

14 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】

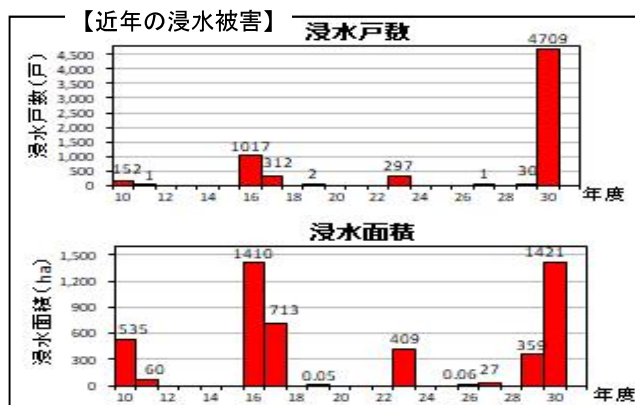
- 県管理区間の河川整備を推進するための予算の確保、国管理区間における河川整備、排水機場等の内水対策、山鳥坂ダム建設及び野村ダム改良事業を推進すること。

【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



【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。

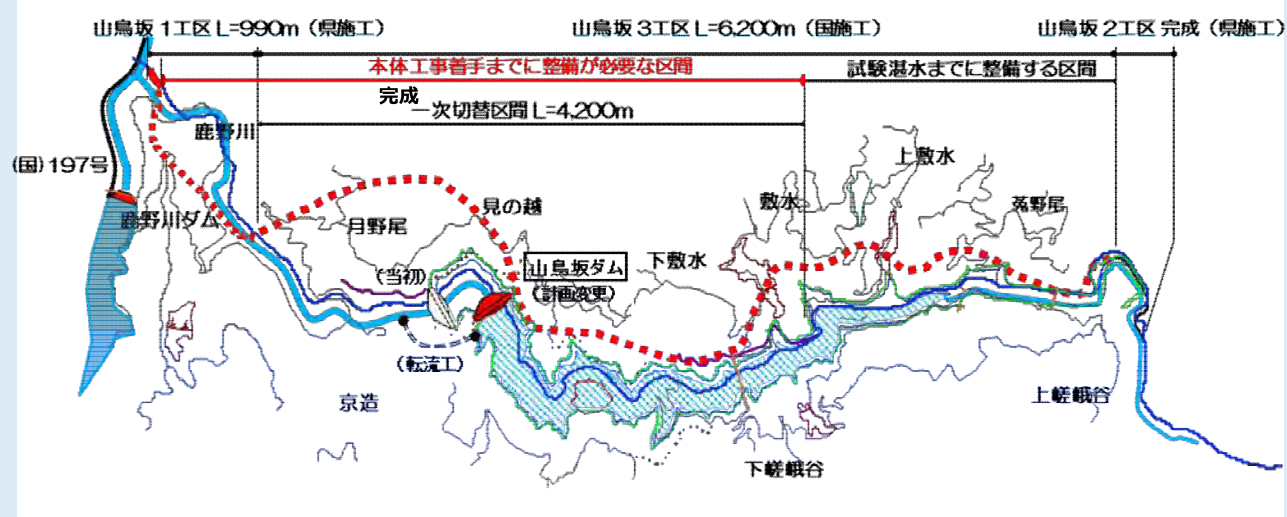
山鳥坂ダム建設は、現在着手している県道小田河辺大洲線の整備など水源地域の核となる事業を進めるとともに、令和14年度事業完了のための重点的な予算確保と早期の治水効果発揮に向けた事業の推進が必要。

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

15 西日本豪雨災害により被災したかんきつ産地の復興について

【農林水産省】

【提案・要望事項】

- 再編復旧4地区の着実な推進に必要な予算を確保すること。

【現状・課題】

- 平成30年7月に発生した西日本豪雨災害では、「かんきつ王国愛媛」を支える南予地域等の主要産地で、数多くの園地が崩落。

県では4地区において急傾斜な厳しい生産条件、担い手の高齢化や労働力不足等の産地の課題に対応するため、国庫補助事業を活用し、周辺の被災していない園地も含めて大規模にほ場整備を行う「再編復旧」を進め、優良品種やマルチドリップ栽培等の先進技術の導入、早期成園化、新規就農者の育成等に一体的に取り組んでおり、再編復旧工事の着実な推進が必要。

【整備構想図】



◆事業実施スケジュール（予定）

地区名	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
①玉津（たまつ） 宇和島市吉田町	構想検討 地元合意	計画策定 （県単）	農地中間管理機構関連農地整備事業 （区画整理5.4ha） 植栽							
②由良（ゆら） 松山市興居島	構想検討 地元合意	計画策定 （国補）	農地中間管理機構関連農地整備事業 （区画整理9.7ha） 植栽							
③上浦（かみうら） 今治市大三島	構想検討 地元合意	計画策定 （国補）	農地中間管理機構関連農地整備事業 （区画整理6.7ha） 植栽							
④立間（たちま） 宇和島市吉田町	構想検討 地元合意		計画策定 （国補）	畑地帯総合整備事業 （区画整理、農道、用水施設7.4ha） 植栽						

【県内の取組】

- **玉津地区（宇和島市吉田町）**は、令和２年度から事業に着手し、令和３年度から工事開始。令和６年春に一部園地で植栽開始。
由良地区（松山市興居島）は、令和３年度から事業に着手し、令和４年度から工事を開始。**令和７年春に一部園地でせとかの植栽開始。**
- **上浦地区（今治市大三島）**は、令和３年度から事業に着手し、工事を開始。令和６年春に一部園地で植栽開始。スマート農業技術の導入による未来型果樹園を目指す**「再編復旧園発スマートアグリ」を推進。**
- **立間地区（宇和島市吉田町）**は、令和４年度から事業に着手し、令和５年度から工事を開始。**令和７年春に一部園地で早生温州の植栽開始。**

◆取組内容

- 災害に強く生産性の高い園地に再建（周辺の被災園地以外も含めた大規模なほ場整備）
- ほ場整備とあわせて農地を担い手へ集積
- 新品種・優良品種の導入、ハウス等施設整備、マルチドリップ栽培等先進技術の導入等
- 担い手の高齢化・後継者不足への対応
 - 担い手への農地集積、新規就農者の研修等

玉津地区の整備状況



上浦地区の整備状況



【実現後の効果】

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

16 高規格道路の整備推進について

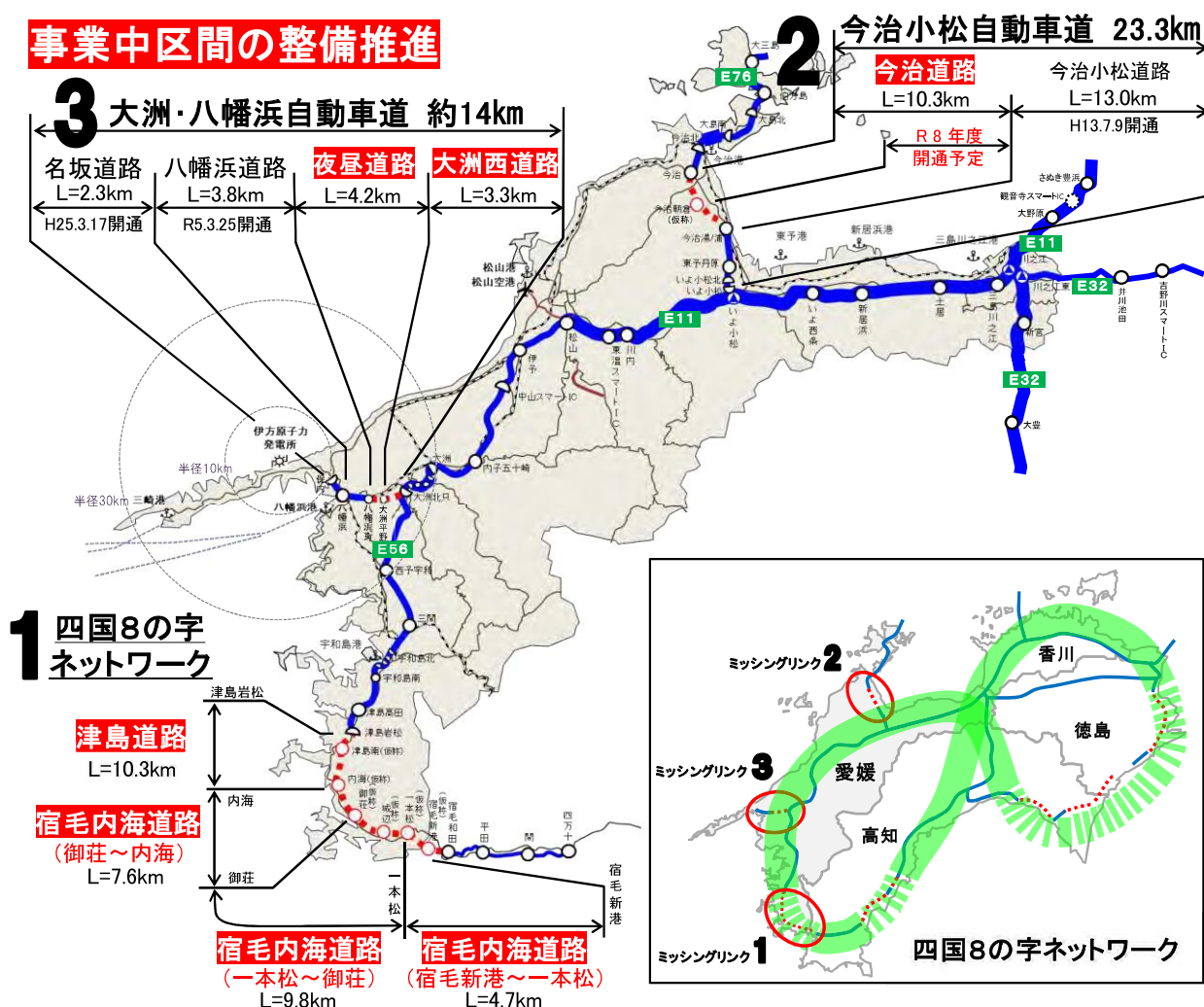
[1] 高速道路ネットワークにおける「3つのミッシングリンク」の早期解消

【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」**

四国經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。

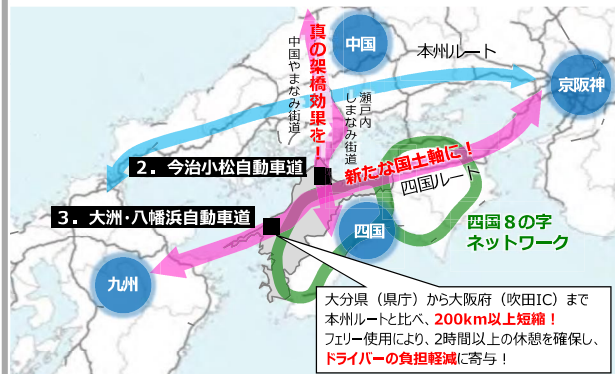
1 ■ 高速道路の整備により、陸の孤島の解消を！

- 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) $\Rightarrow$ **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**

