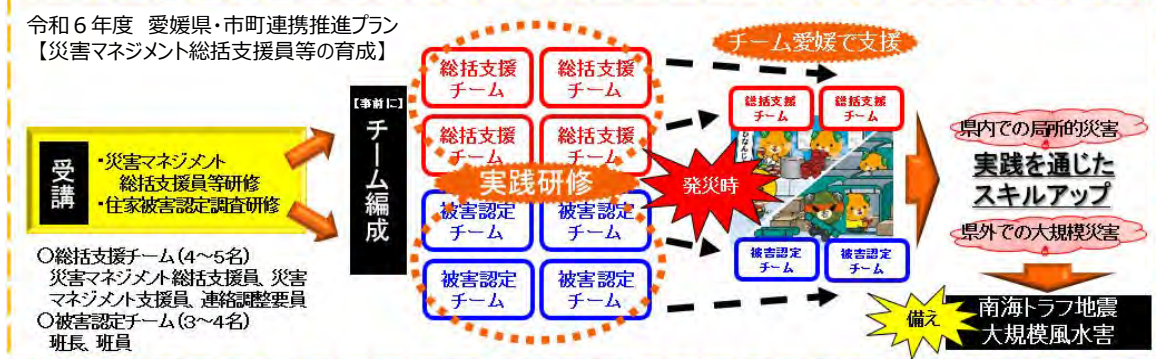


○西日本豪雨災害における愛媛県独自の被災者生活再建緊急支援金

被害区分	基礎支援金 (国の支援金)	特別支援金 (県・市町の支援金)	加算支援金 (国の支援金)		合計 (国・県・市町の支援金)
			住宅再建等区分	支援金額	
全壊 解体 長期避難	100 万円	75 万円	建設・購入	200 万円	375 万円
			補修	100 万円	275 万円
			賃貸住宅 (非公営住宅入居者を除く)	50 万円	225 万円
大規模半壊	50 万円	75 万円	建設・購入	200 万円	325 万円
			補修	100 万円	225 万円
			賃貸住宅 (非公営住宅入居者を除く)	50 万円	175 万円
半壊	—	37.5 万円	—	—	37.5 万円
半壊に至らない 床上浸水	—	22.5 万円	—	—	22.5 万円

注 世帯人数が 1 人の世帯では、上記の金額の 3/4 の額を支給

令和 6 年度 愛媛県・市町連携推進プラン
【災害マネジメント総括支援員等の育成】



【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による人命救助活動等の実現

県担当部署：県民環境部 防災局 防災危機管理課

7 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】

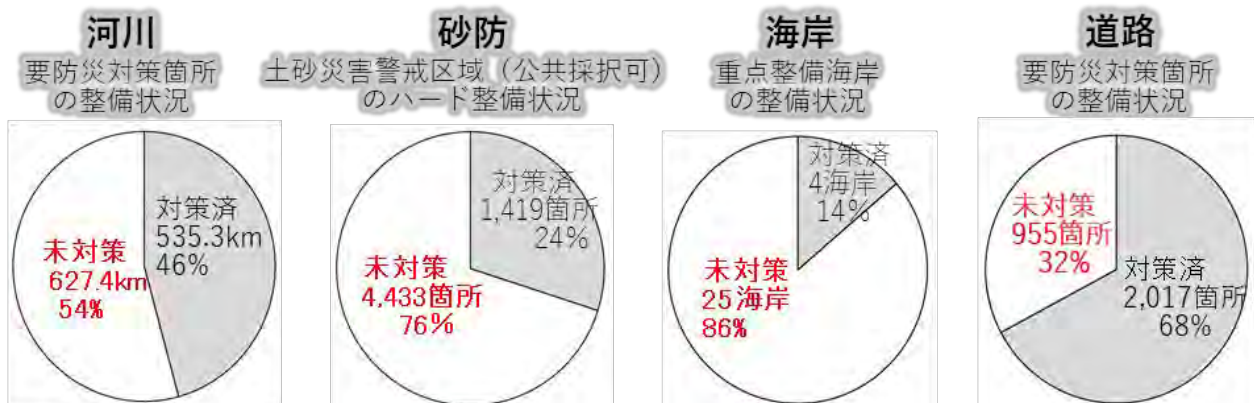
- (1) 防災・減災対策を安定的・持続的に推進できる予算の総額確保と愛媛県への重点的な配分を行うこと。
- (2) 防災・減災に関する課題解決に向けて、地域の実情を踏まえた補助制度を創設・拡充すること。

【現状・課題】

- (1) 災害リスクの増大が懸念される中、更なる県土の強靱化を推進するため、国の「**国土強靱化実施中期計画**」に基づく**安定的・持続的な予算の総額確保と愛媛県への重点配分が必要**。
- (2) 本県の防災・減災対策における**懸案事項の早期解決に向けた予算確保**に繋がる**補助制度の創設・拡充が必要**。

◆愛媛県における防災・減災の課題

○多く残る防災対策箇所



○新たな補助制度の創設

(斜面崩壊による通行止め発生区間における防災対策としてのトンネル整備)



(主) 西条久万線 (西条市中奥)



(国) 378号 (西予市明浜町)



(国) 378号 (西予市三瓶町)

【県内の取組】

- 愛媛県では、**防災・減災対策を政策の3本柱の1つに掲げ**、国の5か年加速化対策を活用した**肱川などの河川改修や砂防えん堤、海岸保全施設の整備、避難・救援活動を支える高速道路ネットワークの形成**などの施設整備に加え、県民の命を守ることを最優先に、迅速な避難行動の支援などソフト対策を含む総合的な取組を進めている。



【実現後の効果】

- **激甚化・頻発化する豪雨災害や切迫する南海トラフ地震などの大規模災害に備えた防災・減災対策の推進**による**県民の安全・安心の確保**

災害想定死者数（愛媛県地震被害想定調査）

16,032人（平成25年）⇒**2,439人（令和8年）**

県担当部署：土木部 土木管理局 土木管理課技術企画室

7 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・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の必要な予算の配分を行うこと。
- (2) 戦略的な維持管理・更新に向けて、地域の声を十分に反映した補助制度の創設・拡充を図ること。

【現状・課題】

- (1) 社会インフラの老朽化が加速する中、予防保全や国が推奨する地域インフラ群マネジメントなど長寿命化計画に基づく維持管理・更新を進めるためには、**補助金、交付金等を含めた予算の総額確保と愛媛県が必要とする予算の配分が不可欠**。
- (2) 河川・ダム・港湾・道路の各種メンテナンス事業における採択要件緩和や対象拡充、老朽化トンネルの改修に係る補助事業制度の創設、ダムの堆砂対策を交付金の対象とすることなど、**地域の社会インフラの維持管理・更新に関する懸案事項の解決を図るための補助制度の創設・拡充が必要**。

◆愛媛県における社会インフラ維持管理・更新の課題

○社会インフラ本県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】

	R6.4	R16.4	R26.4
	現在	10年後	20年後
道路橋	41%	61%	77%
トンネル	21%	45%	65%
河川管理施設	24%	58%	84%
港湾施設	26%	59%	77%

20年後には、7割超の施設が建設後50年以上が経過

維持管理・更新に要する予算確保が必要

○地域の社会インフラの維持管理・更新に関する懸案事項の解決を図るための補助制度の創設や拡充、交付金の対象化



(国) 319号法皇トンネル（愛媛県管理）
昭和35年建設／延長1,663m

【県内の取組】

- (1) 愛媛県では、主要な公共土木施設について個別の長寿命化計画を策定したうえで、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルの確実な実施による予防保全型への移行などの老朽化対策を行っている。
- (2) 社会インフラの維持管理・更新に関する体制を構築するために、中核的人材の育成や市町への人的・技術的支援のほか、地域維持事業の担い手確保にも取り組んでいる。

◆愛媛県における社会インフラ維持管理・更新の取組

○長寿命化計画の策定状況

- ・河川：水門・樋門、排水機場、ダム
- ・港湾：外郭施設、係留施設、臨港交通施設、荷捌き施設
- ・海岸：水門・樋門・陸閘、堤防・護岸・胸壁
- ・砂防：砂防堰堤、溪流保全工、地すべり、急傾斜施設
- ・道路：橋梁、トンネル、門型標識、シェッド・カルバート、道路付属物、舗装
- ・公園：遊戯施設、一般施設、土木構造物、建築物、各種施設
- ・住宅：県営住宅

○補助事業（メンテナンス事業）の対象外となっているもの

- ・河川：水門・樋門（4億円未満）、ダム関連構造物
 - ・港湾：小規模港湾（補修費用2億円未満）
 - ・海岸：小規模海岸（補修費用5千万円未満）
 - ・道路：老朽化トンネルの改修、道路附属物（道路照明灯、小型標識等）
- ※公園・住宅施設については、メンテナンスに係る補助事業がない

○地域の社会インフラの維持管理・更新を担う中核的人材の育成

■社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）養成講座

- ・愛媛大学を中心とした官民対象の講座
- （資格認定：257名（令和6年度末））

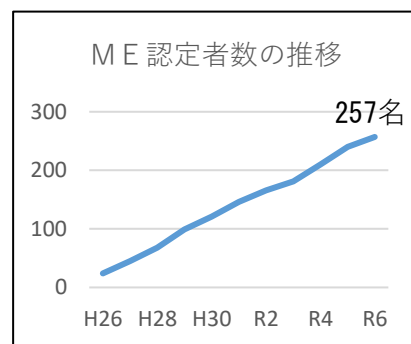
○市町への人的・技術的支援

- 県内市町の要請に基づく道路施設点検の受託
- （H26年度から実施）
- ・3市8町の道路施設点検業務を受託

○地域維持事業の担い手確保

■地域維持型契約方式の導入

- ・建設業協同組合一括契約や地域維持型JV契約による持続的な維持管理体制を確保
- （9市4町で導入）



【実現後の効果】

- 社会インフラの戦略的な維持管理・更新による県民の安全・安心の確保
県管理公共施設の管理不備・老朽化に起因する重大事故発生件数
0件（令和4年）⇒0件（令和8年）

7 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】

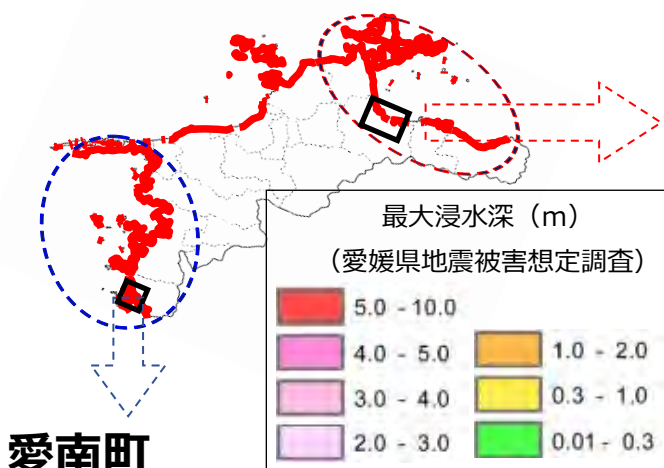
- 南海トラフ地震・津波対策に必要な海岸保全施設の整備にかかる予算を確保すること。

【現状・課題】

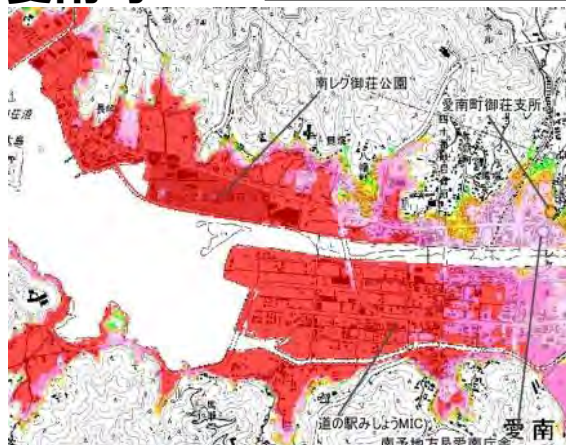
- 南海トラフ地震では、瀬戸内海沿岸のゼロメートル地帯を含む干拓地や埋立地の液状化、宇和海沿岸ではL1津波（発生頻度が高い津波）により現況堤防を最大で4m超過するなど、堤防や水門の嵩上げ対策、耐震対策、老朽化対策が必要。

本県の海岸保全区域の延長は全国第3位の約1,200kmに及び、施設整備には、長い期間と多額の費用を要するほか、既存施設についても、老朽化により安全性と機能が低下しているため、計画的な修繕や機能強化が必要。

海岸保全区域延長 約1,200km（全国第3位）

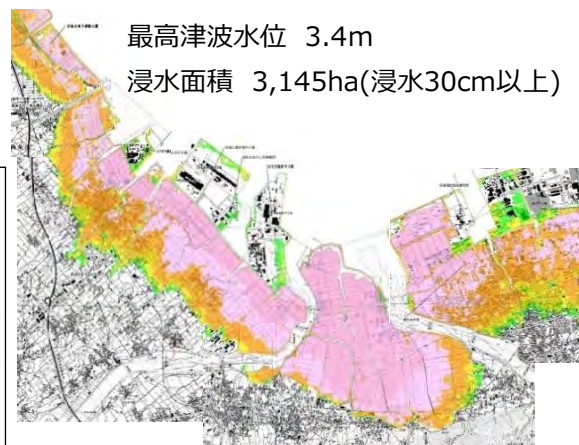


愛南町



最高津波水位 16.7m
浸水面積 771ha(浸水30cm以上)

西条市



最高津波水位 3.4m
浸水面積 3,145ha(浸水30cm以上)

西条市を含む瀬戸内海（燧灘）沿岸は埋立地が多く、液状化対策による堤防の耐震化が必要。

愛南町を含む宇和海沿岸では、津波の到達時間が短く津波高も高いため、堤防の嵩上げなどのハード整備が必要。

【県内の取組】

- 海岸保全基本計画において、**対策の緊急性と背後地の重要度から、「重点整備海岸（130km）」を選定**し、堤防の嵩上げや耐震化に取り組んでおり、東予港海岸などでは耐震化、愛南町御荘地区では**堤防の高さを抑えた「段階的整備」により事業効果の早期発現を図る**など、**限られた予算の中で効果的な整備を実施**するとともに、市町の避難訓練などのソフト対策と一体となって**総合的な対策を推進**している。

海岸保全施設の老朽化対策については、対処療法的な事後保全型から**予防保全型に転換し、長寿命化計画に基づき維持管理**を行っている。



【実現後の効果】

- **津波や高潮からの安全・安心が確保され、快適な暮らしを実現**

海岸保全施設による**背後地の防護面積**

9,011ha（令和4年） ⇒ **9,014ha（令和8年）**

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

7 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】

- 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。

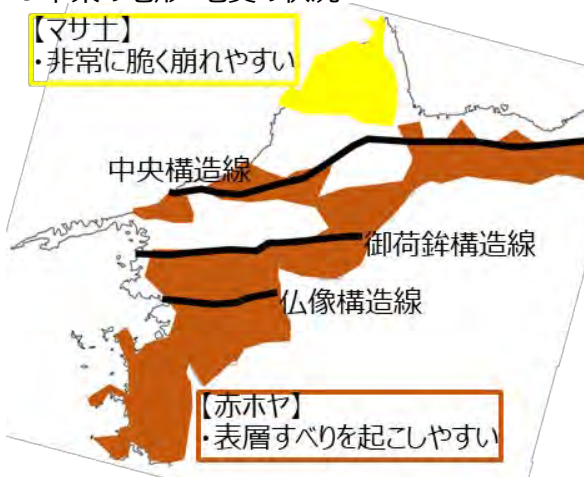
【現状・課題】

- 脆弱な地質と急峻な地形のため、**土砂災害警戒区域数は、16,334箇所**と多く、近年の気候変動に伴う**激甚化・頻発化する豪雨による土砂災害**に備え、県民の命と財産を守るため、**効果的なハード整備と避難行動につなげるソフト対策の一層の取組が必要**。

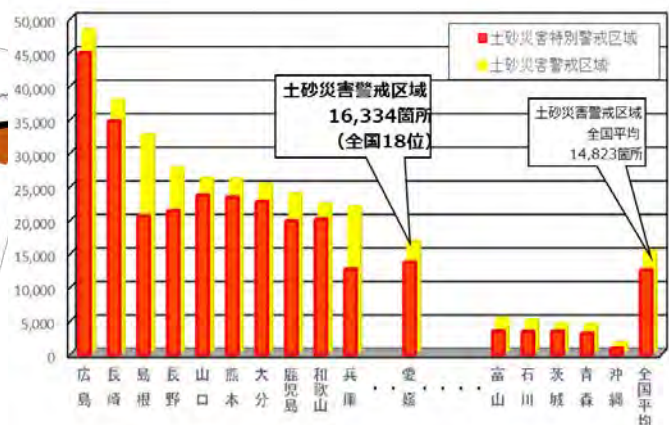
土砂災害警戒区域における**ハード対策の整備水準は、依然として低い状況**にとどまっており、施設整備には、**長い期間と多額の費用を要する**ほか、既存の砂防施設についても、**老朽化により安全性と機能が低下**していることから、**計画的な修繕や機能強化が必要**。

着実なハード整備はもとより、**県民の命を守る**ためには、適切な**避難行動につなげる実効性の高いソフト対策の充実も重要**。

● 本県の地形・地質の状況



● 土砂災害警戒区域等の指定状況



- ・急峻な地形：山地率83%（全国61%）
- ・複雑な地質：3本の構造線
- ・脆弱な地質：三波川帯、秩父帯
- ・特殊土壌地帯：マサ土、赤木ヤ

【県内の取組】

- ハード整備については、平成30年7月豪雨で特に被害の大きかった**南予地域**で**集中的に実施**しているほか、**多くの人家や要配慮者利用施設**など**緊急性や重要性の高い箇所**を優先し、**土砂災害特別警戒区域の解消**を進めている。

既存の砂防施設の老朽化対策については、対処療法的な事後保全型から**予防保全型に転換**し、**長寿命化計画に基づく適切な維持管理**を行うとともに、**改築など施設の機能向上**にも取り組んでいる。

ソフト対策については、**高精度な地形図を活用した新たな警戒区域の指定による「危険な土地の周知」**、**緊急速報メールの配信による「切迫した危険度の周知」**、**小中学生等を対象とした砂防学習会等による「防災意識の向上」**の**3つの柱を中心に推進**している。

ハード整備

- 南予地域における砂防堰堤等の集中的整備



- 適切な維持管理（砂防堰堤の除石）



- 施設の機能向上



透過型へ改築



- ソフト対策 ● 防災意識の向上（体験型防災講座）



【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**

土砂災害防止施設による**保全人家戸数**

6,499戸（令和4年） ⇒ **9,508戸（令和8年）**
(+3,009戸)

7 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

【総務省・財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 県管理河川の整備に必要な事業費を確保すること。
- (2) 水門等の修繕・更新に係る補助事業の要件緩和、対象拡充をすること。
- (3) 国管理区間の河川整備を推進するとともに、気候変動の影響を踏まえた河川整備計画を速やかに策定すること。
- (4) 県管理の河川やダム等の堆砂除去に対する財政支援を講じること。
- (5) 洪水時の住民避難行動支援に必要な事業費を確保すること。

【現状・課題】

- (1) 県管理の河川延長は、全国第6位の3,070kmで整備率は46.4%と依然低水準にある。「流域治水」の取組を加速化・深化させるため、ハード・ソフト一体となった治水事業の推進に資する予算の確保が必要。
- (2) 県管理の水門等は668施設あるが、補助対象は13施設のみで、D判定の対応しかできず、予防保全に移行できていないことから、河川メンテナンス事業の補助対象外施設に対する要件緩和と対象拡充が必要。
- (3) 気候変動の影響による治水安全度の目減りを踏まえ、河川整備計画の変更が必要。
- (4) 河川やダムの堆砂除去に対する財政支援(浚渫債)の継続及び、更なる要件の拡充とともに、事前放流を行うダムについては、利水容量内の堆砂除去を補助化するなど、既存ダムの機能を強化するための制度創設が必要。
- (5) ハード対策で防ぎきれない想定外の水害から住民の生命と財産を守るためには、河川情報や水害リスク情報の提供及び防災意識の向上などソフト対策を充実し、住民避難の支援強化が必要。

◎河川関係予算と河川整備率

R6年度の河川関係予算は「5か年加速化対策」を含めてもピーク時(H10)の約9割(86%)



◎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

◎ダムの堆砂と取水制限の状況



鹿森ダム（新居浜市）堆砂状況

ダム名	鹿森ダム	黒瀬ダム	玉川ダム
経過年数（年）	62	52	54
①総貯水容量内堆砂量(千m³)	515	4,648	878
②計画堆砂容量(千m³)	280	2,000	800
堆砂率（％） ①/②	183.9%	232.4%	109.8%
これまでの土砂撤去総量（千m³）	97.7	165.7	117.6
異常洪水時防災操作の実績	8回	3回	0回
過去20年間の取水制限発生回数	4回	0回	5回

【県内の取組】

- (1) **西日本豪雨で甚大な浸水被害が発生した県管理河川**（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の**河川整備等に取り組んでいる**。
- (2) 河川構造物の**長寿命化計画**では、**平準化シナリオを採用し対策**を進めている。
- (3) 令和5年8月に**肱川水系の河川整備基本方針が変更**され、令和6年3月に肱川・重信川両水系において「流域治水プロジェクト2.0」に更新された。
- (4) **堆砂の進行が著しいダムについては、堆砂除去を継続しているものの**、浚渫債の対象外となるダムでは、**除去量を上回る流入が続いている**。
- (5) 河川監視カメラ等による**「河川情報の提供」**や洪水浸水想定区域図等による**「水害リスク情報の提供」**及び防災教育の推進による**「防災意識の向上」**などに取り組んでいる。

◎事前防災対策の推進（河道掘削）



(一) 重信川水系小野川（松山市）

◎洪水時の住民避難行動支援

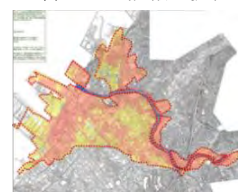
大規模氾濫への避難支援体制強化

●河川情報の提供



河川監視カメラ

●水害リスク情報の提供

洪水浸水想定区域図
(二) 金生川水系金生川
(四国中央市)

●防災教育の推進による防災意識の向上

【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**
河川整備率
46%（R6） ⇒ **50%（R16）**
- 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

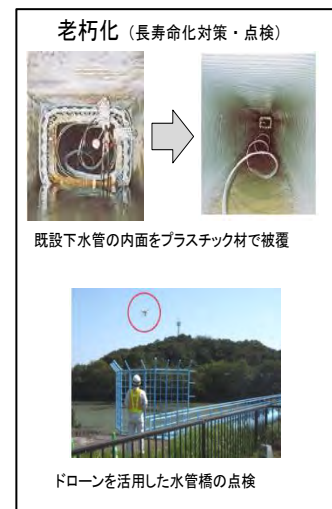
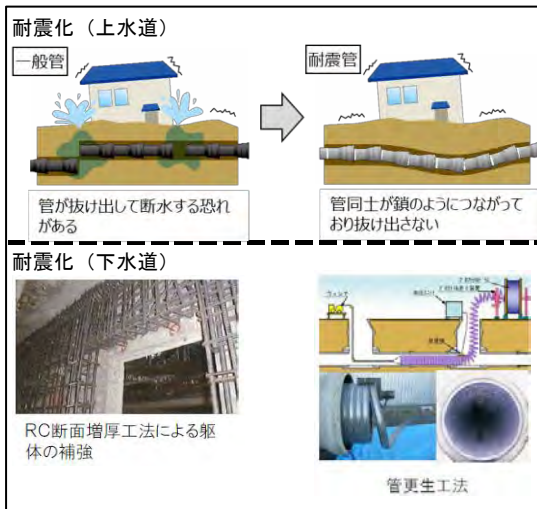
7 地域の実情を踏まえた防災・減災対策の推進について

[7] 上下水道施設の防災対策等の推進

【財務省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- 上下水道施設の耐震化対策や停電・土砂災害・浸水災害対策、並びに老朽化対策を促進するため、十分な予算確保や補助制度の拡充を図ること。



【現状・課題】

- **令和6年能登半島地震や平成30年7月豪雨等、自然災害が頻発化するとともに、上下水道管路の急激な老朽化の進展が見込まれる中、上下水道が災害時にも水の安定利用を支える重要な社会基盤であることに鑑み、市町等の施設**
の耐震化や強靱化、並びに維持・更新の更なる促進が必要。

○管路の耐震化率は、全国平均を下回っている（予算の満額確保が必要）

本県の上下水道管路の耐震化状況（単位：km）

区 分	総延長	耐震化済み	耐震化未了	耐震化率（％）
上水道	2,074	643	1,432	31% (全国：41%)
下水道	337	122	215	36% (全国：56%)

※重要施設（避難所等）に接続する上下水道管路は対象から除く。

○管路の老朽化率は、20年後には急激に上昇する見込み

本県の上下水道管路の老朽化状況（単位：km）

区 分	総延長	【令和5年度末】 老朽管延長（率）	【20年後】 老朽管延長（率）
上水道	10,992	2,553 23.4%	7,651 70.1%
下水道	4,984	179 3.6%	1,668 33.5%

※老朽管・・・上水道は40年経過した管、下水道は50年経過した管

○上水道の補助率は、下水道と比べ、国の補助率が低く、資本単価90円/m未満（企業団は70円/m未満）は補助対象外

上水道 （管路）	国 (1/3～1/4)	上水道事業者 (2/3～3/4)
下水道 （"）	国 (1/2)	下水道事業者 (1/2)