県担当部署：土木部 道路都市局 道路建設課

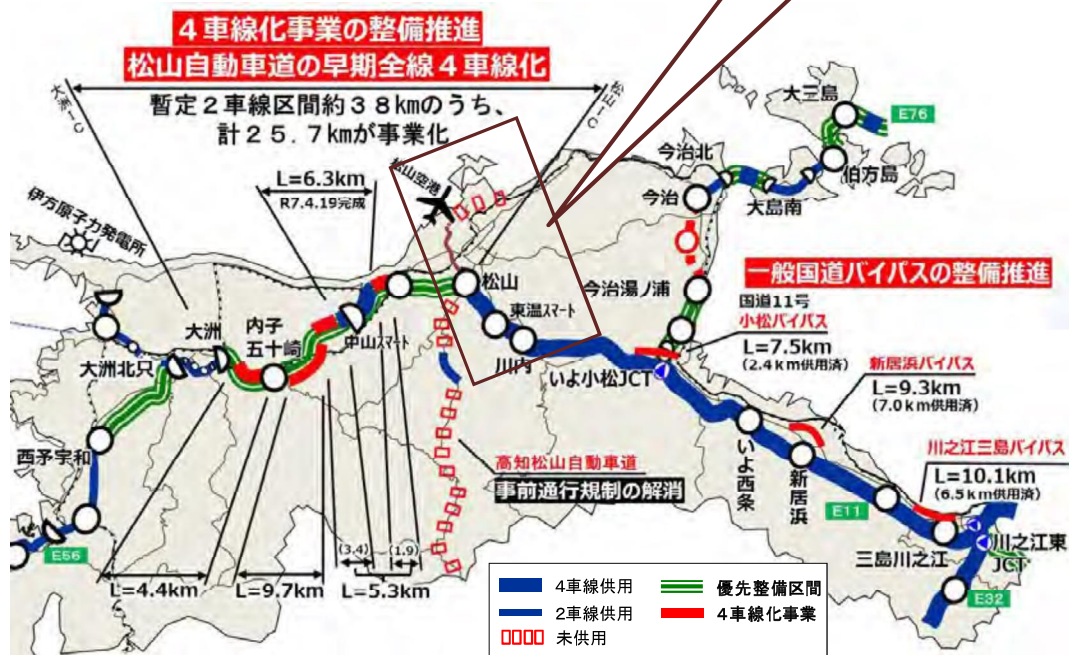
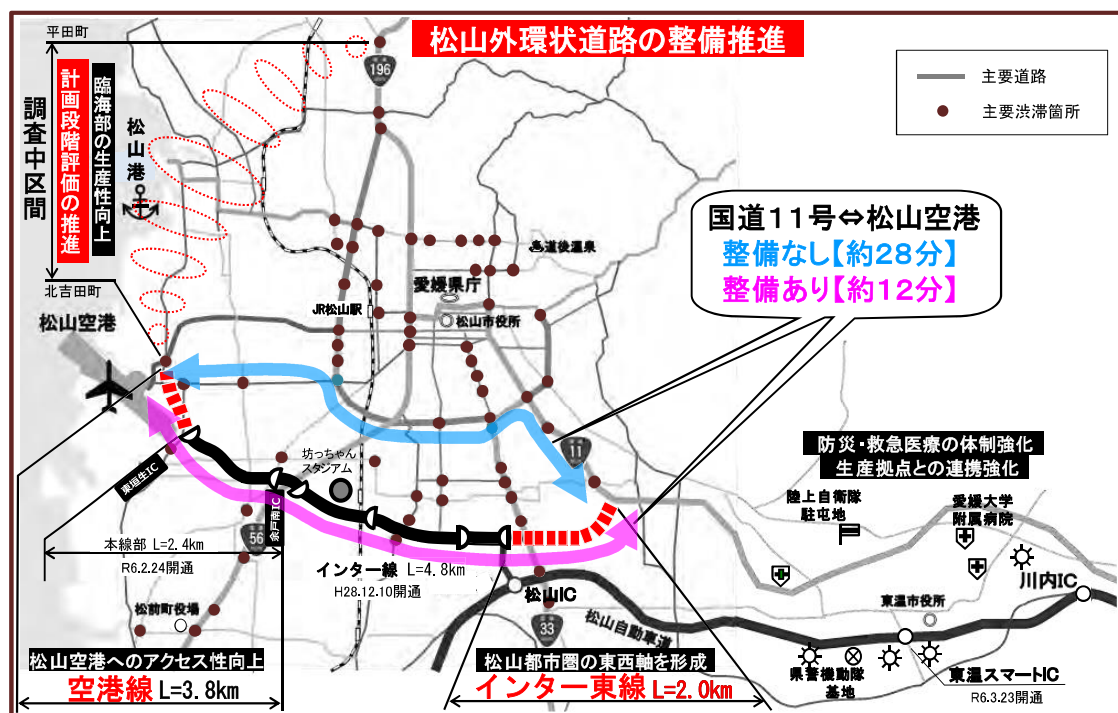
16 高規格道路の整備推進について

[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、四国経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

17 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

17 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）

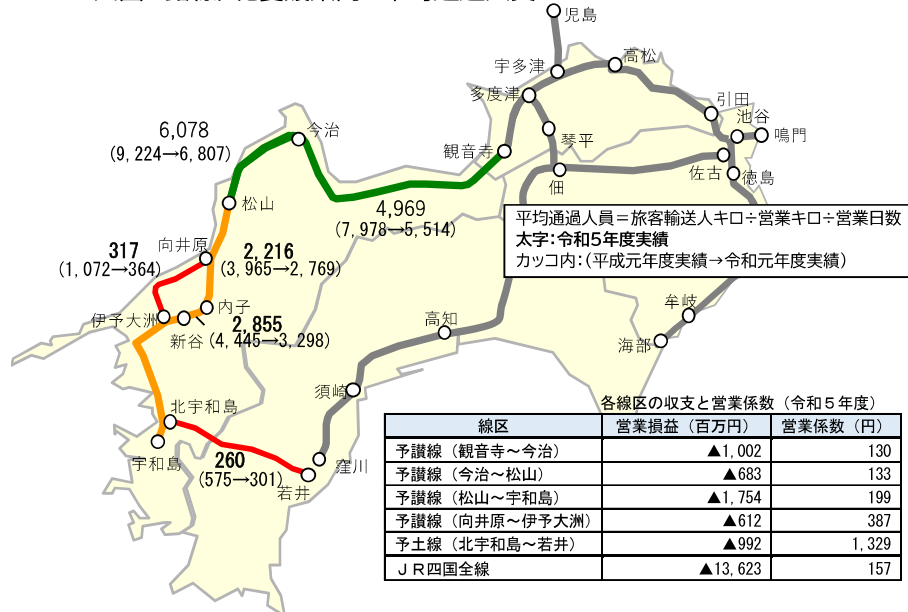
鉄道	国 (1/4)	地方 (1/4)	事業者 (1/2)
	国 (1/4)	50% 特交措置 地方の 実質負担	→国の負担割合＝国費＋特別交付税 ＝ <u>37.5%</u>
公共土木	国 (2/3)		地方 (1/3) 100%起債
	国 (2/3)		95% 交付税措置 地方 負担

→国の負担割合＝国費＋交付税＝98.3%

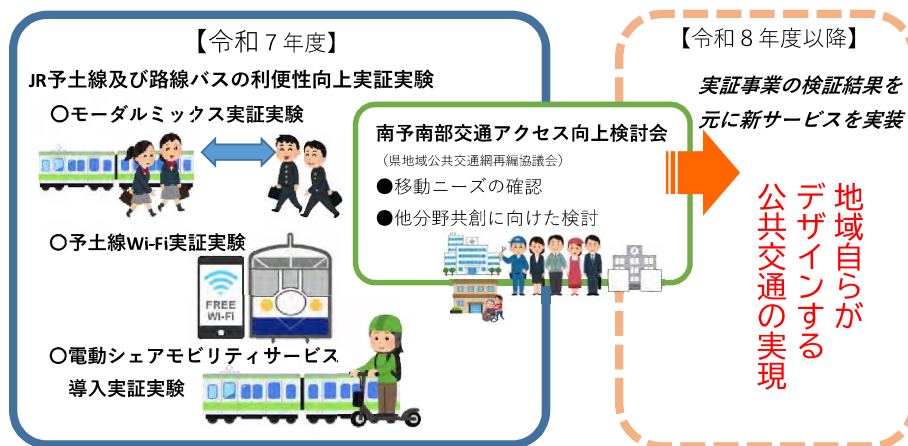
【県内の取組】

- (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）

最重点項目

Ⅲ 地域経済の活性化

18 かんきつ産地の体質強化に向けた支援の充実について

【農林水産省】

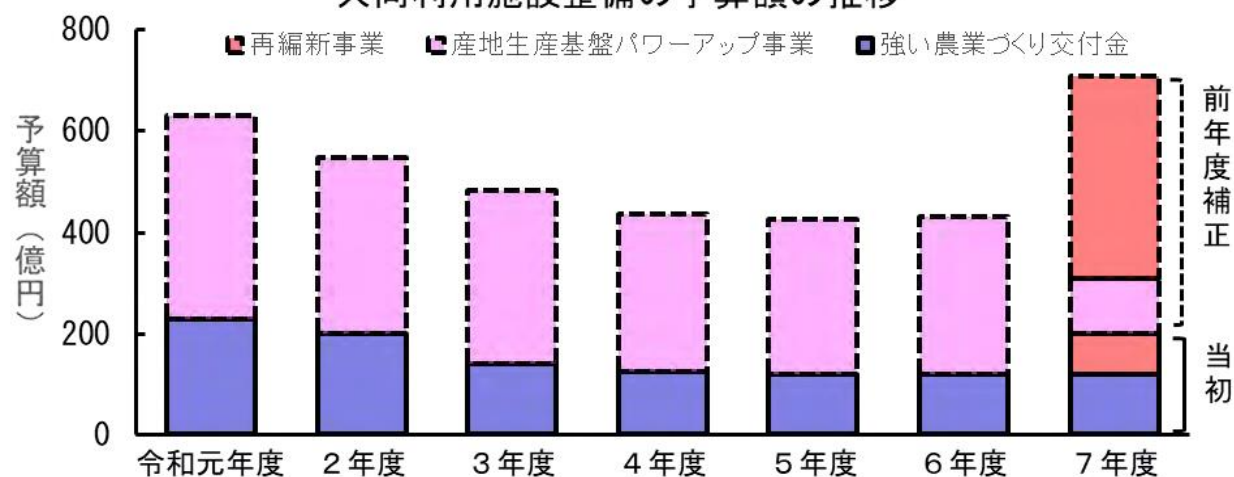
【提案・要望事項】

- (1) かんきつ選果施設の再編・統合に係る予算を十分に確保すること。
- (2) 育成者権管理機関を中心とする優良品種の保護に向けた取組を充実・強化するとともに、育成者権の存続期間を延長すること。

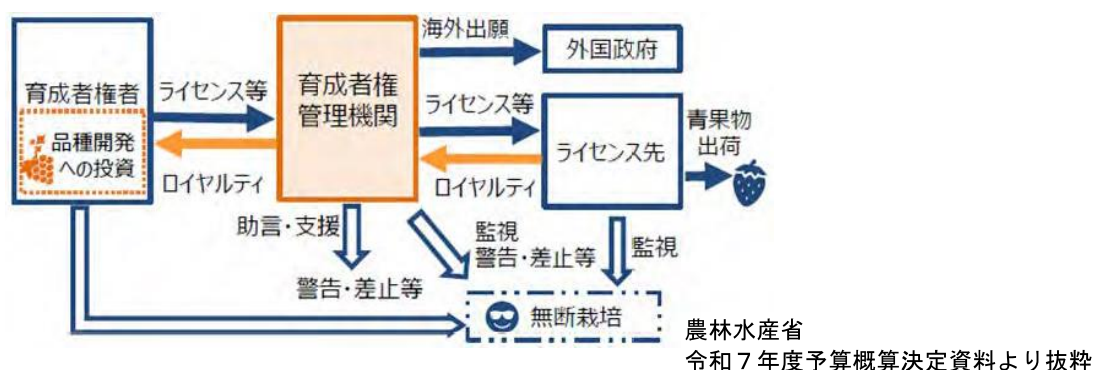
【現状・課題】

- (1) 本県のかんきつ選果施設の多くは老朽化が顕著。また、広域選果体制の構築を視野に選果施設の再編・統合が必須。しかし、整備費の高騰に加え、AI選果機の導入やパレット出荷体制の構築等、必要な経費が増加。
また、継続して選果施設の再編・統合を強力に推進していくためには、当初予算に加え、要望に応じて補正予算を措置するなど、計画的に事業に取り組めるよう予算の確保が必要。
- (2) 優良品種の保護・管理の強化に向けて、海外での品種登録、育成者権侵害の監視や訴訟対応、海外ライセンス等の取組を育成者に代わって行う「育成者権管理機関」の取組の充実・強化や、育成者権の期間延長が必要。