○上水道の点検費用（自治体単独）は、国の補助対象外

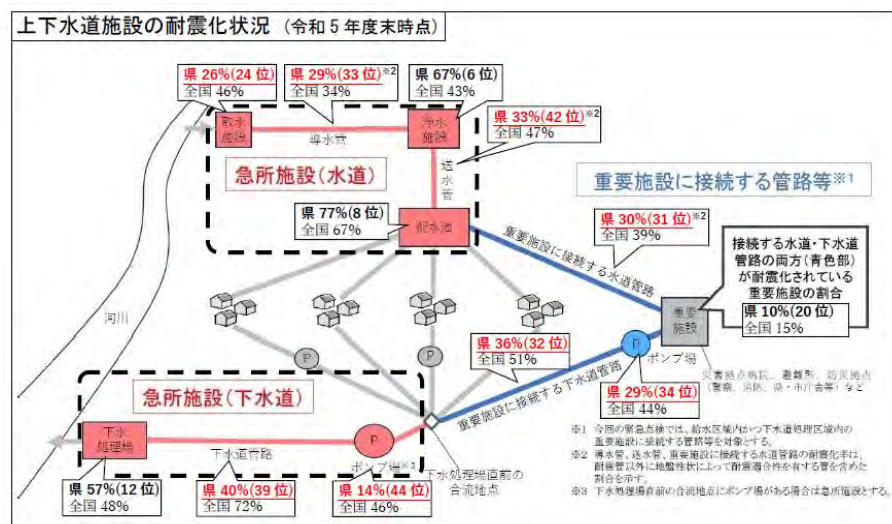
区 分	点検費用に係る 国の補助制度	主な点検作業
上水道	—	・埋設管の漏水調査 ・水管橋等の目視点検
下水道	○ 補助率 1/2	・管路内部や処理場等の 目視点検

【県内の取組】

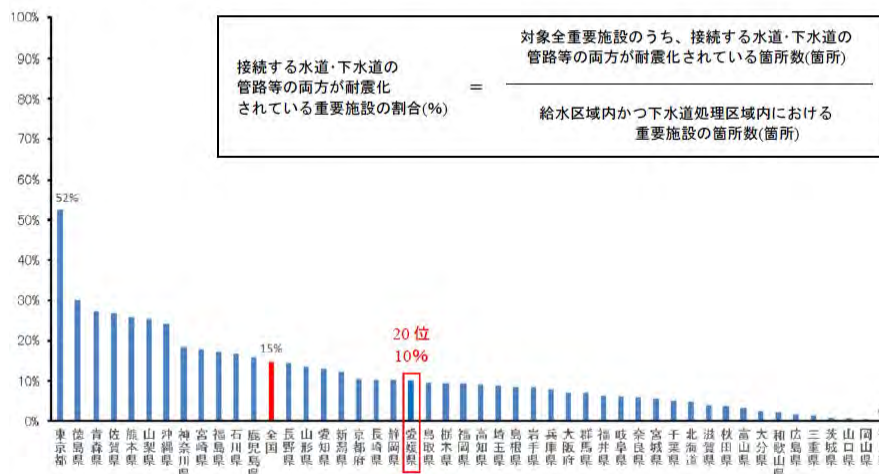
- 市町等は国の要請を受け、**上下水道耐震化計画**を策定し、**令和7年度から5年程度**で、**急所施設や避難所等の「重要施設」に接続する上下水道管路の耐震化を集中的に進める**こととしており、県は指導助言を行い、取組を後押ししている。

市町に対して、更新費用の低減を目的とした**下水道ストックマネジメント計画の作成**について指導助言を行うほか、担当者会議を開催し、**ドローン点検などの情報共有**を図り、**老朽化対策が計画的に進められるよう支援**している。

更に、上下水道・水資源分野における諸課題を解決するため、**県・市町等で組織する「流域水マネジメントPT」を活用しながら、取組の実効性を高めていく。**



接続する上水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合（令和5年度末時点）



【実現後の効果】

- 災害に強く持続可能な上下水道システムの構築**に寄与することで**災害時**にも、**県民の水利用を維持し、生活環境の安定**

重要施設（避難所等）に接続する**上水道・下水道の管路の耐震化率**

上水道管路：30%（令和5年度）⇒**45%（令和11年度）**

下水道管路：36%（令和5年度）⇒**55%（令和11年度）**

県担当部署：土木部 道路都市局 都市整備課

7 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・厚生労働省・国土交通省・警察庁】

【提案・要望事項】

- 防災拠点となる公共施設等（県庁舎・医療施設・警察施設）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。
 - 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の交付率の嵩上げ
 - 緊急防災・減災事業債、公共施設等適正管理推進事業債、医療提供体制施設整備費交付金の拡充等
 - 都道府県警察施設整備補助金の継続的な財源の確保

【現状・課題】

- 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、公共施設等の耐震化を推進しているが、**安定的な財源確保に課題があるため、全国と比べ耐震化が遅れている。**

防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査（令和5年9月1日 消防庁発表資料）

※耐震性が確保されている防災拠点となる公共施設等の割合

【全 国：96.2%】

【愛媛県：91.6%】

○県庁舎の耐震化の現状（一部）（R6.11.30現在）

施設名	建築年	耐震診断結果			対応状況
		最低Is値	Is/Iso	倒壊・崩壊の危険性	
本館	昭和4年	0.34	0.62	ある	対策検討中
第二別館	昭和41年	0.08	0.14	高い	建替中(R7完成)
議事堂	昭和57年	耐震改修（令和4年度）			-
今治庁舎	昭和44年	0.24	0.44	高い	対策検討中
大洲庁舎	令和3年	建替済み（令和3年度）			-
四国中央庁舎		新耐震基準			-
久万高原庁舎	昭和42年	0.28	0.51	ある	建替中(R7完成)

○病院の耐震改修状況調査（R5.10公表・厚生労働省調査）

- ・ 全ての建物に耐震性のある病院
愛媛県：79.1%（106病院／134病院 ※28病院が未了）
⇒ **全国平均（79.5%）に比べて低い状況**
- ・ うち、災害時に重要な役割を果たす災害拠点病院・二次救急医療機関の耐震化率
愛媛県：84.7%（50病院／59病院 ※9病院が未了）
※ 災害拠点病院（8病院）については100%耐震化済

○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、西条西署、伊予署、伯方署、八幡浜署 宇和島署、久万高原署、松山東署 新居浜署（R6年度より整備開始）	9棟
	○建替えが必要な施設 第二庁舎、内子交番	2棟

【県内の取組】

- 厳しい財政状況の中、多くの県有財産を最適に管理していくため、**防災拠点施設の耐震化**のほか、**全県有施設において**、定期点検や計画的な改修といった**長寿命化**、人口減少等利用需要の変化に応じた集約化・複合化による**保有総量の適正化を推進**している。

医療機関の耐震化に対しては、**各医療機関が施設の耐震改修に主体的に取り組むよう、耐震化の重要性を啓発**するとともに、医療施設耐震化臨時特例基金や国の補助制度等を積極的に活用し、**耐震化工事・耐震化診断に対する助成**を行ってきたところ。



＜防災拠点施設の耐震化＞
愛媛県庁第二別館の建替え完成予想図



＜医療機関の耐震化工事＞

【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による、**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円滑化**
- 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る、**災害時の医療提供機能の維持・確保**

県担当部署：総務部 総務管理局 財産活用推進課
保健福祉部 社会福祉医療局 医療対策課
警察本部 会計課

8 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) 原子力発電所の高経年化等も踏まえ、安全対策を充実・強化するとともに、安全文化の醸成に向けた事業者の取組を厳格に確認すること。
- (2) 乾式貯蔵や使用済MOX燃料を含む使用済燃料対策や核燃料サイクル、最終処分等の取組を一層加速すること。
- (3) 廃炉作業が安全・的確に進められるよう、厳正に監視するとともに、低レベル放射性廃棄物処分に係る事業者の取組をサポートすること。
- (4) 原子力発電所の安全性や原子力政策について説明責任を果たすとともに、情報公開及びリスクコミュニケーションを強化すること。
- (5) 原子力発電所への武力攻撃やテロ行為の未然防止に努めるとともに、周辺上空の航空機の飛行禁止の法制化を図ること。

【現状・課題】

- (1) 福島第一原子力発電所事故から14年が経過したが、今なお一部の県民から原子力行政に対する不安や不信の声があるため、能登半島地震等を踏まえ、厳正な原子力安全規制や最新知見に基づく対策が必要。伊方発電所3号機は運転開始後30年を超えており、高経年化等も踏まえた検査の実効性向上や継続的な制度改善、国による安全確認が不可欠。
- (2) 設置工事中の伊方発電所の乾式貯蔵施設は、使用済燃料の再処理までの一時的保管であることや安全性・必要性について丁寧な説明が必要。また、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や使用済MOX燃料の処理・処分について、国が前面に立った責任ある対応が必要。
- (3) 伊方発電所1、2号機は廃止措置中であるが、我が国では加圧水型原子炉の廃炉実績がないことから、安全管理の徹底はもとより、廃炉技術の研究が進むための取組が必要。また、廃炉に伴い発生する低レベル放射性廃棄物の処分が進んでいないことから、事業者への国の積極的なサポートが不可欠。
- (4) 情報公開が図られているところであるが、より一層丁寧な説明と関係者とのリスクコミュニケーションの強化が必要。また、政府が今後も持続的に原子力を活用する方針を示したことから、県民への広く丁寧な説明が必要。
- (5) ロシアによるウクライナ侵攻等を踏まえ、原子力発電所等への武力攻撃・テロ行為による被害の未然防止や、有事の際の迅速な対応が必要。発電所周辺上空の飛行は通達により配慮が求められているが、飛行禁止の法制化が必要。

【県内の取組】

- (1) 本県では、絶対に重大事故を起こさせないとの決意の下、伊方発電所の安全を
- (4) 確保するため、四国電力に対し、**独自の追加安全対策を要請**してきた。
安全協定に基づく**3号機の再起動**に係る事前協議において安全性を慎重に確認するとともに、**国の考え方、四国電力の取組姿勢、地元の理解の3条件を考慮**の上、県として了解するとともに、知事から国に対し、**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。
- (2) **乾式貯蔵施設設置**については、**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などを要請した。また、国に対し、**核燃料サイクルの推進や使用済MOX燃料の処理・処分方策の早期決定、厳格な原子力規制検査の実施などを要請**した。
- (3) **1、2号機の廃止措置計画**については、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。
- (5) 原子力発電所周辺上空の飛行については、昭和63年6月に**米軍機墜落が発生**していることから、**飛行禁止の法制化を要望**した。

福島第一原子力発電所事故後の四国電力への8項目の追加安全対策の要請

- 1 **原子力本部の松山市への移転**
- 2 **国の基準を上回る電源対策**
- 3 **国の新たな指針を待つことなく実施する更なる揺れ対策**
- 4 **「えひめ方式」の異常時通報報告の更なる徹底**
- 5 **地元住民に対する真摯な説明**
- 6 **原子炉容器の劣化の確認試験の前倒し**
- 7 **県内全市町への伊方発電所異常時通報連絡情報の提供**
- 8 **万が一の事故の際の作業スペースの確保**

【実現後の効果】

- 最新の科学的・技術的知見に基づく**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

9 複合災害に備えた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について、最新の知見や自治体等の意見を適切に反映し充実を図るとともに、住民へ丁寧に説明すること。

総合防災訓練の成果等を踏まえ、原子力災害時における省庁横断的な人的・物的支援の充実強化による広域避難の実効性向上を図ること。

- (2) 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図るため、必要な予算を重点的に配分すること。

原子力発電施設等緊急時安全対策交付金について、避難路の改良、ドローンの追加配備、放射線防護対策等に必要な費用を確保すること。

- (3) 緊急時モニタリング体制について、国が責任をもって統括し、最新知見や地域特性を考慮した実効性のある体制強化や資機材整備を行うこと。

放射線監視等交付金について、地域の取組に支障が生じないよう平時から緊急時までの適切なモニタリング等に必要な費用を確保すること。

【現状・課題】

- (1) 伊方発電所が佐田岬半島の付け根に位置しており、陸海空あらゆる手段を用いた避難体制の強化に取り組んでいるが、一部の住民にスムーズな避難に対する不安の声があるなど、避難計画の更なる実効性の向上が必要。

能登半島地震、南海トラフ地震臨時情報の発表などにより、住民の原子力災害への危機意識が高まっている。

- (2) 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、国・市町・防災関係機関等と連携した実践的な訓練、避難路の改良、ドローンを活用した情報収集体制の構築等に取り組んできたが、引き続きソフト・ハード両面から一層の充実強化が必要。

- (3) 福島第一原発事故後に強化された緊急時モニタリング体制について、国が責任をもって統括し、常に最新の知見や地域の特性を考慮しながら、実効性のある実施体制の充実強化や資機材整備等が必要。

【県内の取組】

(1) 国・市町・防災関係機関等と連携し**実践的な訓練を毎年実施**するとともに、能登半島地震等の災害から得られた新たな知見や教訓を**県広域避難計画に反映させブラッシュアップ**を図っている。

(2) 緊急時の円滑な避難、緊急輸送に備え、**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 I C～大洲 I C」の全線4車線化**に取り組んでおり、**重点的な予算配分が必要**である。

複合災害時における避難路の被災状況を確認するため、ドローンを活用した情報収集体制を構築しているが、**状況確認の迅速化や要員の省力化**を図る必要があることから、国へ**長時間飛行可能なドローンの追加配備を要望**している。

(3) 福島第一原発事故後に、モニタリング体制整備に力を入れ、モニタリングポストの追加設置等を実施しているが、**電気代・通信費用などの維持管理や、老朽化によるモニタリング資機材の更新が必要**である。



【実現後の効果】

- 地域の実情に応じた**原子力防災対策の更なる充実・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

10 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】

- (1) 四国の新幹線の整備計画格上げに向けた法定調査を実施すること。
- (2) 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・課題】