共同利用施設整備の予算額の推移



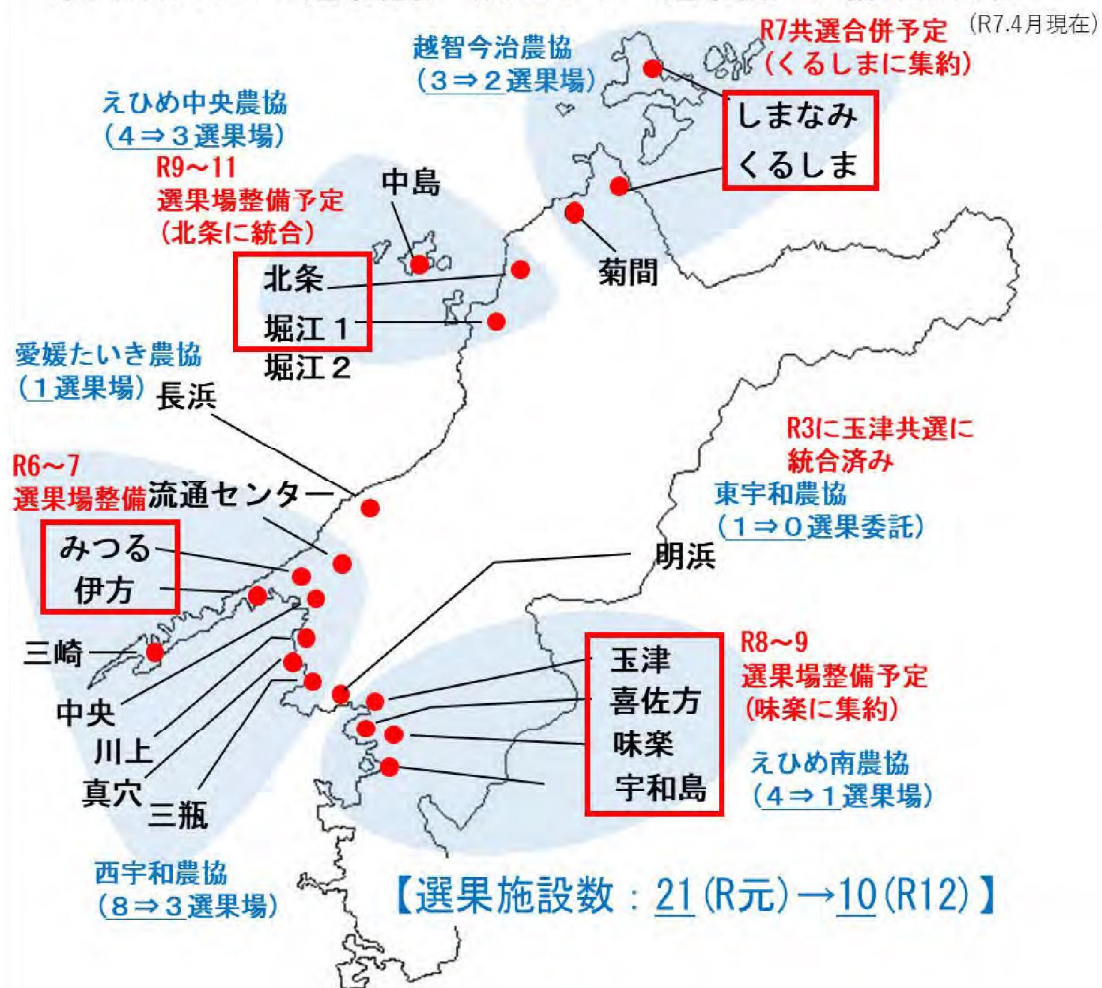
育成者権管理機関のイメージ



【県内の取組】

- (1) 「果樹農業振興計画」に基づき、**令和12年度までに県内20の光センサー選果施設を10カ所程度に再編・統合**することを目指しており、**第一弾として、強い農業づくり交付金を活用し、6年度から2カ年計画でJAにしうわの選果施設の工事を実施。今後継続して5カ所程度の再編・整備を予定**している。
- (2) 令和5年度に（国研）農業・食品産業技術総合研究機構が中心となって立ち上げた「**育成者権管理機関支援事業実施協議会**」に**本県も参加**するとともに、**県育成かんきつ品種に係る米国でのライセンス契約に向けたプロジェクト**に取り組んでいる。

県内のかんきつ選果施設（光センサー選果機）整備の方向性



【実現後の効果】

- **産地から主要市場への果実供給力の維持・強化及び優良品種の保護・管理の取組による産地への還元**

温州みかんの主要市場販売額

121.0億円（令和5年）⇒126.2億円（令和8年）

県担当部署：農林水産部 農業振興局 農産園芸課

19 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

20 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

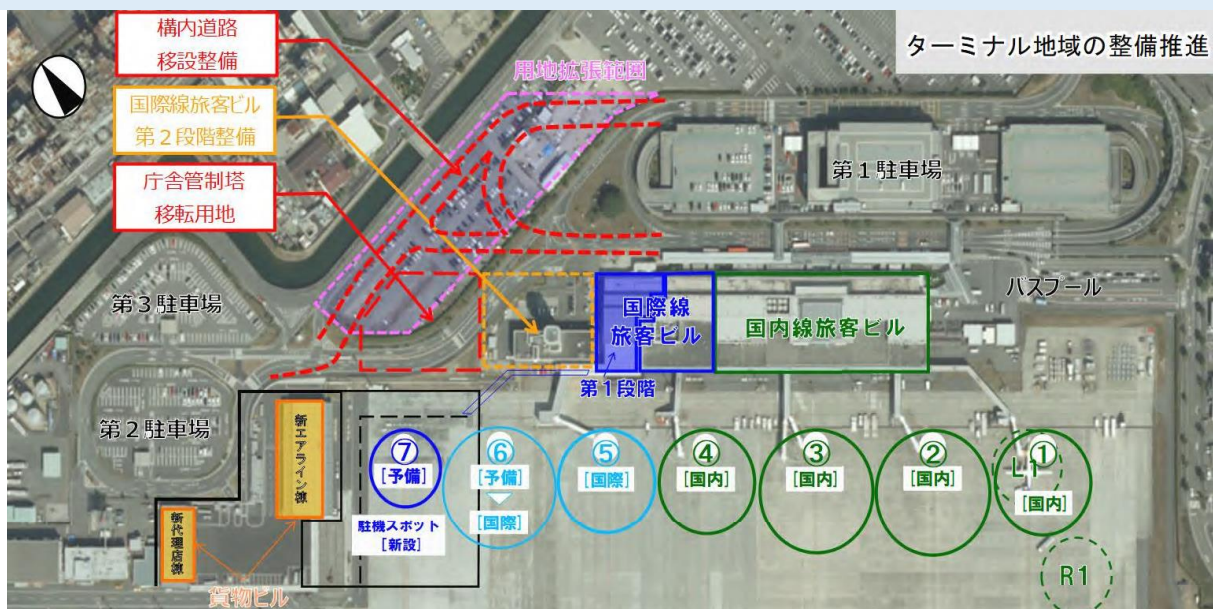
【国土交通省】

【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。



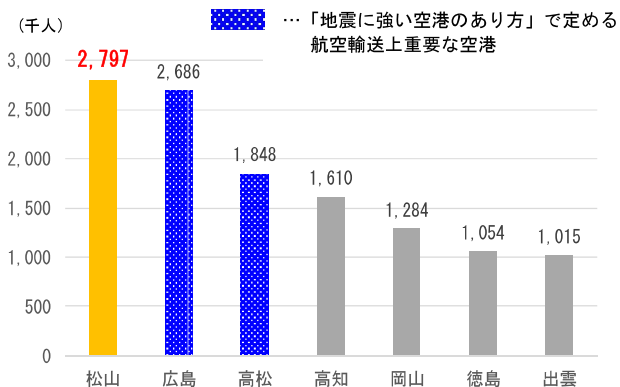
■ 駐車場入場待ち状況



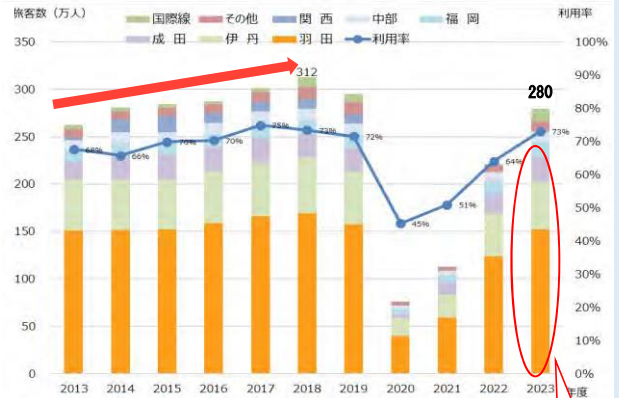
■ バスプール混雑状況



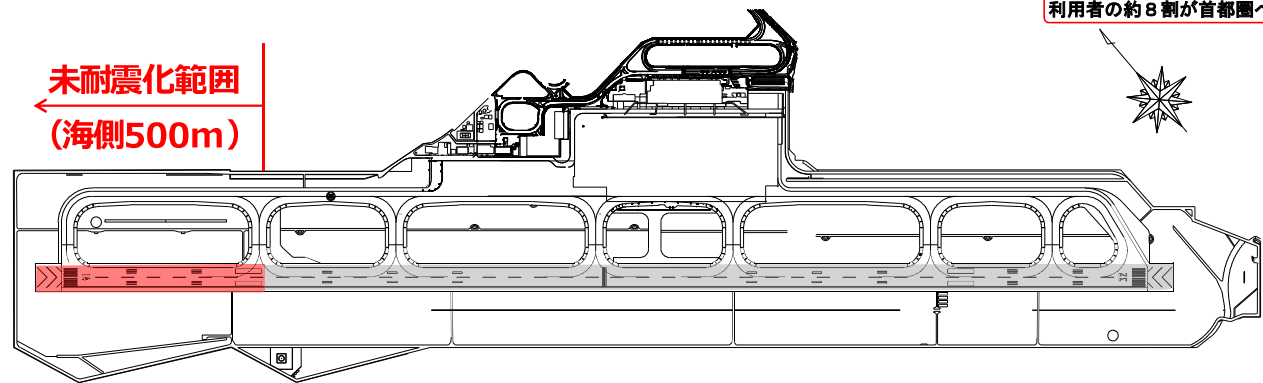
■中四国の主な空港の利用者数(令和5年度)



■松山空港利用者数年度別推移



利用者の約8割が首都圏へ



【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

20 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）

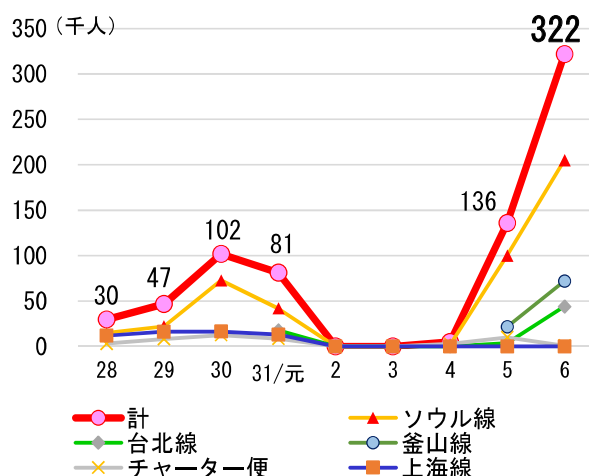
◆松山空港におけるCIQ機関の概要

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

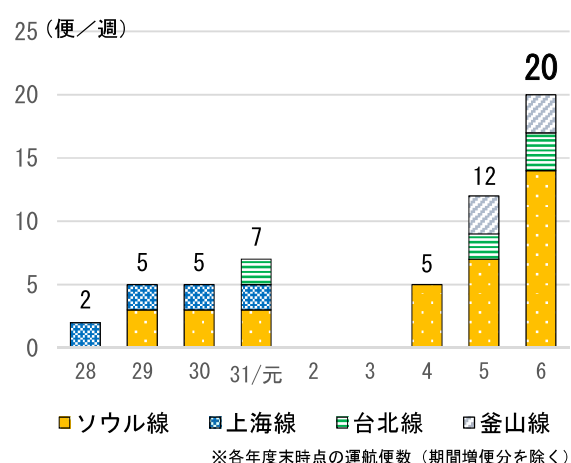
【県内の取組】

- (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

20 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。

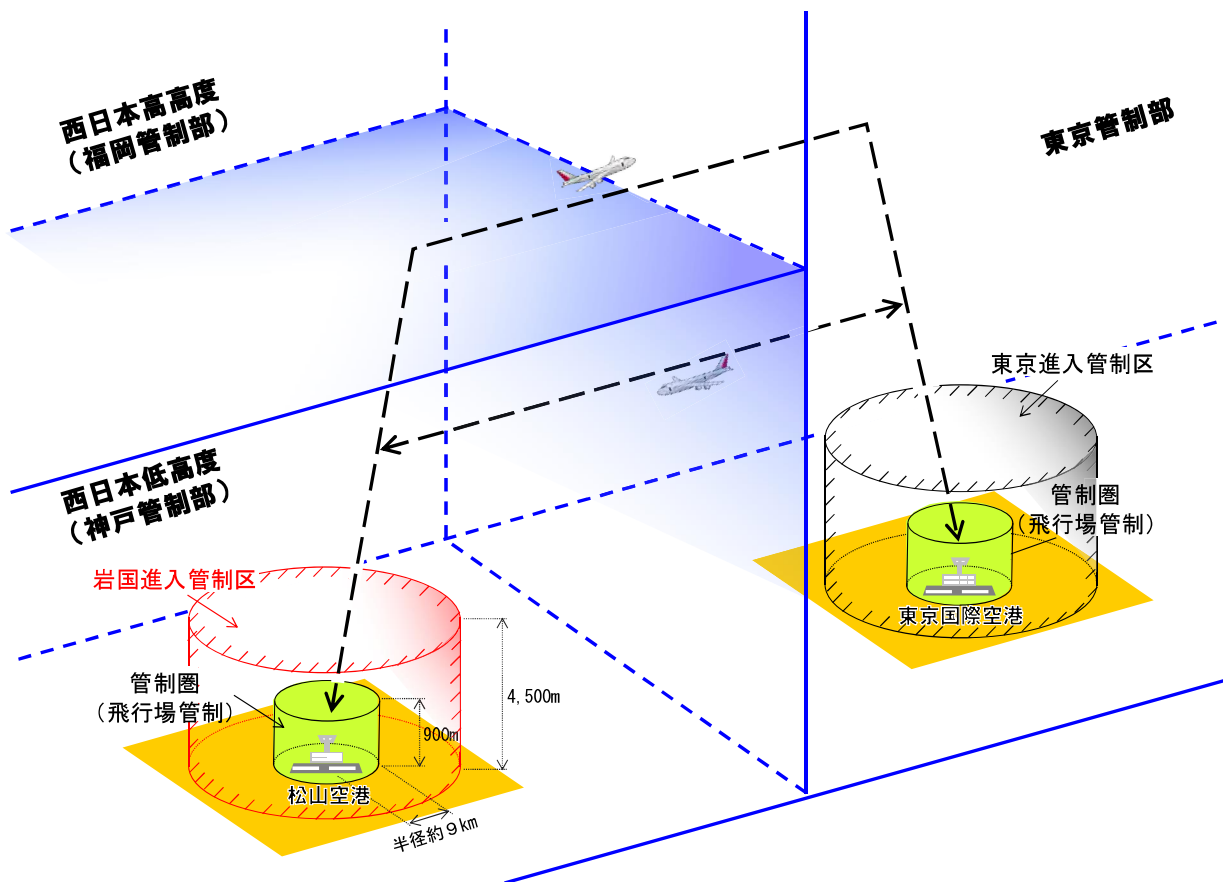
【現状・課題】

- 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**

21 四国遍路の世界遺産暫定一覧表への記載について

【文部科学省（文化庁）】

【提案・要望事項】

- (1) 人類共通の遺産として将来にわたり確実に保存・継承するため、世界遺産候補として、四国遍路を暫定一覧表へ追加記載すること。
- (2) 札所・遍路道の文化財指定に必要な調査に関する予算の総額確保及び一層の重点的な予算配分、もしくは新たな財政支援制度を創設すること。

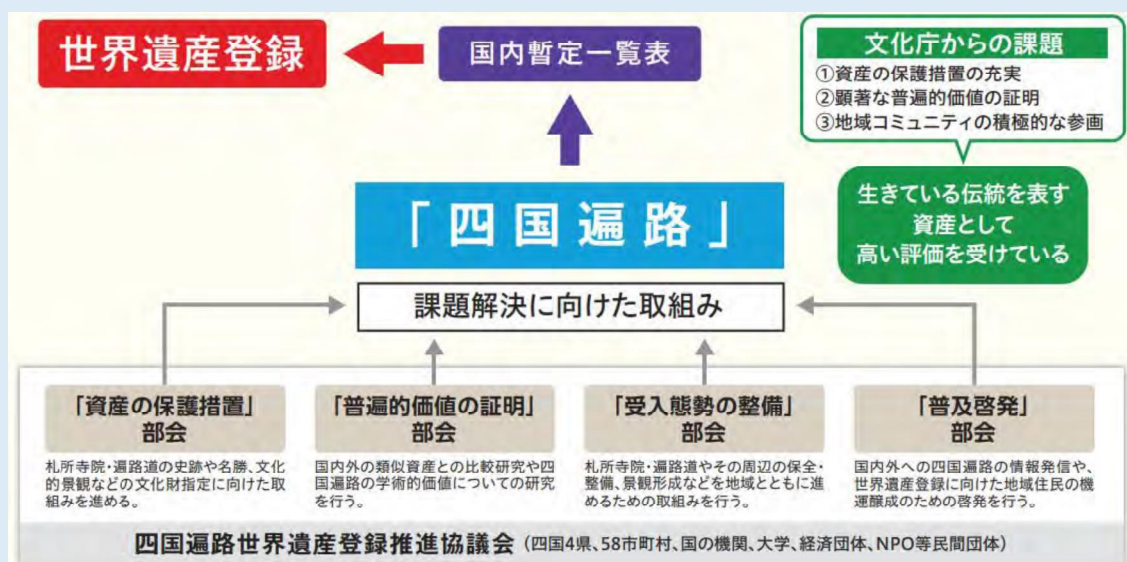
【現状・課題】

- (1) 四国遍路は、多数の霊場と遍路道等からなる周回巡礼であり、地域住民によるお接待の文化が今も息づくなど、国内外に誇れる文化として世界遺産にふさわしいものである。

四国遍路の世界遺産登録については、普及啓発や受入態勢の整備を図っているほか、国の示す課題の解決に向け、札所と遍路道の文化財指定を迅速に進めながら、普遍的価値の証明の理論構築に取り組んでいる。

- (2) 世界遺産の登録には、構成する資産の文化財保護法など国内法での保護が必要であり、現在、県・市町では、文化庁の埋蔵文化財緊急調査事業を活用して、札所・遍路道の史跡指定に向け調査を行っている。

文化財指定を早期かつ着実に進められるよう、関係予算の総額確保や重点配分、柔軟な運用が可能な新制度の創設などの財政支援が必要である。



【県内の取組】

- (1) **札所・遍路道の史跡指定を着実に進めるとともに**、四国遍路世界遺産登録推進協議会を中心に、「**普遍的価値の証明**」に係る検討を進めているほか、**本県独自で遍路道のウォーキングイベント等を実施し、機運の醸成**も図っている。
- (2) **特に課題とされている「資産の保護措置」**については、国補助金の1次交付率低下等により、計画的な事業執行に苦慮しながらも、**早期かつ着実に史跡指定を進めるため、単独事業を一部実施して調査に取り組んでいる。**

【現在の指定状況】

- 史跡「伊予遍路道」
- ・観自在寺道（愛南町）
 - ・稲荷神社境内及び龍光寺境内、仏木寺道、明石寺道（宇和島市）
 - ・明石寺境内（西予市）
 - ・大寶寺道（西予市・大洲市・久万高原町）
 - ・大寶寺境内、岩屋寺道、岩屋寺境内、浄瑠璃寺道（久万高原町）
 - ・浄瑠璃寺境内、八坂寺境内、浄土寺境内、繁多寺境内（松山市）
 - ・横峰寺道、横峰寺境内（西条市）
 - ・三角寺奥之院道（四国中央市）
- 史跡「八幡浜街道」
- ・笠置峠越（八幡浜市・西予市）、夜屋峠越（八幡浜市・大洲市）
- 名勝「星ヶ森（横峰寺石鎚山遥拝所）」（西条市）

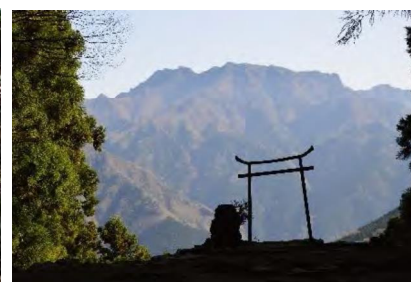
【本県の史跡等（抜粋）】



岩屋寺境内（久万高原町）



仏木寺道（宇和島市）



星ヶ森〔横峰寺石鎚山遥拝所〕（西条市）

【遍路道ウォーキングイベント】



【実現後の効果】

- 地域住民にとって、**四国遍路が地元の大きな「誇り」**となり、人類共通の遺産として保存・活用し、**次の世代へ着実に継承する契機**

県担当部署：観光スポーツ文化部 文化局 まなび推進課
教育委員会事務局 管理部 文化財保護課

最重点項目

IV デジタル技術の活用

22 中小企業等の産業DX推進への支援充実について

【内閣府・経済産業省（中小企業庁）】

【提案・要望事項】

- 産業競争力の強化、地域経済の活性化を推進するための県内中小企業のDX推進に係る本県独自の取組に対して、財源確保を含め、国において必要な措置を講じること。また、国による生産性向上等の直接支援も継続すること。

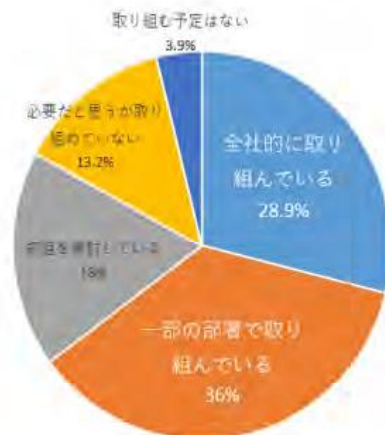
【現状・課題】

- 少子化・人口減少により人材不足が深刻化する中、企業が競争力を維持・強化し、地域経済の活性化を推進していくためには、DXの推進が必須であるが、費用面も含めた支援が不可欠。また、地域のDX推進を担うデジタル人材の育成・確保も必要。