- (1) 新幹線は、都市間のアクセスを飛躍的に向上させ、ビジネスや観光面の交流人口の拡大、企業立地の推進など様々な効果が期待できるが、全国で新幹線の整備が進む中、四国の新幹線は50年以上基本計画路線にとどまっており、四国は唯一の新幹線空白地帯として地域間競争で大きなハンデを負っている。さらに、30年以内に80%程度の発生が予想される南海トラフ地震に備えるためにも、災害に強い新幹線の早期実現は四国の喫緊の課題であるとともに、厳しい経営状況が続くJR四国にとって、収益の柱となる新幹線事業が実現されなければ、四国の鉄道ネットワークそのものが消滅しかねない危惧がある。
- (2) 「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を実現するためには、新幹線をはじめとする地方創生に不可欠な基幹的公共インフラの地域間格差の早期是正を推進する必要があることから、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。

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県県庁所在地を新幹線で結節し、瀬戸大橋を經由して山陽新幹線に接続するルートで経済波及効果が最大。

将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路となり、第二の国土軸となり得る。

四国の新幹線整備のイメージ



整備延長	302 km
費用便益比 (B/C)	1.03
概算事業費 (車両費含む)	1.57 兆円
経済波及効果	169 億円/年
※図の赤色実線ルートの場合	

四国新幹線の時短効果



【県内の取組】

- 知事を会長として経済・観光・農林水産団体等で構成される「**愛媛県新幹線導入促進期成同盟会**」を中心に、大規模商業施設での啓発イベントや大学等でのシンポジウム開催、プロモーション動画の作成、駅や空港での大規模広告など、多様な広報啓発活動を展開しており、**住民の理解促進に向けた機運醸成を図りつつ、国への要望活動等に官民連携して積極的に取り組んでいる。**

また、四国4県及び経済団体等で組織する「**四国新幹線整備促進期成会**」においても、署名活動等の機運醸成活動、東京大会をはじめとする要望活動を**4県一丸となって展開**している。

【主な機運醸成活動・要望活動】



大型商業施設での機運醸成イベント(R5)



プロモーション動画の作成(R6)



国土交通省への要望活動(R6)

【実現後の効果】

- 四国4県都と新大阪が2時間以内で結ばれるなど**時間距離が短縮することによる、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や行政投資の効率化など**
- 新幹線導入により路線の高規格化が図られ、南海トラフ地震の発生による甚大な被害が危惧される四国において、**防災力の強化が促進**
- リニア中央新幹線も含めた**全国の新幹線ネットワークが整備され**、愛媛県を含む**四国と全国の各都市が有機的かつ効率的に連結**することによる、**地域振興や経済の活性化など、地方創生の起爆剤**

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

10 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】

- (1) J R 四国に対する経営支援策の更なる充実・抜本的見直しを図ること。
- (2) 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・課題】

- (1) 経営基盤が脆弱な **J R 四国**は、その発足当初から赤字が見込まれ、基金の運用益による**国主導の経営安定策**が講じられたものの、金利の低下や想定以上の人口減少等によって**立ち行かなくなり、厳しい経営状況が続いている。**
ローカル鉄道の再構築制度が開始されたが、単に路線を廃止して縮小均衡させるのではなく、今こそ、**国の交通政策の根幹**であるべき**全国的な鉄道ネットワークをどうするのか**という大きな視点のあり方を示した上で、**J R 四国に対する経営支援策の更なる充実・抜本的見直しに向けた検討が必要。**
- (2) **平成30年西日本豪雨**や**令和 2 年 7 月豪雨**等、県内でも**自然災害が頻発化する中**、鉄道が生活・経済活動に欠かせない**重要な社会インフラ**であることに鑑み、**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。**

◆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。

路線名	路線距離	路線収入 (R 2)	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、被災時の早期復旧に支障が生じるおそれが高い。

○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）

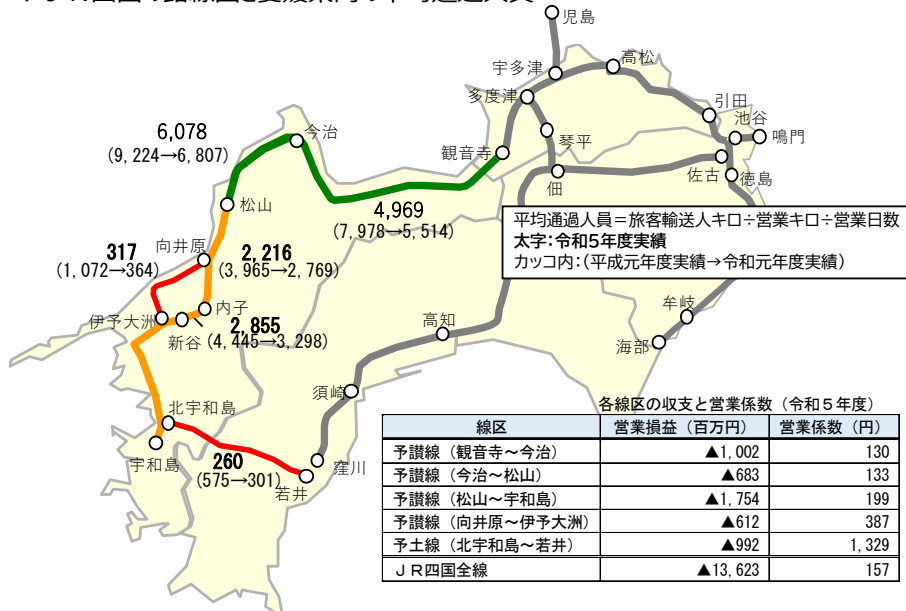
鉄道	国 (1/4)	地方 (1/4)	事業者 (1/2)
	国 (1/4)	50% 特交措置	地方の 実質負担 →国の負担割合＝国費＋特別交付税 ＝37.5%
公共土木	国 (2/3)		地方 (1/3) 100%起債
	国 (2/3)		95% 交付税措置

→国の負担割合＝国費＋交付税＝98.3%

【県内の取組】

- (1) 「**愛媛県鉄道ネットワークあり方検討会**」で検討された**利用促進策**をはじめ、**地域の多様な主体が共創し鉄道やバス等地域交通の利便性を向上する事業**や愛媛・高知両県で組織する「**予土線利用促進対策協議会**」への**参画**等、地域の関係者が一体となった取組を展開している。
- (2) 県内鉄道施設が被災した際には、**沿線自治体とも連携しながら災害復旧に対する国協調補助を行う**こととしており、一刻も早い復旧を後押しする。

◆ J R 四国の路線図と愛媛県内の平均通過人員



令和7年度南予南部共創型交通アクセス向上事業



【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不可欠な鉄道ネットワークの維持・活性化**

県内の主な公共交通機関の年間輸送人員（鉄軌道、一般旅客自動車）
32,715千人（令和4年）⇒**40,656千人（令和8年）**

11 海洋ごみ対策について

【環境省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 海洋ごみの総量や分布、陸域からの流入量を踏まえ、効率的かつ効果的な回収方法を展開するとともに、早期に再生処理技術を開発すること。
- (2) 海洋ごみ対策に十分な予算を確保し、地域が活用しやすいよう、年度当初に実情に応じて全額配分を行うなど運用の見直し等を行うこと。
- (3) 陸域由来海洋ごみの発生抑制及びマイクロプラスチック対策としても重要な川ごみ等の回収・処理支援に関する新たな制度を創設すること。

【現状・課題】

- (1) 移動特性を有する海洋ごみは、国が責任を持って取り組むべき広域的課題。総量等の全体像把握、破砕機を搭載した上陸母船や海洋環境整備船の活用など効率的・効果的な回収方法の展開、再生処理技術の早期開発が**必要**。
- (2) 地域環境保全対策費補助金の年度当初の交付額は要望の5割程度であり、必要な事業の変更や一部廃止をせざるを得ない状況であるため、計画どおりの事業執行ができるよう国において十分な予算の確保が必要。
- (3) 海洋ごみは陸域由来が7～8割と言われ、河川を通じて海に流出する過程でもマイクロプラスチックが生成されるため、発生抑制とマイクロプラスチック対策としても川ごみ等の回収・処理を支援する新たな制度の創設が必要。

○愛媛県調査結果及び補助金交付決定額等

【立入困難海岸における漂着ごみ調査結果（軽トラック台数換算）】

	東予	中予	南予	合計
調査海岸数	184ヵ所	94ヵ所	563ヵ所	841ヵ所
漂着ごみ量	579台相当	555台相当	32,479台相当	33,613台相当

南予地域に大量の海洋ごみが漂着

⇒ **地域偏在大**

【令和5年度定点調査結果（個数調査結果）】



愛媛県では未使用の牡蠣パイプを大量に確認

⇒ **広域移動確認**

【河川からのごみ流入調査結果】

調査者	対象地域	1人当たり排出量	流入量
愛媛県	愛媛県	29.5 g/人・年	38.4 t/年
大阪府	大阪府	6.7 g/人・年	58.8 t/年
環境省	全国	57.2 g/人・年	7,125 t/年
民間	広島・岡山・愛媛・香川	44.2 g/人・年	303 t/年

※ 調査方法は異なる（環境省以外は瀬戸内海流入量）

【愛媛県要望に対する交付決定額等（千円）】

	当初要望額	当初交付額	当初割合	追加要望額	追加交付額	合計割合
令和2年度	45,919	21,156	46%	0	10,000	68%
令和3年度	57,121	36,737	64%	0	0	64%
令和4年度	54,165	40,494	75%	77,000	86,908	97%
令和5年度	240,750	44,543	19%	0	21,000	27%
令和6年度	84,840	43,739	52%	0	25,491	82%
令和7年度	95,726	48,630	51%			

【県内の取組】

- (1) 令和2年度から海洋ごみ調査を実施し、県内全域の実態を把握するとともに、調査で判明した立入困難海岸のホットスポットについて、日本財団と共同して実用化した破砕機を搭載した大型上陸母船による効率的な回収等を実施。
- (2) 「調査・分析」、「回収・処理」、「発生抑制」の3つの観点から積極的に海洋ごみ対策を実施。河川から海域への流入量調査や日本財団との回収事業後の追跡調査を実施し、今後の効果的な回収や発生抑制対策を検討予定。
- (3) 県・市町連携事業として一斉清掃を実施するほか、海岸漂着物対策推進協議会での情報共有や「愛顔のスポGOMI」等のイベント開催などにより、陸域ごみの発生抑制や回収・処理が海ごみ対策にも通じることを広く周知。

○大型上陸母船を活用した効率的回収

「大型上陸母船」



「破砕機」

南予地域の立入困難海岸におけるホットスポット107カ所を3年間で一気に回収
令和6年度は34カ所を対象に実施
約72tの漂着ごみを回収

※ 港のない立入困難海岸に容易に上陸できる上、搭載した破砕機で減容することにより効率的な回収・運搬が可能

○発生抑制対策

- ・海岸漂着物対策推進協議会の開催
- ・海岸漂着物対策活動推進員制度の運用
- ・「愛顔のスポGOMI」の開催
- ・ビーチクリーンスクール(小中学生対象)開催
- ・海洋ごみ対策セミナー(一般県民対象)開催



等 【愛顔のスポGOMI】
(県内3カ所で開催)

【実現後の効果】

- 年度当初からの予算確保及び効率的な回収技術等の活用により、海洋ごみ回収量が向上し、目標（R5：512t⇒R8：600t）を達成するとともに、継続的な回収・処理の実施により美しく豊かな海を実現
- 川ごみ等の回収・処理支援に関する新たな制度創設により、県内全域での海洋ごみ対策を一層促進し、目標（R5：7市町⇒R8：20市町）を達成

県担当部署：県民環境部 環境局 循環型社会推進課
農林水産部 農業振興局 農地整備課
土木部 河川港湾局 港湾海岸課

12 持続可能な過疎地域等のための支援の拡充について

【内閣官房、内閣府、総務省、国土交通省】

【提案・要望事項】

- 国土保全を担い、日本の原風景を守り続ける過疎地域を持続的に発展させる仕組みづくりや財政支援を行うこと。
- 人口低密度地域において小規模分散型の水インフラが導入可能となる制度改革など地域の実情に応じた必要最低限のインフラ整備への転換
- 将来的な移住・定住につながる「小規模高校の魅力化・特色化」に必要な施設・設備の初期費用に対する財政支援制度の創設
- 過疎地域の持続的発展に向けた事業を着実に実施できるよう、過疎対策事業債の必要な総額の確保