■ 県内企業におけるデジタル技術利活用の状況とデジタル技術利活用を進めるうえでの問題点

県内シンクタンクの調査によると、DX推進に全社的に取り組んでいる企業は約28.9%であり、またデジタル化の内容はペーパーレス化やIT化による業務改善に近い状況であり、全社的な取組みや本質的なDXには道半ばの状況にある。また、同調査によると、DX推進を進めるうえでの問題点として「費用の負担が大きい」「専門知識やスキルを持つ人材の不足」が上位を占めており、これらに対する継続的な支援が必要であることが伺える。

デジタル技術の利活用（DX推進）状況



デジタル技術利活用（DX推進）を進めるうえでの問題点
（複数回答）



資料：IRC Monthly 2024年12月号をもとに作成

■ 現行の関連補助制度における課題

国のDX関連の補助制度として「ものづくり補助金」および「IT導入補助金」が挙げられるが、次の課題があるため、国による直接支援とともに、県内中小企業のDX推進に係る本県独自の取組みも必要である。

○ものづくり補助金

新サービス・新商品を生み出すための設備投資を支援するものであり、直接的にDX推進支援するものではない上に、賃上げが基本要件になっていることもあって、地方の中小企業にとってはハードルが高い。

○IT導入補助金

補助金事務局の審査を受け、補助金ホームページに登録されたITツールの導入を支援するものであり、DXに必要な設備更新には活用が難しい。

【県内の取組】

- デジタル技術とデータを活用し社会経済の仕組みを再構築するDXを実行する「**あたらしい愛媛の未来を切り拓くDX実行プラン**」に基づき、県内大学等と連携し育成したデジタル人材を基盤とした**県内産業のDXを力強く推進**している。

■「あたらしい愛媛の未来を切り拓くDX実行プラン」の基本的方向性

- ① 産学官の連携により優れたデジタル人材の育成・誘致に取り組む
 - ② 県内産業のDXを力強く推進し、さらに県外IT企業の誘致を強化
- これらを連動させ、好循環のスパイラルにより地域経済の活性化を図る



■「あたらしい愛媛の未来を切り拓くDX実行プラン」の施策例

○力強いDXの展開

- ・産業DXを牽引するフラグシップモデルを創出するための補助金
- ・DX認定取得の伴走支援
- ・地域課題を解決するデジタル実装加速化プロジェクト（トライアングルエヒメ） 等

○デジタル人材の育成

- ・県内大学との連携による育成
- ・職業学校によるIT系スキルの習得支援
- ・企業の社内人材のリスキリングの支援
- ・若年者の実践的なプログラミング技術の取得支援 等

【実現後の効果】

- えひめ版DX実行プランに基づき県内産業の競争力・収益力の強化を図り、県内総生産を増大させることで、2030年度までに、**一人当たり県民所得を300万円まで引き上げるとともに、1万人のデジタル人材**を育成・確保

県担当部署：経済労働部 産業支援局 産業創出課

23 次世代のデジタル人材を育む教育DXの推進について

【文部科学省】

【提案・要望事項】

(1) 「GIGAスクール構想」を更に推進すること。

- 高校における1人1台端末の更新時費用への支援
- 地域格差のない大容量通信ネットワーク環境の整備・維持に向けた支援

(2) 教員の業務DXを強力に推進するモデルケースとして、本県独自のCBTシステムへの包括的な財政支援を行い、全国への展開を実証すること。

本県における一人一台端末の活用例

Teamsを活用した協働学習



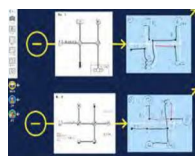
グループで政党の政策を調査して、Teams上の活動用のシートに協議しながらまとめる。各グループの調査シートをTeams内で共有することにより、様々な考え方に触れることができる。

タブレットを活用した動きの確認



集団行動の練習を行う際に、それぞれの班の集団行動の様子を撮影し、動きを確認するために視聴。自分の班の動きを客観的に見ること、話し合いながら修正点を明確にすることができる。

ロイノートを活用した問題演習



与えられた課題の複線図をロイノートで提出し、全員の解答を共有。様々な考え方に触れることで、苦手意識をもっていた生徒も内容の理解を深め、回路の作製をスムーズに行うことができる。

機器固有トラブルによる授業中断
単なる情報の収集



教育活動に**集中**して取り組める環境
情報の収集、**整理、分析、まとめ・表現**

異なる環境

質の高い
統一環境

高校まで一貫通貫して1人1台端末を公費負担で整備した成果

- ・本県教員の **ICT活用指導力が3年連続全国1位**
- ・教材研究のための時間確保や端末を活用した探究学習による **教育の質の向上**
- ・**総合型選抜**による国公立大学合格者の割合が **全国平均の2倍**
- ・授業準備の効率化等による **教員の負担軽減**

デジタル人材の育成
教育DXの推進

【現状・課題】

- (1) **1人1台端末は小・中・高一貫して学びに不可欠なツール**であり、財政力による地域格差が生じることのないよう、**高校まで国の支援が必要**。また効果的な端末活用のため、**通信容量の増大に対応したネットワーク整備が不可欠**。
- (2) **MEXCBTは各自治体ごとの大規模調査の実施を念頭**においており、付与される**作問用のアカウント数に制限**があり、全ての教員が日常使いできる**小回りが効くシステムではない**ため、**MEXCBTを補完する仕組みが必要**。

【県内の取組】

- (1) **BYOD方式等との比較検討の結果**、本県の先駆的な教育DX環境を発展させるため、県立学校の**1人1台端末**と**学習系Wi-Fiシステム**を**公費で更新**することとし、**端末の効用を最大限に活用できる学習環境の整備**を進めている。
- (2) **本県独自のCBT（EILS）**を令和4年度から**県内全公立学校に導入**し、評価や課題分析等を通じて学びの質の向上を図るほか、**各種アプリや教材の機能拡充**などにより、**児童生徒の「個別最適な学び」の実現**と**教員の「業務負担の縮減」**に繋がっており、**全国展開を検証するに値する取組**である。

県立学校の一人一台端末・Wi-Fiシステムの整備

県立学校1人1台端末・Wi-Fiシステム必要経費（R7～R14）

（単位：千円）

		R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	合計
1人1台 端末	端末購入費用	1,835,003	7,632	0	0	0	0			1,842,635
	修繕費用	0	2,600	35,000	35,000	35,000	0			107,600
	教職員用 アカウント料	0	3,036	3,036	3,036	3,036	3,036			15,180
	生徒用 アカウント料	4,114	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000			24,114
	Windows10 サポート延長料	9,231								9,231
	入出力支援装置整備費用	8,637	1,378	2,929	1,327					14,271
	処分費用	0	0	0	0	0	86,751			86,751
	小計	1,856,985	18,646	44,965	43,363	42,036	93,787			2,099,782
Wi-Fi システム	現行システム延長 (R7.9～R8.8)	66,366	47,404							113,770
	次期システム (R8.9～R14.8)	0	243,971	418,236	418,236	418,236	418,236	418,236	174,265	2,509,416
	小計	66,366	291,375	418,236	418,236	418,236	418,236	418,236	174,265	2,623,186
	年度計	1,923,351	310,021	463,201	461,599	460,272	512,023	418,236	174,265	4,722,968

本県独自のCBT（EILS）



【テストやドリルの一覧表示】



【管理のアシスト機能搭載】



【数式・化学式モード、学年別漢字限定、不快語除去機能等を搭載】

【実現後の効果】

- **ICT環境整備を加速化**し、児童生徒へ**デジタル社会に対応した学び**を提供
1人1台端末を授業等で「ほぼ毎日」活用した生徒の割合（県立高校）
70.9%（令和5年度）⇒**100%（令和8年度）の達成**
- CBTシステムで収集・蓄積した**教育データを効果的に活用**することで、**個別最適な学びの実現**
授業が自分にあった教え方、教材などになっていたと感じる児童生徒の割合
小85.5% 中79.9%（令和6年）⇒**小86.8% 中83.6%（令和8年）**

県担当部署：教育委員会事務局管理部教育総務課施設厚生室
指導部義務教育課・高校教育課

最重点項目

V 持続可能な社会の実現

24 脱炭素社会の実現に向けた施策の拡充について

【経済産業省・環境省】

【提案・要望事項】

- (1) アンモニアの供給拠点形成に向け、継続的に支援策を講じること。
 - アンモニア供給拠点化に必要なインフラ整備支援
 - アンモニア供給体制の構築及び維持に向けた支援
- (2) 脱炭素化に取り組む地方公共団体や事業者を継続的に支援すること。
 - 地方公共団体の取組を支援するための交付金など継続的な財政支援
 - 地域の事業者が牽引する協議会や中小企業等の取組への支援
- (3) 地域の脱炭素化への取組の支援を拡充すること。
 - 電気自動車等の購入や急速充電器等のインフラ整備への補助制度の充実

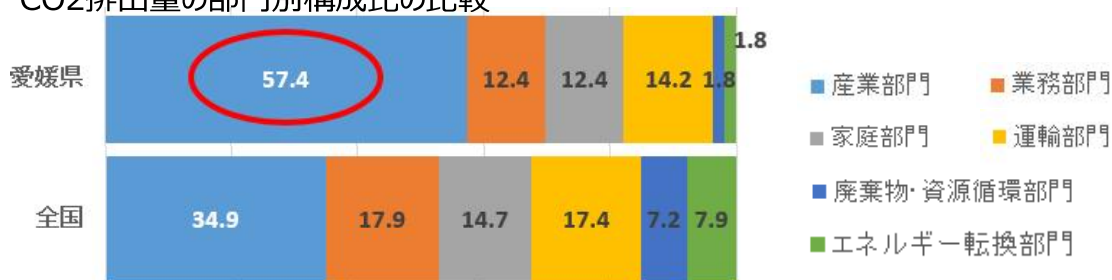
アンモニア供給
拠点化を目指
す波方ターミナ
ル（今治市）



【現状・課題】

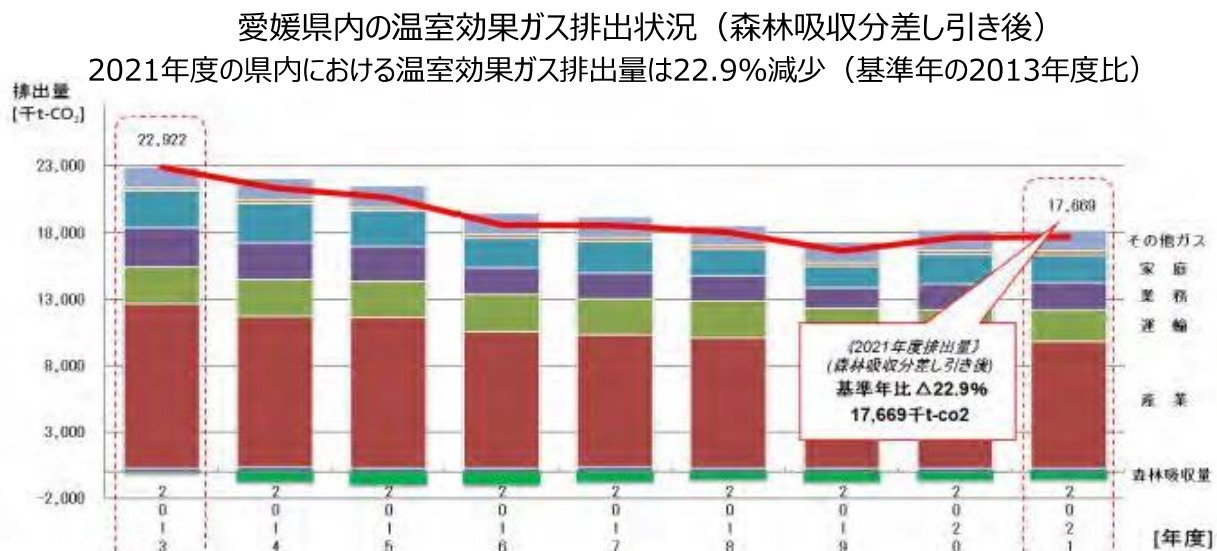
- (1) 県内CO2排出量における産業部門の占める割合は、全国平均の2倍近くの約6割であり、**産業部門の排出削減が重要な課題**。産業部門の脱炭素化に向けては、**アンモニア等の次世代エネルギーの導入が鍵を握る**が、供給拠点化に不可欠な専用タンク等の**インフラ整備には時間を要するため、できる限り早期の着手が必要**。
- (2) 脱炭素社会の実現には**地方公共団体や事業者等の独自の取組が不可欠**であり、排出量の多い産業部門について、四国中央市カーボンニュートラル協議会など**地元企業の面的な対応や中小企業への支援策の拡充が必要**。
- (3) 運輸部門では、**電気自動車等の普及拡大**のため、車両の購入及び急速充電器・水素ステーションなどのインフラ整備は、**設置費用等の負担が大いことから、普及拡大のため支援の継続・充実が必要**。

CO2排出量の部門別構成比の比較



【県内の取組】

- (1) 『波方ターミナルを拠点とした燃料アンモニア導入・利活用協議会』（事務局：三菱商事、四国電力）が、**県内及び瀬戸内地域のアンモニア利用拡大**に向けて、**供給から消費まで一気通貫の事業スキーム構築**を目指し、議論を重ねている。
- (2) 県では、**脱炭素先行地域の採択や温暖化対策実行計画の策定を目指す市町をサポート**するとともに、協議会が取り組む実証試験等への支援や、**地方銀行と連携した中小企業等の脱炭素化に向けた支援**に取り組んでいる。
- (3) 電気自動車等の普及拡大のため、県では、**市町と連携し県民の電気自動車の導入を支援**するとともに、**急速充電器のインフラ整備のための補助制度**を設けている。



温室効果ガスの排出削減目標

中期目標

2030年度までに46%削減
(2013年度比)

各部門の省エネ対策に加え、県の追加対策・施策として再生可能エネルギーの導入や吸収源対策の強化等を行います。

【主要な部門の温室効果ガス排出量の削減目標】
2030年度（中期目標）

産業部門 8,218千t-CO ₂ 削減率 ▲33.4%	業務部門 647千t-CO ₂ 削減率 ▲78.2%	家庭部門 849千t-CO ₂ 削減率 ▲69.0%	運輸部門 1,785千t-CO ₂ 削減率 ▲35.2%
--	--	--	--

長期目標

2050年までに実質ゼロ

温室効果ガス削減対策や、適切な森林整備・保全等による吸収源対策に県民総ぐるみで取り組みます。



【実現後の効果】

- **地域に応じた独自の取組により、温室効果ガスを大幅に削減**し、環境・社会・経済の好循環による持続可能な脱炭素社会の実現

県内の温室効果ガス排出量の削減目標（中期目標）

2030年度までに46%削減（2013年度比）

県担当部署：県民環境部 環境局 環境・ゼロカーボン推進課

25 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

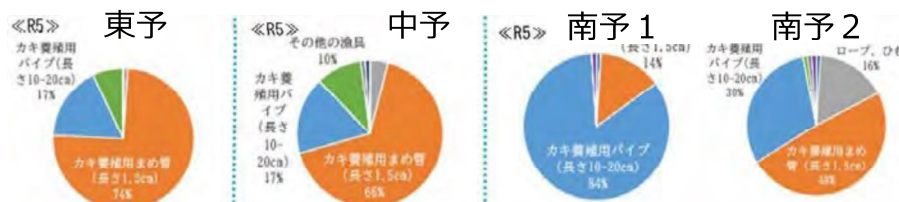
【立入困難海岸における漂着ごみ調査結果（軽トラック台数換算）】

	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

重点項目

I 少子化・人口減少対策

26 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正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

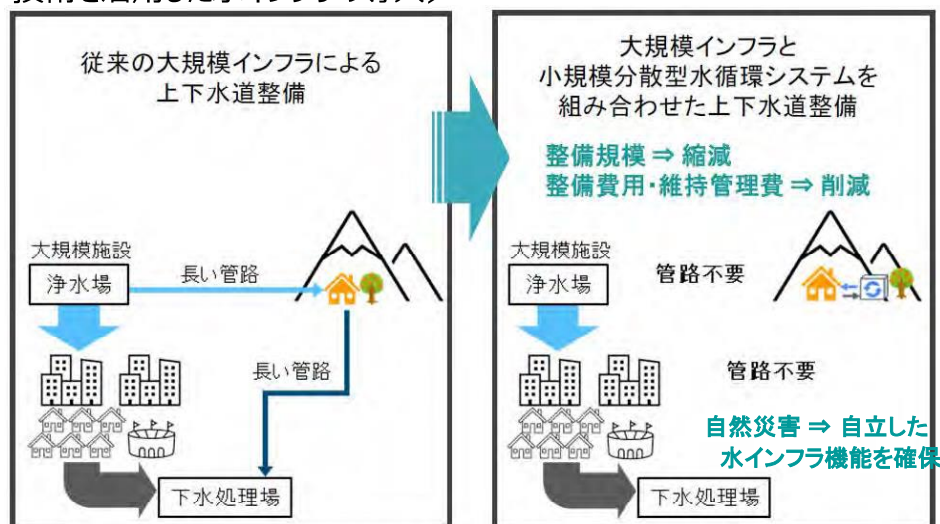
【現状・課題】

- 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

27 ドクターヘリの運航に対する支援等について

【厚生労働省】

【提案・要望事項】

- 救急医療体制の充実・強化に向け、ドクターヘリの安定的な運航体制を確保するとともに、地域において良質かつ適切な医療を効果的・効率的に提供できるよう、財源確保を含め国において必要な措置を講ずること。

【現状・課題】

- 運航経費に対する国庫補助制度として、「ドクターヘリ導入促進事業」があるものの、格納庫の賃借料、ドクターヘリに持ち込み使用する医療機器に係る点検保守等の「維持管理経費」及び搭乗医師・看護師の人材育成を図る寄附講座の「人材育成経費」などの補助対象外経費が発生。

補助対象外経費について、関係する国庫補助制度がある場合も、格納庫に係る「ヘリポート周辺施設整備事業」（医療提供体制施設整備交付金）は、賃借料は対象外、維持管理経費に係る「救命救急センター運営事業」（医療提供体制推進事業費補助金）は都道府県が対象外とされるなど、**補助対象が限定的で活用できない状況であり、柔軟性の高い財政支援制度が必要**。

国は、ドクターヘリ導入促進事業は100%配分したとはいえ、医療提供体制推進事業費補助金全体では、交付率が69.1%（令和6年度〔全国〕）に止まっており、**将来にわたって国費分を確保できるか不透明であり、ドクターヘリ分を確保するためには、他の事業を削減し充当せざるを得ない状況**。

年度	全体			愛媛県		
	国予算額	都道府県計画額	調整率	内示額	県計画額	調整率
令和6年度	260.6億円	377.4億円	69.1%	280,435千円	361,314千円	77.6%
うちドクターヘリ導入促進事業	92.0億円	92.0億円	100.0%	163,618千円	163,618千円	100.0%
うち上記以外の事業	168.6億円	285.4億円	59.1%	116,817千円	197,696千円	59.1%
令和5年度	250.5億円	363.0億円	69.0%	265,905千円	342,716千円	77.6%
うちドクターヘリ導入促進事業	84.8億円	84.8億円	100.0%	152,748千円	152,748千円	100.0%
うち上記以外の事業	165.7億円	278.2億円	59.6%	113,157千円	189,968千円	59.6%

【県内の取組】

- 県立中央病院を基地病院、搭乗医療スタッフの派遣等を行う愛媛大学医学部附属病院を基幹連携病院とし、**365日ドクターヘリを運航可能な体制を構築**している。

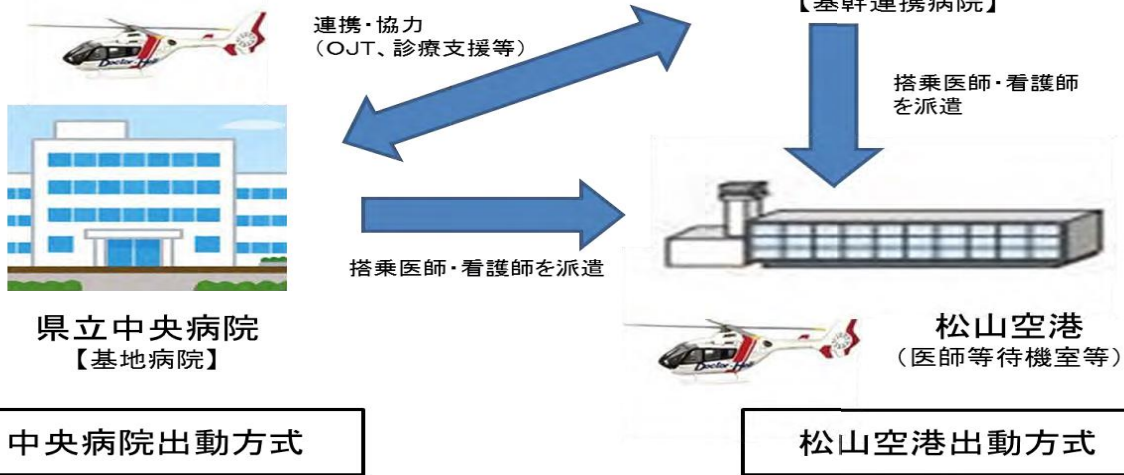
ドクターヘリの安定運航を目的に、機体の点検・整備等を行う基地として、松山空港にドクターヘリ格納庫を設けている（賃借）ほか、搭乗医師・看護師の持続的な人材育成を図るため、**愛媛大学医学部附属病院に「救急航空医療学講座（寄付講座）」を設置**している。

愛媛県ドクターヘリの運航方法

【松山空港出動方式及び中央病院方式の併用】

【併用方式の考え方】

松山空港出動方式を基本としつつ、患者の状況に応じた医療スタッフの搭乗や、人材育成のための若手医師等の搭乗研修などに柔軟に対応できるよう、県立中央病院から出動する、中央病院出動方式も組み合わせて運航



【実現後の効果】

- ドクターヘリの安定的な運航体制の確保により、全国的な**救急医療体制の充実・強化**
- 地域において良質かつ適切な医療を提供するために必要な事業の円滑化

県担当部署：保健福祉部 社会福祉医療局 医療対策課

28 地域の実情に応じた地域医療介護総合確保基金の見直しについて

【厚生労働省】

【提案・要望事項】

- (1) 地域の実情に沿って柔軟に活用できる制度とするとともに、将来にわたり十分な財源を確保すること。
- (2) 早期の内示など、運用の見直しを早急に行うこと。

【現状・課題】

- (1) 県民の約4割を高齢者が占め、認知症の増加など、医療・介護の複合ニーズが高まる2040年頃(85歳以上の高齢者はピーク)を見据え、全ての地域・世代の患者等が適切な医療・介護を受けられるよう、入院医療だけでなく、外来医療・在宅医療、介護との連携等を含む、医療・介護提供体制全体の視点からの取組の推進が必要。
本基金の目的は、地域における医療と介護の総合的な確保であるため、事業区分間の流用等、地域の実情に沿った制度にするとともに、将来にわたり十分な財源の確保が必要。
- (2) 内示時期が遅く、内示を受けるまで医療・介護の関係機関・団体等は基金の配分見通しが全く立たず、基金活用事業の円滑な実施を図る上で障害となっていることから、内示の早期実施のほか、内示後の関係者への周知期間をも考慮した交付申請等の期限設定など、円滑な運用が必要。