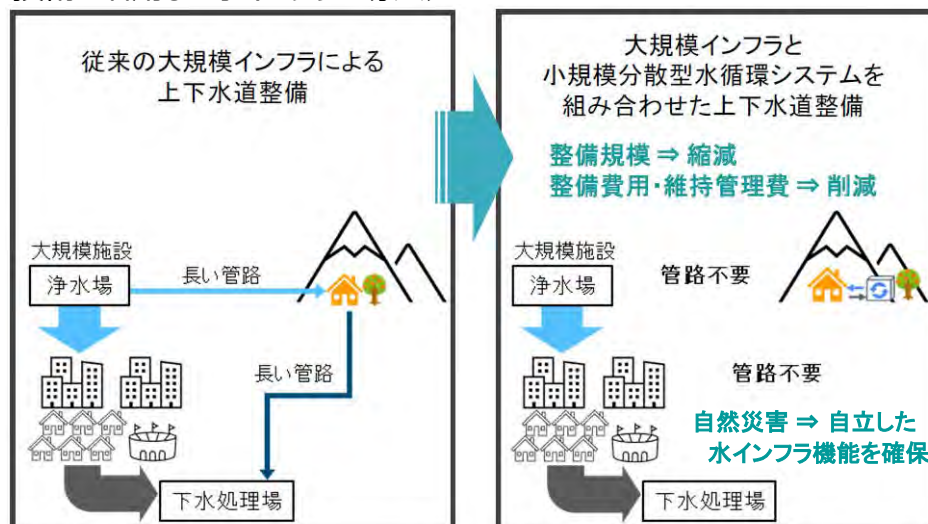
【現状・課題】

- 過疎地域をはじめとする条件不利地域では、人口減少社会を踏まえたインフラ施設の維持管理や自然災害時の自立した水インフラ機能の確保が課題となっており、地域規模に応じ、新しい技術を活用した水インフラの導入も視野に入れることが必要。

また、全国募集により存続を図る小規模の県立高校に対して、県は魅力化・特色化に必要な施設・設備を整備しており、また市町も、地域の県立高校に対して県外生徒等を受け入れるための寮を整備しているが、十分な補助制度がない。

さらに、厳しい財政状況の中、人口減少や少子高齢化に対して、地域の実情に応じた過疎対策を着実に実施する必要があるが、近年、地方全体の要望額が地方債計画額を上回っており、本県においても要望額の全額を確保できていない状況。

〔新しい技術を活用した水インフラの導入〕



【県内の取組】

- 県内3地域において、県による水再生循環装置「小規模分散型水循環システム」の実証事業に取り組み、安全性やコスト等の検証を行ったほか、事業を通じて未給水区域における住民の給水施設維持・管理作業の負担軽減にもつながっており、水インフラの提供・維持が困難な過疎地等における代替手段の一つとして活用が期待される。また、水インフラに関わる県・市町等連携による課題解決に向けたスキームを始動させている。（R7.2流域水マネジメント強化PT）

小規模校の魅力化・特色化に向け、県では松山南高校砥部分校ゲームクリエーションコース、長浜高校水族館や北宇和高校厩舎などを整備し、市町では寮を整備している。

過疎地域持続的発展計画に基づき、産業振興施設や交通通信施設等の整備、住民の日常的な移動のための交通手段の確保など、過疎対策事業債を活用してハード・ソフト両面において様々な事業を実施している。

〔新しい技術を活用した水インフラの導入〕

財政	人口動態に対して変動的なインフラ（短期間・低コストで設置・移設可能）
水量	上下水道配管がなくても安定した水供給が可能
水質	水質基準を保つ水供給が可能
維持	住民又は地元業者でのメンテナンス可能、稼働状態は遠隔監視可能

既存住宅の外に設置（配管接続工事）



県立学校名	寮名	建築時期	構造	定員(名)	費用（千円）	
					総工費	うち交付金外
弓削高校	ゆめしま寮	R6. 2	W2	30	582, 780	離島活性化交付金294, 000千円
松山南砥部分校	トベリエ	R7. 3	RC2	45	805, 200	デジタル田園都市国家構想交付金112, 631千円
上浮穴高校	星天寮	R2. 3	W2	30	211, 700	合併特例債
内子小田分校	第5寮	R5. 4	RC3	41	319, 440	
三崎高校	未咲輝寮	R3	RC3	40	289, 620	原子力発電施設等立地地域基盤整備支援事業交付金286, 410千円
北宇和高校	教育寮	R5. 8	W2	14	278, 380	合併特例債

【実現後の効果】

- 人口減少社会における住民サービスの提供や地域の核となる高校の存続などによる、過疎地域の持続的発展

県担当部署：総務部 行財政推進局 市町振興課
 企画振興部 デジタル戦略局 デジタルシフト推進課
 教育委員会事務局 管理部 教育総務課施設厚生室
 指導部 高校教育課
 土木部 道路都市局 都市整備課

13 地域全体で取り組む「流域治水」の推進について

【総務省・財務省・農林水産省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) 流域全体で水災害対策に取り組む「流域治水」を推進するとともに、国民に対する自分事化への取組を加速すること。
- (2) 「流域治水」を推進するための財政支援に加え、制度の拡充を図ること。

【現状・課題】

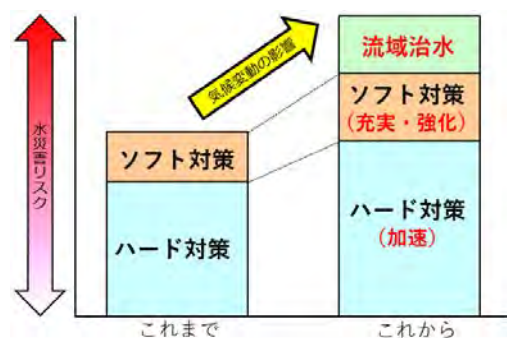
- (1) 気候変動の影響による水災害リスクの増大に対して、公的機関に加え、住民や企業等の流域のあらゆる関係者が総合的かつ多層的にスピード感をもった「流域治水」の強力な推進が必要。

このため、まずは全ての国民が自分事として捉えることが重要であり、「流域治水」への参画意識の醸成が必要。

- (2) 深刻な浸水被害が頻発する東大洲地区では、内水被害の防止・軽減のため、都谷川を特定都市河川に指定し、法的枠組みを活用した雨水の流出抑制に取り組むとともに、「流域水害対策計画」に基づき対策を進めるほか、今治市の中川においても、特定都市河川の指定に向け、関係者と連携し検討を進めているところ。

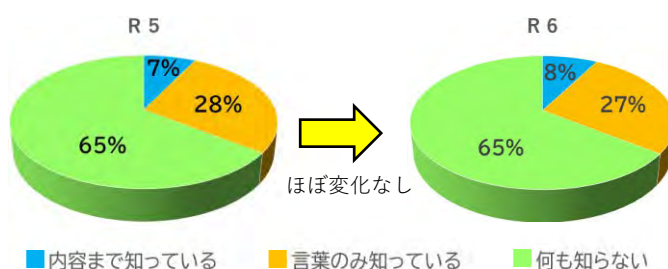
このような取組を着実に進めるためには、「流域治水」に関連する予算の確保が不可欠であるとともに、県民等の参画意識の醸成には、取組効果の数値化に加え、補助金や税制優遇措置等の諸制度の更なる拡充が必要。

【増大する水災害リスクへの対応】



【県内の流域治水認知度】

県民400人を対象に、「流域治水」についてインターネットによる認知度調査を実施した結果、認知度の向上が図られていないことが判明！！



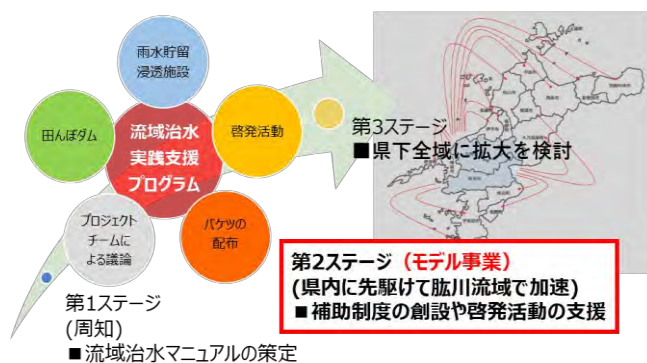
【県内の取組】

- (1) 県では、これまでに**31水系の流域治水プロジェクトを策定**し、PDCAによる対策の拡充を図りながら「**流域治水**」を推進している。また、「**流域治水マニュアル**」の策定に加え、「**流域治水推進企業等登録制度**」の創設のほか、各種イベント等を活用した周知活動に努め、**住民や企業等の意識醸成**に取り組んでいる。
- (2) **平成30年の西日本豪雨で甚大な被害を受けた肱川流域**の3市町において、**住民や企業が取り組む**雨水タンクや透水性舗装などの雨水貯留浸透施設のほか、**田んぼダムの堰板に対する県独自の補助を市町と連携してモデル的に実施**している。

【県独自の補助（流域治水実践支援プログラム事業）】

先進的な総合支援による住民・企業の参画促進メニュー

- 1 補助制度の創設(補助率：市町が補助した額×1/2)
 <肱川流域の3市町（大洲・西予・内子）にて実施>
 (1)住民及び民間事業者が設置する雨水貯留浸透施設(雨水タンク、透水性舗装、雨水貯留施設、浸透側溝、浸透ます など)への**間接補助**
 (2)田んぼダムの堰板に対する購入費の**間接補助**
- 2 啓発活動に対する支援
 (1)NPO法人等に対し啓発活動を委託（県下全域）
 (2)小学校へのバケツの配布（意識醸成）
 (3)流域治水マニュアルの作成において招集したプロジェクトチーム（産官学民）で、流域治水の普及や啓発、支援策などを議論（ゼロ予算）



【流域治水マニュアル】



<住民版>



<企業版>



<愛媛県流域治水ロゴマーク>



<登録企業等専用ロゴマーク>

【実現後の効果】

- 流域治水を推進することで、**水災害に対する県民の安全・安心を確保**するとともに、気候変動の影響により**激甚化・頻発化する水災害に対する被害の軽減**
県内の流域治水認知度
 8%（令和6年）⇒ **100%**

県担当部署：農林水産部 農業振興局 農地整備課・森林局 森林整備課
 土木部 河川港湾局 河川課・港湾海岸課・砂防課
 道路都市局 都市計画課・都市整備課・建築住宅課

14 命を守り暮らしを豊かにする港湾の整備について

[1] 松山港、東予港など主要港湾の整備推進

【内閣府・財務省・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を推進すること。
- 松山港ターミナル整備にかかる予算確保及び三島川之江港の早期事業化
- 東予港など物流機能の強化や港湾施設の老朽化対策等に係る予算確保

松山港（外港地区）国際物流ターミナル整備



東予港小型船だまり整備



【現状・課題】

- 松山港では、船舶大型化の進展により、**輸送効率の向上に係る施設改善等が必要**。**三島川之江港では、ドライバー不足や物流の2024年問題により、RORO船シャースの集約化や労働環境の改善が必要**。
東予港などの港湾においても、**大型貨物船と小型船の輻輳回避**や、**南海トラフ地震等に備えた防災対策**や**輸送拠点機能を維持するための港湾施設の老朽化対策等が必要**。

【松山港】2隻同時接岸による離隔不足の状況



【東予港】過密係留により二次被害の恐れ



【県内の取組】

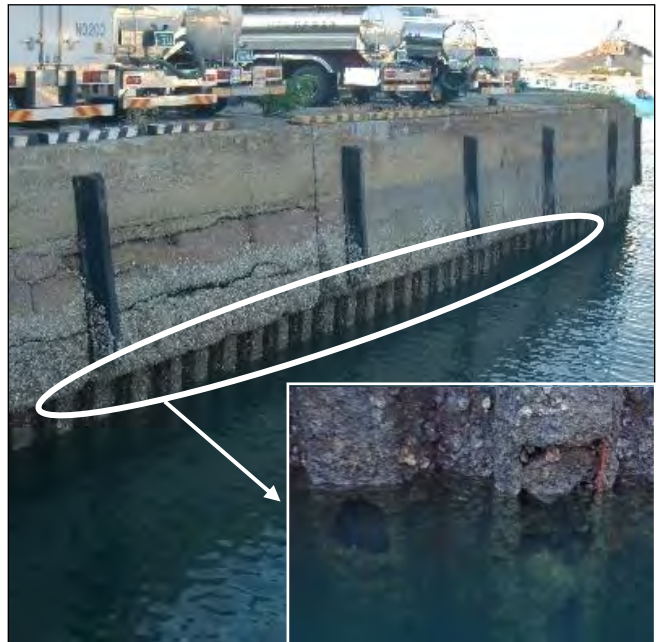
- **松山港では、貨物の集荷促進に重点を置いた荷主・船社向けのインセンティブ補助事業やトランスファークレーンの更新を実施。三島川之江港では、愛媛県地域防災計画を修正し、防災拠点となる港湾に新たに位置付け。**

東予港などの港湾においては、新たな係留施設整備による航行域分離による輻輳状態解消のための関係者間調整や、令和5年に策定した『港湾施設の長寿命化計画』に基づき、費用の抑制及び予算の平準化のため、計画的に補修を行う予防保全的補修への転換を目指す。

【松山港】トランスファークレーン更新



長寿命化計画 点検実施状況



【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

14 命を守り暮らしを豊かにする港湾の整備について

[2] カーボンニュートラルポート（CNP）の推進に係る総合的な支援の充実

【財務省・経済産業省・国土交通省・環境省】

【提案・要望事項】

- (1) 水素やアンモニア等へのエネルギー転換に必要な受入環境整備を推進すること。
- (2) CNPの推進を通じた港湾機能高度化と官民連携による競争力強化を支援すること。

【現状・課題】

- (1) 港湾は、製紙工場・繊維工場・発電所など我が国のCO2排出量の約6割を占める産業の多くが周辺臨海部に立地し、これらが使用する資源・エネルギーのほぼ全てが経路するなど、脱炭素化に配慮した港湾施設の機能強化に対し技術・財政両面から十分な支援が必要。
- (2) 港湾地域全体で、効率的な脱炭素化の推進が課題となるため、地方の港湾や中小企業も取り組めるよう、技術・財政両面からの十分な支援が必要。

脱炭素化推進のための課題と今後取組むべき内容

温室効果ガス総排出量 (単位：千t-co2)	
重要港湾関係市町全体	14,180
(県内の重要港湾 ※今治港除く)	
三島川之江港	4,767
東予港	1,126
松山港	1,621
宇和島港	6
新居浜港	3,082
小計	10,602 (全体の75%)

※重要港湾関係市町：四国中央市、新居浜市、西条市、松山市、松前町、宇和島市

愛媛県においても、港湾臨海部立地企業と連携した面的な脱炭素化の取組が有効

脱炭素化に向けた取組の現状



取組が未定な企業が4割

《理由》・港湾施設機能強化が遅れている
・国等による政策支援がない
・水素等の価格の安定性

技術・財政両面からの支援

すべての企業が脱炭素化の取組を推進

【県内の取組】

- (1) 国策である2050年カーボンニュートラル宣言を受け、**令和5年度から県管理の重要港湾4港において、港湾脱炭素化推進計画作成に着手**しており、関係者間の合意形成を図りながら、**計画に位置付けた取組を推進**する。
- (2) 脱炭素社会の実現に向けた取組を、**総合的かつ効果的な推進を図るため、令和4年11月に愛媛県地球温暖化対策推進本部会議を設置**。

松山港 港湾脱炭素化推進計画 取組方針と主な取組内容

①水素・アンモニア・バイオマス・e-メタン等の利用拡大、受入環境の整備

- ・水素ステーションの整備
- ・水素・アンモニア等受入れ岸壁の整備検討

②火力発電所等の工場設備の低・脱炭素化

- ・工場内設備の更新・設備集約等による省エネ化
- ・工場内火力発電設備における燃料転換（LNG、水素ガスの混焼等）

③船舶における低・脱炭素化

- ・既存船舶から低燃費船舶への更新
- ・船舶へのゼロエミッション技術の導入

④荷役機械・車両の低・脱炭素化

- ・港湾荷役機械のFC化・電動化・省エネ化
- ・トラック等のFC化・電動化・省エネ化

⑤陸上電源の導入

- ・陸上電源供給設備の導入

⑥港湾工事の低・脱炭素化

- ・港湾工事の低・脱炭素化

⑦ブルーカーボン生態系の活用

- ・ブルーカーボン生態系（藻場）の再生・保全

⑧モーダルシフトの推進

- ・RORO船、フェリー対応岸壁の整備検討

松山港 協議会開催状況



各港 協議会構成員

松山港

港湾利用者・関係団体等 23者
学識経験者 2者
行政機関(国・県・市) 8者

東予港

港湾利用者・関係団体等 21者
学識経験者 2者
行政機関(国・県・市) 10者

三島川之江港

港湾利用者・関係団体等 13者
学識経験者 2者
行政機関(国・県・市) 10者

宇和島港

港湾利用者・関係団体等 11者
学識経験者 2者
行政機関(国・県・市) 8者

【実現後の効果】

- 港湾及び立地企業それぞれにおいて、**環境面での競争力強化**につながり、**航路誘致や企業価値向上**

県担当部署：土木部 河川港湾局 港湾海岸課

15 海事産業の支援の強化について

【経済産業省、国土交通省】

【提案・要望事項】

(1) 競争環境の整備を図ること。

- 海運税制（船舶の「特別償却制度」、「買換特例制度」）の延長
- DXによる生産性向上や省人化の推進

(2) 次世代技術の開発等に対する支援を強化すること。

- ゼロエミッション船等の次世代船舶導入に向けた技術開発・環境整備支援

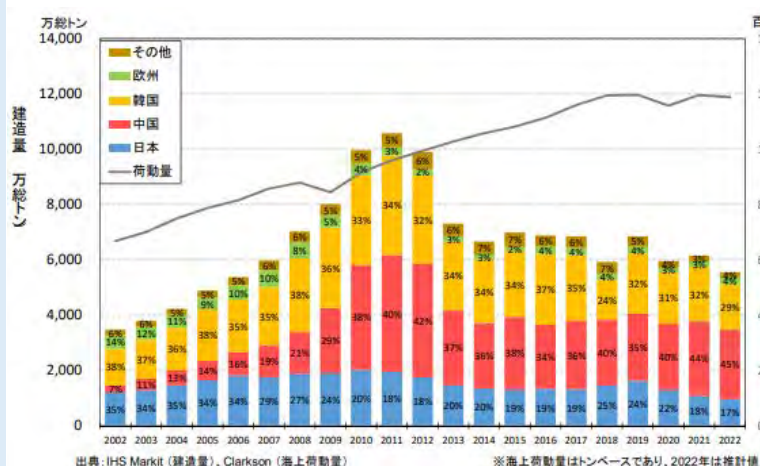
(3) 人材確保・育成の取組推進を図ること。

【現状・課題】

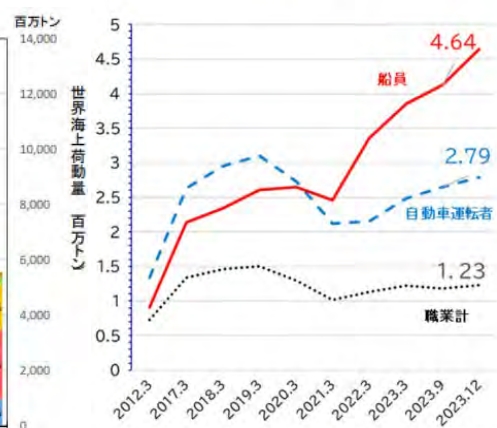
- 海事産業は、今治市を中心に造船業、海運業、舶用工業など、日本最大の海事クラスターが形成され、本県の経済や雇用を担う重要な産業である。
新燃料船等の次世代船舶への代替等、世界的な建造需要の増加が見込まれる中、中国・韓国との熾烈な価格競争、鋼材等の原材料価格の高止まり、人口減少に伴う人材獲得競争の激化など、海事産業を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いている。

海事産業が今後も発展するためには、国内外航船社の競争力を確保する海運税制の適応期限延長や、カーボンニュートラル実現に向けた次世代船舶導入への支援、次代を担う人材の確保・育成が必要不可欠。

世界における船舶建造量と国別シェア



有効求人倍率の推移



（出展）国土交通省

【県内の取組】

- 海事産業の振興を図るため、令和2年12月に「**海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会**」が発足。**全国20道府県46自治体**が参加（県内5自治体、**代表世話人は今治市長**）し、発足以来、政府、与党に対して積極的な**要望活動を実施**している。

また、地域未来投資促進法に基づく基本計画において、地域特性を戦略的に活用すべき分野として海事関連産業を指定し、**設備投資減税や不動産取得税の課税免除などの税制面の支援**を行っているほか、**今治工業高校における機械造船科、愛媛中央産業技術専門学校における設備エンジニア科の設置、次世代人材を育成する今治地域造船技術センターへの運営費助成**など、即戦力となる人材の確保や技術向上に努めている。

海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会 参加自治体

北海道函館市	兵庫県南あわじ市	徳島県小松島市	長崎県長崎市
北海道室蘭市	岡山県倉敷市	香川県丸亀市	長崎県佐世保市
青森県八戸市	岡山県玉野市	香川県坂出市	長崎県西海市
宮城県石巻市	広島県呉市	香川県多度津町	熊本県上天草市
宮城県気仙沼市	広島県三原市	愛媛県宇和島市	熊本県宇城市
神奈川県横須賀市	広島県尾道市	愛媛県八幡浜市	熊本県長洲町
静岡県静岡市	広島県福山市	愛媛県西条市	大分県大分市
愛知県豊橋市	広島県東広島市	愛媛県上島町	大分県佐伯市
三重県津市	広島県大崎上島町	高知県高知市	大分県臼杵市
京都府舞鶴市	山口県下関市	高知県須崎市	愛媛県今治市
兵庫県神戸市	山口県下松市	高知県宿毛市	
兵庫県相生市	徳島県鳴門市	佐賀県伊万里市	

【実現後の効果】

- **船舶の建造による経済波及効果は、船価の約3倍**と言われており、本要望が実現すれば、**本県はもとより全国各地で経済、雇用の活性化**

県担当部署：経済労働部 産業雇用局 企業立地課

16 民間建築物等の木造・木質化の推進について

【農林水産省・国土交通省】

【提案・要望事項】

- (1) CLTを活用した木造建築物の普及を加速するため、建築基準や耐火基準の規制緩和を検討するなど、中高層建築への利用拡大に取り組むこと。
- (2) 民間事業者における木材利用の促進を図るため、建築物木材利用促進協定に基づく取組への支援を強化すること。

【現状・課題】

- (1) 人口減少が進む中、住宅着工戸数の減少が見込まれ、今後の木材需要の拡大に向けては、非住宅建築分野における新たな木材需要の創出が必要。

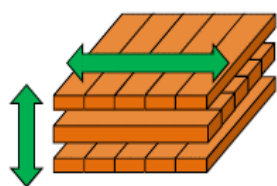
大阪・関西万博の「大屋根リング」等で注目を集めるCLTの利用拡大を、国を挙げて推進しているが、構造設計の複雑化や防・耐火等の制限からコスト高となる傾向があり、木造建築物の普及を図るうえでハードルとなっている。

- (2) 「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」では、民間を含めた建築物一般に対象を拡大しているが、民間事業者における取組の促進には支援の強化が必要。

大阪・関西万博の大屋根リング



CLT直交集成板(Cross Laminated Timber)



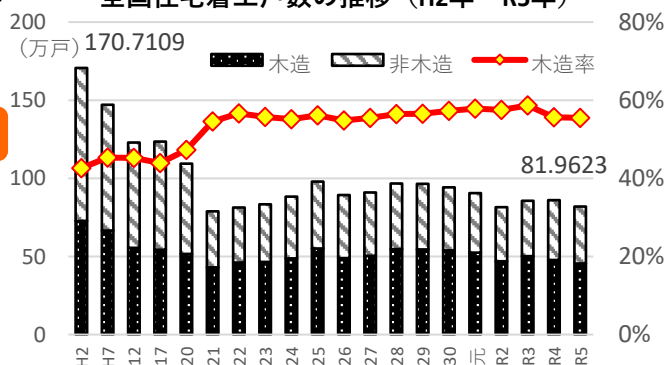
繊維方向を直交させて積層接着したパネル。既に欧米を中心に中高層マンションや商業施設の壁や床でコンクリートに替わる部材として使われている。

施工が早い

コンクリートより軽い

断熱性が高い

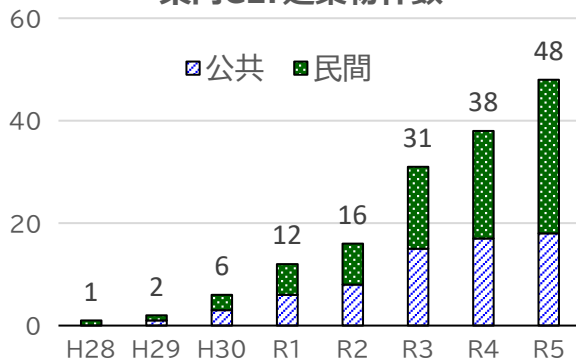
全国住宅着工戸数の推移（H2年～R5年）



【県内の取組】

- (1) **県内CLT工場を核**として、愛媛県CLT普及協議会や愛媛県産材製品市場開拓協議会等の関係業界団体では、関係省庁への働きかけや設計・施工の技術者育成等に努めており、**県内外に対しCLT建築物の普及**に取り組んでいる。
- (2) **県と市町では、県内民間事業者との建築物木材利用促進協定の締結**を進めるとともに、木材利用に対する支援制度を設けるなど取り組んできている。さらなる促進には、**国が主導する支援など、インセンティブの強化**が必要。

県内CLT建築物件数



県外でのCLT利用事例



木造11階建てオフィスビル
(神奈川県横浜市)

高さ44m、延床面積3,503㎡
[2020.3着工、2022.3竣工]
・使用木材量1,990㎡のうち、壁・床に620㎡の県産CLTが採用されており、建物全体で約1,652t相当の二酸化炭素を固定している。

建築物木材利用促進協定について



県内の建築物木材利用促進協定の締結実績

[R4.10.28伊予銀行]

[R6.11.27愛媛銀行]



【愛媛県内の協定実績】

県 3件、松山市 3件、砥部町 1件：合計 7件

【全国の協定実績】

国 17件、地方自治体 113件：合計 130件 ※R6.3.時点

【実現後の効果】

- 規制緩和の実現で、**民間企業や商業施設で木造建築物の普及が加速**するほか、**技術革新やコスト縮減が図られ、新たな木材需要の創出**
建築物木材利用促進協定の締結により、木材の民間利用が加速することで、都市における木造化による**新たな景観の創造や脱炭素社会の実現に寄与**
県産材生産量
67万9千m³/年（令和5年度）⇒ **70万m³/年（令和7年度）**