【地域医療介護総合確保基金】

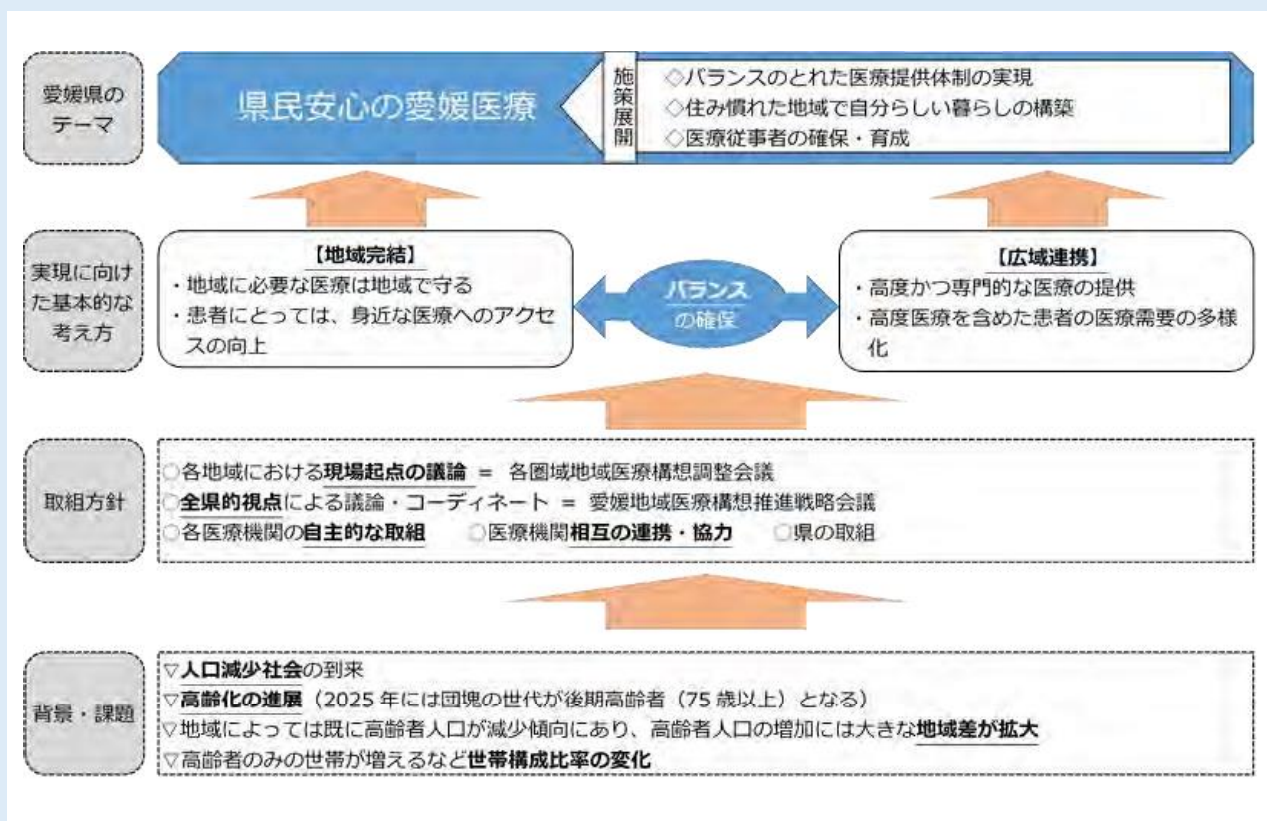
平成26年度から消費税増収分等を活用した財政支援制度（地域医療介護総合確保基金）を創設し、各都道府県に設置。各都道府県は、都道府県計画を作成し、当該計画に基づき事業を実施。

【地域医療介護総合確保基金の対象事業】

- I-1 地域医療構想の達成に向けた医療機関の施設又は設備の整備に関する事業
- I-2 地域医療構想の達成に向けた病床の機能又は病床数の変更に関する事業
- II 居宅等における医療の提供に関する事業
- III 介護施設等の整備に関する事業
- IV 医療従事者の確保に関する事業
- V 介護従事者の確保に関する事業
- VI 勤務医の労働時間短縮に向けた体制の整備に関する事業
- ※ 基金の負担割合は、国2/3、県1/3（I-2の事業のみ国10/10）

【県内の取組】

- (1) 医療分野としては、平成27年度に地域医療構想を策定し、**地域全体で治し支える「地域完結型」の医療**とともに、**高度かつ専門的な医療については、各医療圏の広域的な連携**を確保して地域医療を守ることとしている。
- (2) 介護分野としては、高齢者保健福祉計画・介護保険事業支援計画において、**在宅医療・介護連携の推進、認知症高齢者への支援、介護基盤（施設等）の整備・充実や介護人材の確保**などに努めることとしている。



【実現後の効果】

- 地域医療構想や高齢者保健福祉計画・介護保険事業支援計画に掲げた施策の適切な実施につながるとともに、**愛媛らしい医療・介護提供体制の構築**
- 医療・介護の関係機関・団体等による基金活用事業の早期の着手が可能になるなど、**医療・介護サービスの向上**

県担当部署：保健福祉部 社会福祉医療局 医療対策課
生きがい推進局 長寿介護課

29 特別支援教育の充実にに向けた支援について

【文部科学省】

【提案・要望事項】

- (1) 特別支援学校の設置基準への対応に対して財政支援を拡充すること。
- (2) 保護者による送迎や学校での医療的ケアに必要な看護職員等の配置等に対する補助の拡充のほか、関係職員への研修の充実を図ること。
- (3) スクールバスなどの通学支援に対して補助制度を創設すること。

【現状・課題】

- (1) 本県の本校 7 校、分校 3 校のうち、**教室不足のある学校は本校 4 校、特別支援学校設置基準を満たしていない学校は本校 3 校、分校 3 校**であり、**施設整備が必要**となっているが、**令和 9 年度までに全ての特別支援学校の設置基準に対応することは困難**。
- (2) 全国的に**医療的ケア児の通学支援**を行う自治体が増えている中、本県でも中予地区で 2 人を対象に通学支援モデル事業を実施しているが、**県下全域での実施には至っておらず**、更なる医療的ケア看護職員の拡充など保護者負担の軽減策を講じるとともに、関係する**教職員への研修の充実が必要**。
- (3) 障がい等により公共交通機関を利用した通学や保護者の送迎が難しいなど、通学が困難な場合に**スクールバスの運行による通学支援**を行っているが、希望者が多く、**全員は乗車できていない状況**。（**希望者乗車率96.5%**）

●設置基準の制定の趣旨

在籍者数の増加により慢性的な教室不足が続いている特別支援学校の教育環境を改善する観点から、学校教育法第 3 条に基づき制定。

●内容

○一学級の幼児、児童又は生徒の数 ○施設設備の一般的基準 ○校舎・運動場の面積等 ○校舎に備えるべき施設 など

●設置基準の特例

特別の事情がある場合や教育上支障がないと考えられる場合の特例あり。

●その他

策定以前に設置されている特別支援学校については、当分の間、設置基準によらないことができる。

本県の特別支援学校の教室不足と設置基準の状況（R6.5.1時点）

学校名	教室	校舎		運動場		体育館	
	過不足	保有面積	設置基準上の基準面積	過不足	保有面積	設置基準上の基準面積	有無
しげのぶ特支	3	7,944	7,883	61	0	3,600	有
みなら特支	-1	10,722	9,847	875	19,718	4,000	有
松山城北分校	1	919	1,172	-253	0	3,600	有【松麓と共用】
今治特支	-16	6,362	7,512	-1,150	10,800	3,600	有
宇和特支	-1	8,725	6,163	2,562	13,705	3,600	有
新居浜特支	-6	4,562	6,730	-2,168	3,527	3,600	有
川西分校	2	2,608	3,406	-798	0	3,600	有【多喜町校舎で代用】
みしま分校	4	1,990	1,826	164	0	3,600	有【三島小に借用】

設置基準を満たしていない学校

しげのぶ		(運動場)
今治	(校舎)	
新居浜	(校舎)	(運動場)
松山城北分校	(校舎)	(運動場)
川西分校	(校舎)	(運動場)
みしま分校		(運動場)

【県内の取組】

- (1) 本県では、直近13年間で分校3校を新設しており、**中予地区の教室不足等解消に向けた新たな学校を令和8年度に設置**することとしている。
- (2) 自宅から学校までの間を**看護師が同乗した介護タクシーで移送する通学支援の県下全域での実施に向け試行・検証**している。また、**校内での医療的ケア実施に必要な**医師の巡回相談や看護師等に対する**研修を実施**している。
- (3) 本県の本校7校、分校3校のうち、7校24台体制で**約600人が利用するスクールバスを運行**しており、**社会的ニーズの高まりも踏まえ**更なる充実等を検討している。

本県の医療的ケア児通学（県立特別支援学校）の現状（R6.6.1時点）

通学方法		保護者		スクールバス		福祉タクシー等		放デイ		その他（単通）	
学校名	医ケア児	登校	下校	登校	下校	登校	下校	登校	下校	登校	下校
松豊	1名	1	1	0	0	0	0		0	0	0
しげのぶ	31名	24	11	7	1	0	0		19	0	0
みなら	1名	1	1	0	0	0	0		0	0	0
今治	3名	3	2	0	0	0	0		1	0	0
宇和(肢)	6名	5	6	1	0	0	0		0	0	0
新居浜	2名	2	1	0	0	0	0		1	0	0
川西	20名	15	6	5	0	0	0		14	0	0
合計	64名	51	28	13	1	0	0		35	0	0

スクールバスの運行状況と課題

- 運行コースによっては、保護者が乗車場所まで連れていく必要があることから乗車を断念するなど、希望者全員が乗車できていない。
- 学校の近くに居住の場合は乗車できない。

学校名	台数	定員	希望者	利用人数	乗車率
しげのぶ特支	3	61	44	44	100.0
みなら特支	4	162	187	179	95.7
今治特支	3	102	131	120	91.6
宇和特支	4	110	96	93	96.9
宇和特支（聴覚・肢体）	3	30	18	18	100.0
新居浜特支	3	121	104	104	100.0
川西分校	2	48	19	19	100.0
みしま分校	2	30	24	24	100.0
合計	24	664	623	601	96.5

【実現後の効果】

- 特別支援学校の**教室不足解消と学校設置基準への適合**による、**教育環境の充実**
- 医療的ケア児の安全・安心な通学環境などの支援体制の充実が図られることで、誰一人取り残すことなく**学校で教育を受ける機会の保障**につながるとともに、**保護者の負担軽減**
- 特別支援学校における**スクールバスによる通学環境が整う**ことで、**特別な配慮が必要な児童生徒が学校で教育を受ける機会の保障**につながるともに、**保護者の負担軽減**

重点項目

Ⅱ 防災・減災対策

30 安全・安心な教育環境整備の促進について

【文部科学省】

【提案・要望事項】

(1) 長寿命化対策等を促進するための補助制度を拡充すること。

- 公立学校施設の長寿命化・老朽化対策・防災機能強化事業・ZEB化や、非構造部材の耐震化の補助要件の緩和
- 特に教室や体育館のエアコン設置、トイレの洋式化など、高校を補助対象に拡充
- エアコンや太陽光発電設備設置等は、リース費用を補助対象に拡充

(2) 補助単価の大幅な引き上げを図ること。

- 実際の工事に要する経費と国交付金の算定基礎となる補助単価との間に乖離があるため、補助単価に対する物価スライドを確実に適用
- 実習船の建造費に係る交付金の補助単価を大幅に嵩上げ