県担当部署：農林水産部 森林局 林業政策課

17 訪日誘客支援空港に対する支援の再開・拡充について

【国土交通省】

【提案・要望事項】

- 訪日誘客支援空港への支援を早期に再開するとともに、支援期間を延長するなど支援内容を拡充すること。

【現状・課題】

- 国は訪日外国人旅行者の拡大に向け、平成29年度から松山空港を含む全国27の地方空港を訪日誘客支援空港に認定。新規就航や増便に係る着陸料軽減や空港施設使用料補助等を実施するなど、地方空港への国際線就航を推進してきた。

しかしながら、令和6年度以降については、空港受入体制の強化に注力するため、訪日誘客支援空港に対する支援は廃止となった。

地域活性化の核となる国際線の安定運航や路線の拡充に向けては、国の支援が不可欠であり、早期に支援を再開するとともに、支援の対象期間を延長するなど支援内容の拡充が必要。

◆松山空港に対する国による支援の現状

	定期航空路線 (新規・増便)	チャーター便	運航再開路線
令和5年度	着陸料	着陸料の全額免除 (新規就航・増便した日から最大3年間)	
	空港施設使用料	平成29年以降に新規就航又は増便した国際線に係る空港施設使用料等の1/3補助	
		着陸料の全額免除 (支援開始日から原則6か月)	
		空港施設使用料等の1/3補助 (支援開始日から原則6か月間)	

国による支援なし

令和6年度以降

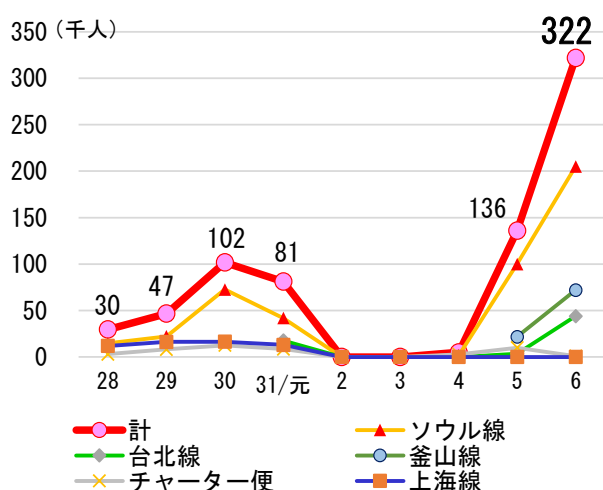
【県内の取組】

- 旺盛な訪日需要の取り込みを図るべく、航空会社への粘り強い誘致活動や増便交渉に取り組んだ結果、**ソウル線の週14便化、台北線の週3便化、釜山線の週3便化が実現し、コロナ禍前を大きく上回る週20便が運航中**。令和6年度の国際線利用者数は**前年度を大幅に上回る32万2千人**となった。

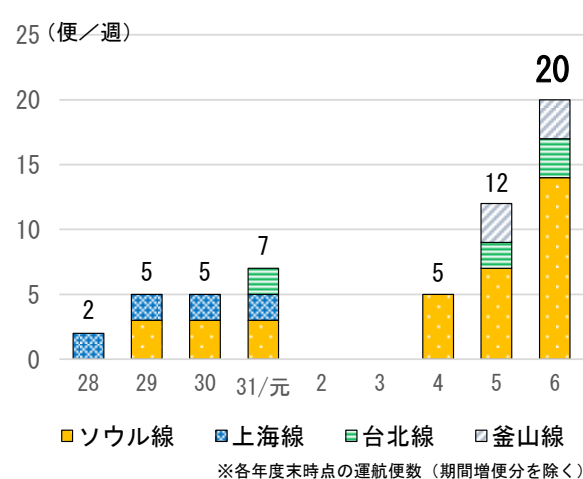
◆松山空港国際線の運航状況（令和7年夏ダイヤ）

路線	運航開始日	運航会社	便数	運航曜日
ソウル線	[就航]H29. 11. 2 [運休]R2. 3. 9 [再開]R5. 3. 26	チェジュ航空	14便/週	毎日
台北線	[就航]R元. 7. 18 [運休]R2. 2. 27 [再開]R6. 3. 6	エバー航空	3便/週	水・木・日
釜山線	[就航]R5. 11. 10	エアプサン	3便/週	水・金・日
上海線 (運休中)	[就航]H16. 7. 15 [運休]R2. 2. 1	中国東方航空	2便/週	月・金

◆松山空港国際線の利用者数



◆松山空港国際線の運航便数



【実現後の効果】

- **松山空港国際線全線の早期再開、増便や新規就航の促進による地域活性化**
週20便（令和6年度）⇒週27便（令和8年度）の達成

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課航空政策室

18 自治体等が取り組む地方誘客への支援の拡充について

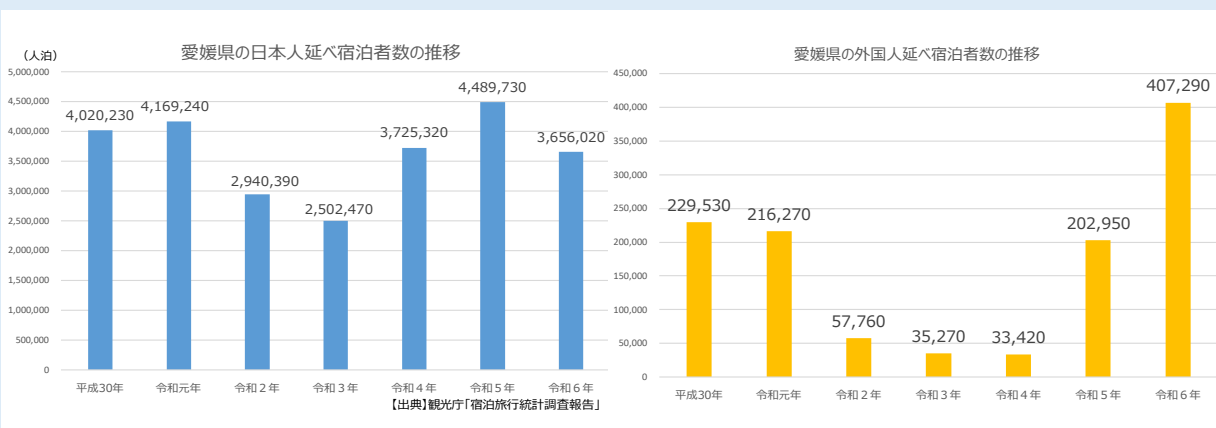
【国土交通省（観光庁）】

【提案・要望事項】

- (1) 国内外からの地方誘客を促進するため、自治体や観光団体、民間事業者による観光コンテンツの魅力向上や受入環境の整備等の取組みに対し、関係予算の拡充を含め、支援を強化すること。
- (2) 特にインバウンド誘客のため、地方に点在するアクティビティ等の魅力的な観光コンテンツを国が面でつなぎ、パッケージ化することで、海外への情報発信を強化すること。

【現状・課題】

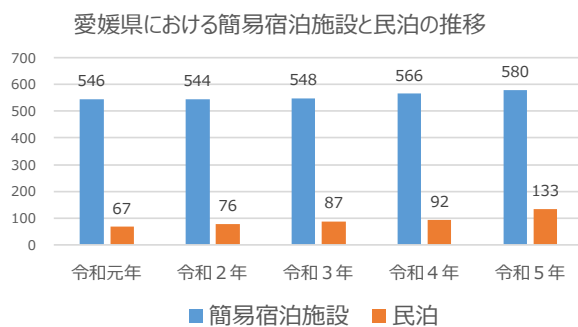
- (1) 国においては「観光立国推進基本計画（第4次）」を策定し、「持続可能な観光地域づくり」、「インバウンド回復」、「国内交流拡大」を戦略的に取り組み、全国各地に観光の恩恵をいきわたらせることとしている。
全国では、円安等の影響もあり、急激に訪日客が増加する中、本県においても、外国人延べ宿泊者数は令和6年に408千人と過去最高値となっている一方で、日本人観光客はコロナ禍前に比べて約13%減少しており、今後も、物価高騰や旅行費用の増大が足かせとなることが懸念。
また、多言語等の受入環境整備、付加価値の高いコンテンツ育成、更なる受入体制の強化、デジタル技術の活用等による生産性向上が必要。
- (2) 地方単独で海外に効果的なPRを行うには、インパクトや発信力、マーケティング等の面で課題があり、地方創生2.0の理念に即し、国が各地方のアクティビティ等を面でつなぎ、オールジャパンでの情報発信が効果的。



【県内の取組】

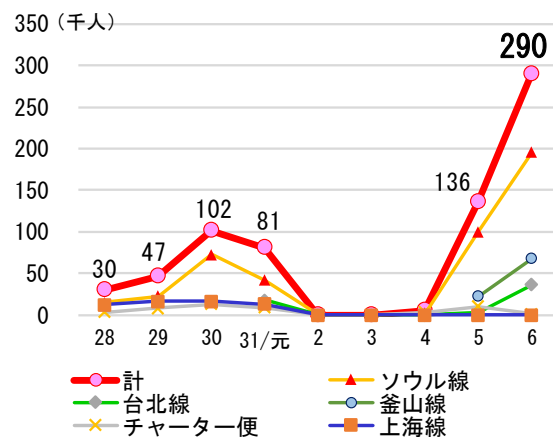
- 松山空港の国際線拡大により、週20便（ソウル線、釜山線、台北線）を運航しているほか、観光消費額が多く見込める欧米豪向けのプロモーションにも取り組んでいる。**令和7年度は、海外OTAと連携した特集ページ作成やデジタル広告による情報発信、誘客が立ち遅れている南予地方の9市町と連携し、誘客拡大に向けた観光キャンペーンを実施予定**であるなど、県としても国内外からの誘客や県内周遊を促進する仕掛けづくりに取り組んでいるところ。

民泊や簡易宿泊施設が増加傾向にあるなど、県内事業者においても旅行者の受入に積極的であり、令和6年度の県内事業者における観光庁支援メニュー「**地域観光新発見事業**」への申請数は50件にのぼるが、**採択は12件（採択率24%）**に留まっており、本県においても単独で補助制度を創設し、事業者の取組をバックアップしているが限定的である。



南予観光キャンペーンの実施

◆松山空港国際線の利用者数



インバウンド受入環境整備における補助事業

【実現後の効果】

- **地方への誘客促進**、旅行者の満足度向上による長期滞在・リピート化
観光消費の拡大、経済効果の国内全体への波及

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 観光国際課

19 地方の創意工夫を活かした自転車関連施策の総合的な推進について

【国土交通省、警察庁】

【提案・要望事項】

- (1) 地方の自転車関連施策の推進に向けて、自転車関連予算の総額確保や新たな財政支援制度の創設などの必要な措置を講じること。
- (2) スポーツ型電動アシスト付自転車の更なる普及・拡大を図るため、世界的な基準(日本の仕様よりアシスト力が高い)への規制緩和を図ること。
- (3) ナショナルサイクルートの海外での認知度・ブランド力向上を図るとともに、四国一周をナショナルサイクルートに指定すること。
- (4) 瀬戸内しまなみ海道の自転車関連施策を推進するうえで、必要不可欠となる自転車通行料金の無料化を継続すること。

【現状・課題】

- (1) 自転車は交通手段としてだけでなく、まちづくりや地域活性化、観光振興等の取組への活用が進められており、自転車の利用・活用の幅が広がっている。
- (2) シニアや女性など、年齢・性別に関係なく幅広い層が楽しめるE-BIKEの人気が高まっており、規制緩和により、世界的な基準（日本の仕様よりアシスト力が高い）のE-BIKEが国内で導入されれば、更なる普及・拡大が期待。
- (3) 四国一周について、四国4県等の関係者が連携してプロモーション活動を実施しているが、更なる誘客のためには、海外での認知度・ブランド力向上が必要。
- (4) 自治体等の負担と本四高速(株)の企画割引を組み合わせ、令和7年度まで無料化が認められている。今後も、自転車関連施策を推進し、地域を更に活性化するためには、自転車通行料金の無料化継続が必要不可欠。



【県内の取組】

- (1) 「健康」、「生きがい」、「友情」を育む「自転車新文化」を提唱し、国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」の開催など様々な施策を展開している。平成30年度に「愛媛県自転車新文化推進計画」を策定した。

四国一周サイクリングの推進のため、四国4県等の関係者間の密な連携のもと、**四国一周サイクリングルートの路面案内ピクトの敷設**や**受入態勢の充実**のほか、イベントへの共同出展等によるプロモーション活動を展開している。

- (2) E-BIKEのツアーの開催やE-BIKEの取扱いができるガイドの育成など、E-BIKEの普及・拡大に努めている。



【実現後の効果】

- 交流人口の拡大による**地域活性化**
自転車を通じた**県民の健康、生きがい、友情づくりの実現**

県担当部署：観光スポーツ文化部 観光交流局 自転車新文化推進課

20 地域公共交通ネットワークの維持・確保について

[1] 公共交通の確保維持改善に向けた支援強化

【国土交通省】

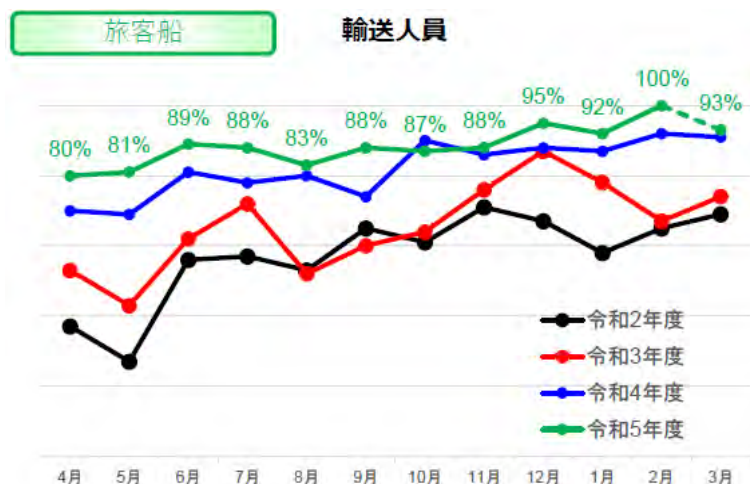
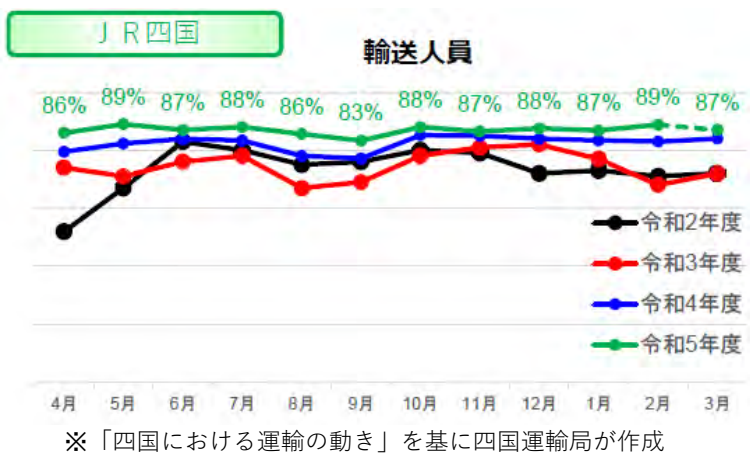
【提案・要望事項】

- (1) 生活バスの補助に係る輸送量要件を地域の実情に応じて緩和するほか、地域間幹線やフィーダー系統の補助上限額を確保すること。
- (2) 離島航路の支援に係る十分な財源を確保するとともに、地域が維持すべきと判断する生活航路を唯一航路に準じ補助対象とするほか、島民の負担を軽減する支援は、地域の実情に応じて補助対象とすること。
- (3) 地域鉄道の安全性の確保につながる車両・設備の更新に係る支援を継続・強化すること。
- (4) 都市間の移動を担う航路や鉄道、高速バスなどの広域の公共交通の利用が促進される施策を確立すること。

【現状・課題】

- (1) 地域公共交通は、人口減少に加え、新型コロナ等による影響を受けて顕著に利用が減少した。新型コロナ5類移行後も、利用者数は回復せず、加えて物価高や燃油価格の高騰の長期化により、交通事業者の経営状況は厳しさを増す一方、地域公共交通の維持・確保に関連する地方負担は年々増加していることから、地域の実情に応じた国の柔軟な支援が必要。
生活バスについては、地域公共交通確保維持改善事業において、全国一律の補助要件（輸送量）が適用されており、県内の路線においても路線の廃止につながっていることから、地方の実情に応じた制度の見直しが必要。
- (2) ニーズは高いが架橋等のため唯一航路の要件を満たさない離島航路は、廃止や減便につながっており、島民の生活維持のため要件を緩和すべき。また、島民運賃割引などは、地域による柔軟な支援を行えるよう全国一律の要件適用を地域の実情に応じた緩和が必要。
- (3) 地域鉄道事業者は経営が厳しく、車両や設備の更新がままならない状況。事業者は安全第一とした運行を行っているものの、資材価格の高騰に加え、中古車両や部品の調達が年々厳しくなっており、支援の継続・強化が必要。
- (4) 大阪・関西万博開催後も日本各地にインバウンドを呼び込み、持続可能な観光振興につなげていくためにも、都市間の移動を担う航路や鉄道、高速バスといった広域の公共交通の利用促進策の全国展開が必要。

○新型コロナ以降の四国管内の各交通モードの輸送人員（四国運輸局公表資料から抜粋）



【県内の取組】

○「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「**愛媛県地域公共交通計画**」を通して取り組む施策の展開

生活バス路線や離島航路に対する**国の補助制度を積極的に活用した支援**
市町と連携した、**鉄道車両や安全設備の更新に対する支援**
市町が導入する**新モビリティサービスや技術に対する支援**

【実現後の効果】

○ **路線・航路等の維持・確保**につながるとともに、県内外のシームレスな移動を可能とする**地域公共交通ネットワークが形成**され、県内の主な公共交通機関の**年間輸送人員が増加**

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

20 地域公共交通ネットワークの維持・確保について

[2] 公共交通の人材確保支援

【国土交通省・警察庁】

【提案・要望事項】

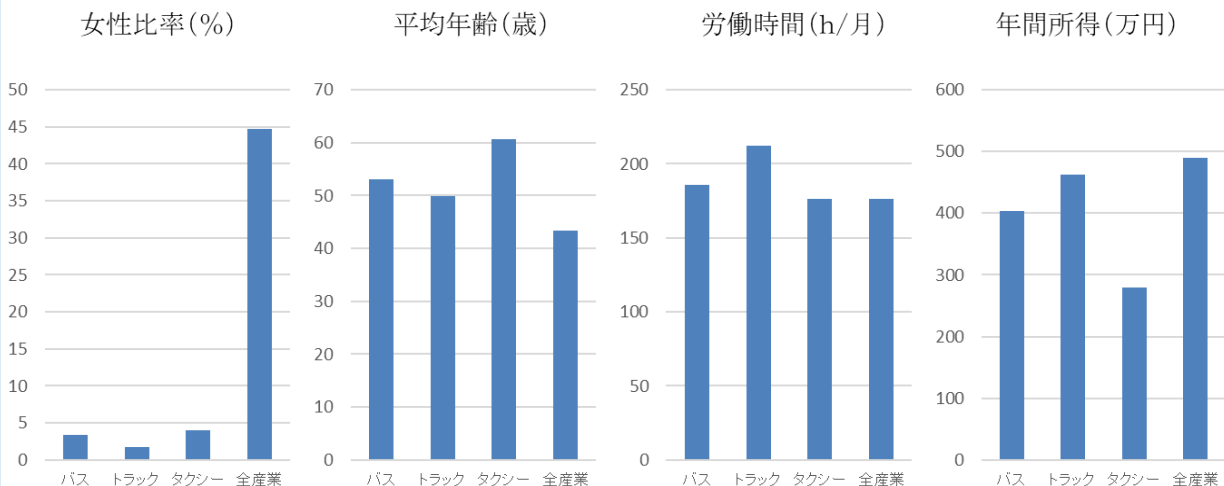
- 運転手等公共交通の担い手確保に必要な予算措置や支援をすること。
- 運転手や乗組員に必要な免許取得等、交通事業者による人材確保への支援
- 県や市町が行う人材確保対策への新たな財源措置
- 自動運転やAIオンデマンド交通などAI・ICT技術による効率的な運行の支援や規制緩和、及び運転手等の負担を軽減する取組みの支援
- 自動車運送業における外国人材の受入れを円滑に行うための予算措置

【現状・課題】

- 運転手をはじめとする**公共交通の担い手不足は深刻**であり、バス等を含む自動車運転手の有効求人倍率は全産業平均を大きく上回っている。
本県でも、近年、交通事業者から、運転手などの担い手不足に起因する**路線の廃止や減便等の発表が続いたこと**で現状の公共交通サービスの維持が困難な状況となっており、**人材確保に向けた予算措置や支援、地域の実情にあわせた柔軟な制度の導入が必要な状況である。**

自動車運送事業者等の就業構造について(令和3年度統計)

- 総じて中高年男性に依存した状況にあり、全産業と比べて、労働時間は長く、年間所得は低くなっている。
 - このような環境から、若年者が自動車運送事業者等への就業を敬遠していることが考えられる。
- ⇒勤務体系、給与、休憩施設等の職場環境の向上が急務

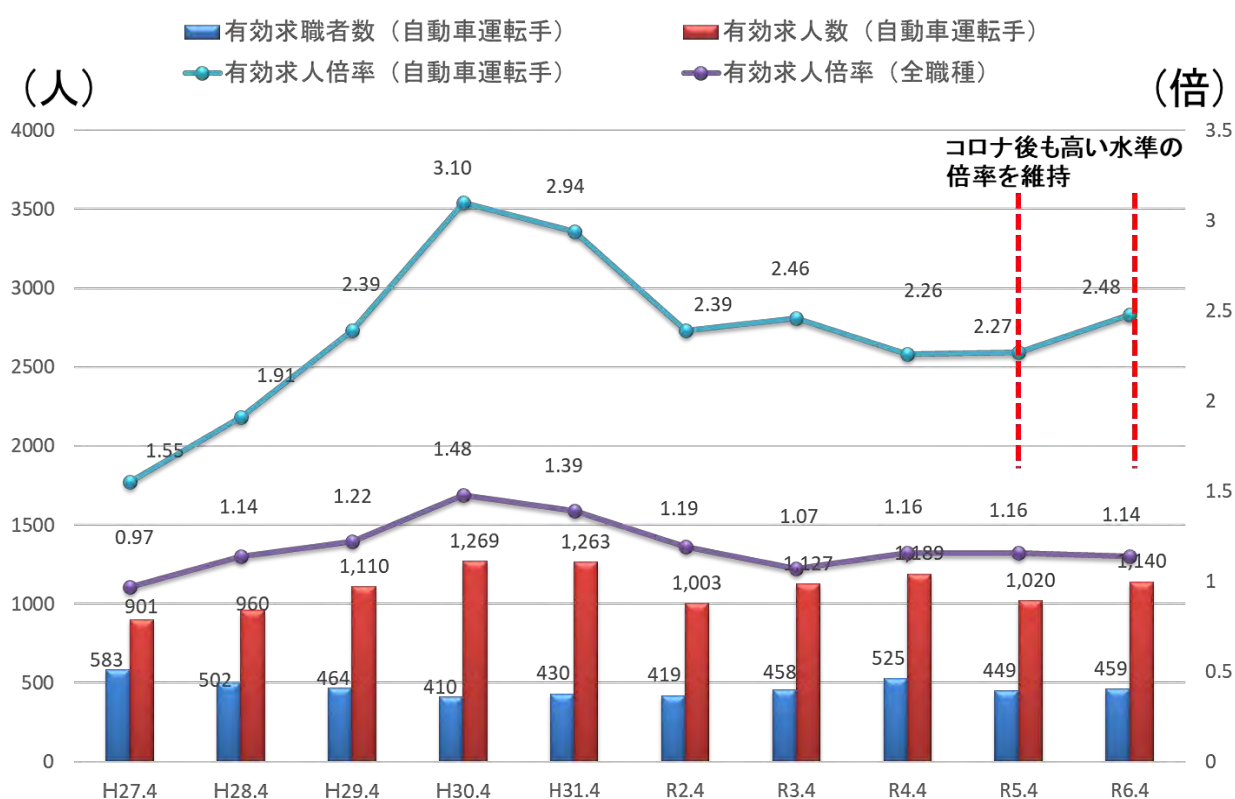


・令和3年度国統計資料等より作成

【県内の取組】

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「**愛媛県地域公共交通計画**」において「**運転手等の確保・魅力向上**」を計画目標の1つとし、**それに基づく人材確保策を展開**している。
 - ・運転手等の人材確保に向けた現地見学会等の開催、県公式SNSでの発信
 - ・**バス事業者及び航路事業者の人材確保**に資する取組に対する**支援**
 - ・市町が導入する**新モビリティサービスや技術に対する支援**

県内の自動車運転手の求人・求職者数及び有効求人倍率推移
(平成27年4月～令和6年4月)



愛媛労働局「有効求職者・有効求人・有効求人倍率の状況（常用）」より作成

【実現後の効果】

- 運転手等**公共交通機関の人材が確保**されることで、鉄道・バス・航路等の**安定的な地域公共交通サービスが提供**され、県内の主な公共交通機関の**年間輸送人員が増加**

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

海・山川
ぜんぶいり
テーマパークだ!

**アドベンチャー
EHIME
2025 SUMMER**

えひめ夏旅なんよキャンペーン
2025.6.28~9.30

開催地 愛媛県南予地域/宇和島市・八幡浜市・大洲市・西予市・内子町・伊方町・松野町・鬼北町・愛南町
主催 愛媛県観光プロモーション協議会 アドベンチャーエヒメ実行委員会

JAPAN GAMES MASTERS
2025 EHIME

**開幕
9.19**

目指すは、てっぺん。

日本スポーツマスターズ2025 13競技・国内156市町村で開催 / 35歳以上のアスリートが参加するスポーツの祭典

2025.9.19-23

愛媛大会

日本スポーツマスターズ2025愛媛大会実行委員会事務局
〒790-8570 愛媛県伊予市一瀬町下道5番地2 TEL 089-948-2417 FAX 089-947-0721

**art
venture
ehime
fes 2025**

アートベンチャーエヒメフェス 2025
2025.10.18 SAT - 11.3 MON



要望書データは愛媛県ホームページに掲載
<https://www.pref.ehime.jp/page/4450.html>