(3) 私立学校施設の耐震改築促進のため、南海トラフ地震防災対策推進地域での補助率の嵩上げ及びIs値0.3以上の学校施設を補助対象へと拡充すること。

【現状・課題】

(1) 長寿命化改修事業等は、小規模な改修工事等や高校が補助対象となっていない状況にある。

公立学校のエアコン・トイレ整備について、高校は補助の対象外であるが、本県の県立学校体育館は、約9割が避難所として指定されており、社会的なニーズの高まりを受けて衛生環境や熱中症対策への機能向上が求められている。
エアコン、太陽光発電設備については、リースによる整備が有効であるが補助対象外である。

(2) 交付金の算定基礎となる補助単価は、事業費に見合う額が交付されておらず、特に水産実習船の代船建造では、資材高騰等の影響により船価が急激に上昇しており、自治体にとって実質的な超過負担となっている。

(3) 国では、国土強靱化基本計画に基づき令和10年度までに私立学校施設の耐震対策完了とする一方、県全域が南海トラフ地震防災対策推進地域とされる中、安全・安心な教育環境の確保には、学校施設の早期耐震化が必要。

学校施設の老朽化の現状

令和6年5月1日現在

区 分	全保有面積 (A)	(A)のうち	
		築年25年以上の面積	築年40年以上の面積
高等学校 (中等教育学校を含む)	617,503㎡	504,729㎡ 82.6%	404,535㎡ 65.5%
特別支援学校	68,355	50,017 73.2%	41,620 60.9%
小中学校	1,957,389	1,679,201 85.8%	1,080,312 55.2%
幼稚園	30,843	27,228 88.3%	16,965 55.0%

※ 高等学校、特別支援学校は、長寿命化計画（令和2年度策定）の対象施設

※ 幼稚園、小中学校は、公立学校施設台帳のうち、非木造の保有面積

【県内の取組】

- (1) 県内公立学校は、長寿命化計画（令和２年度）により対策を進めている。
県立学校のエアコン設置は、普通教室が全て設置完了し、令和５年度から特別教室の整備を進めているが、**殆どがリースによる整備**である。
- (2) **水産実習船「えひめ丸」**について、老朽化による船体の傷みが進行しているため、**令和７年度から９年度にかけて代船を建造**することとしているが、**実質的な超過負担**になることが見込まれている。
- (3) 県では、「**災害に強い愛媛づくり基金**」の設置による南海トラフ地震等に備えた**私立学校施設の耐震改築等を支援**し、地震等による被害の軽減を図るための施策を積極的に推進している。

公立学校の非構造部材の耐震化の現状

令和６年４月１日現在

区分	公立学校耐震化率		
	愛媛県		全国
小・中学校	26.4%	104/394校	68.0%
幼稚園	52.8%	19/36校	74.0%
高等学校	55.4%	31/56校	61.2%
特別支援学校	30.0%	3/10校	70.7%

※ 小・中学校には中等教育学校前期、
高等学校には中等教育学校後期を含む

私立学校の耐震化の現状

令和６年４月１日現在

区分	私立学校耐震化率		
	愛媛県		全国
幼稚園	92.7%	51/55棟	92.2%
中学校	100%	6/6棟	98.2%
高等学校	89.2%	83/93棟	93.8%
中等教育学校	100%	6/6棟	98.4%

令和６年度：学校施設環境改善交付金

小・中学校（例）	【改修】	【改修】	【改修】
市 名	大洲市	伊予市	東温市
学 校 名	大洲南中学校（校舎）	中山小学校（校舎）	拝志小学校（屋体）
事 業 名	長寿命化改良	長寿命化改良	長寿命化改良
構 造 等	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造
交付対象面積（㎡）	1,177	809	1,194
算定割合（補助率）	1/3	1/3	1/3
補助単価 /㎡	279,600円	279,600円	292,800円
交付対象事業費(A)	382,918千円	143,220千円	230,322千円
加算前交付金額(B)	46,216千円	32,926千円	54,247千円
加算前実補助率(B/A)	12.1%	23.0%	23.6%
特別加算	1.02	1.02	1.00
加算後交付金額(C)	47,158千円	33,600千円	54,247千円
加算後実補助率(C/A)	12.3%	23.5%	23.6%

災害に強い愛媛づくり基金の概要

区分	補助対象事業	補助率	上限額
改築	国の私立学校施設整備費補助金の採択を得た耐震改築事業	国庫補助金額の1/2以内	3,000万円/棟
補強	国の私立学校施設整備費補助金の採択を得た耐震補強及び非構造部材の耐震対策事業	国庫補助金額の1/2以内	1,000万円/棟

【実現後の効果】

- **公立・私立学校の施設の安全性確保**等に向けた整備が一層推進され、**児童生徒、地域住民の安全・安心の確保**
- **水産実習船代船建造により航海実習の安全性を確保**し、新たな設備等の搭載により産業界が求める**水産・海洋人材の育成**

県担当部署：教育委員会事務局 管理部 教育総務課施設厚生室
総務部 総務管理局 私学文書課
保健福祉部 生きがい推進局 子育て支援課

31 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】

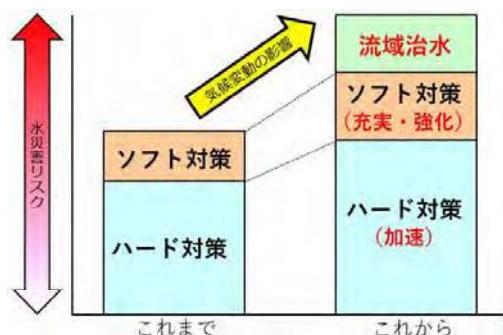
- (1) 気候変動の影響による水災害リスクの増大に対して、公的機関に加え、住民や企業等の流域のあらゆる関係者が総合的かつ多層的にスピード感をもった「流域治水」の強力な推進が必要。

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。

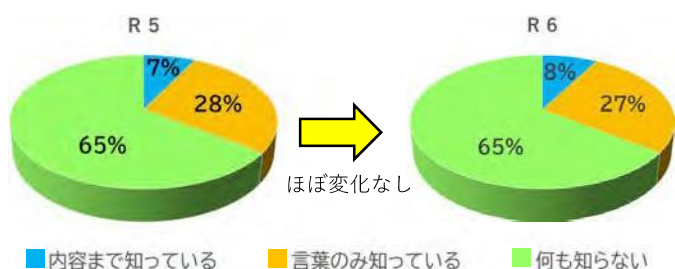
このような取組を着実に進めるためには、「流域治水」に関連する予算の確保が不可欠であるとともに、県民等の参画意識の醸成には、取組効果の数値化に加え、補助金や税制優遇措置等の諸制度の更なる拡充が必要。

【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！！



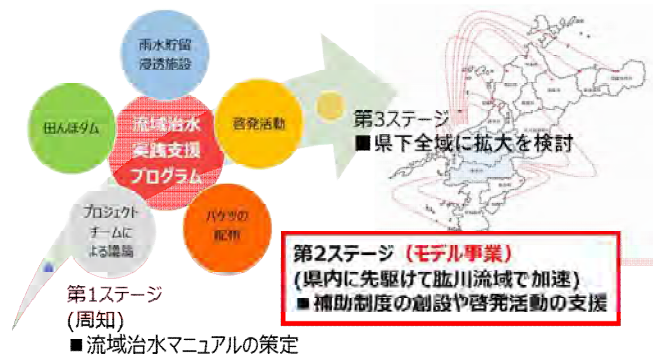
【県内の取組】

- (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

32 命を守り暮らしを豊かにする港湾の整備について

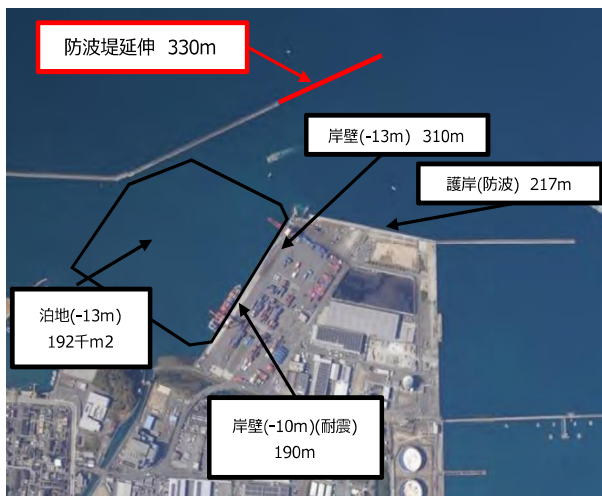
[1] 松山港、東予港など主要港湾の整備推進

【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

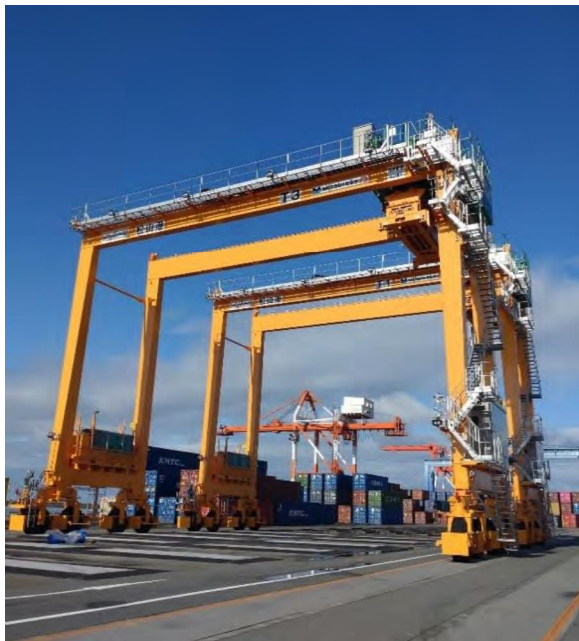


【県内の取組】

- 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

32 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り組むべき内容

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

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

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

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

重点項目

Ⅲ 地域経済の活性化

33 産業創出支援の強化について

[1] スタートアップ支援の強化

【内閣府・経済産業省（中小企業庁）】

【提案・要望事項】

- 地域経済の活性化を推進するため、地方が地域の実情に応じて独自に取り組むスタートアップ支援策に対して、財政支援の拡充を図ること。

【現状・課題】

- 本県では平成30年度から創業支援施策として愛媛グローバル・フロンティア・プログラム（EGFプログラム）を展開し、これまで200件以上の創業者を生み出してきたが、新たな価値や雇用を創出するスタートアップは少なく、開業率も全国平均より低位の状況。

国では、「スタートアップ育成5か年計画」に基づき、省庁横断でのスタートアップ支援が行われているが、その支援対象は「J-Startup」選定企業など、一定程度成長段階にあるスタートアップが主であり、より初期段階においては、地方自治体による地域の実情に応じたスタートアップ支援の展開が必要。

四国4県における「開業率」及び「J-Startup選定数」

	R5開業率		J-Startup選定数※	
	開業率	全国順位	件数	全国順位
愛媛県	3.4%	24位	3件	27位
徳島県	2.7%	41位	5件	20位
香川県	3.2%	32位	6件	18位
高知県	3.0%	36位	1件	33位
全国	3.9%	(平均)	621件	(合計)

※J-Startup本体+Impact+地域版の総数（R6.11.1時点）

〈全国平均と本県との比較〉

年度	愛媛県			全国平均			全国との差	
	開業率 a	廃業率 b	差 a-b	開業率 a	廃業率 b	差 a-b	開業率	廃業率
H29	4.6% (27)	3.0% (5)	1.6	5.6%	3.5%	2.1	▲ 1.0	▲ 0.5
H30	3.7% (33)	2.7% (1)	1	4.4%	3.5%	0.9	▲ 0.7	▲ 0.8
R元	3.6% (31)	2.9% (4)	0.7	4.3%	3.4%	0.9	▲ 0.7	▲ 0.5
R2	4.2% (30)	3.0% (8)	1.2	5.1%	3.3%	1.8	▲ 0.9	▲ 0.3
R3	3.8% (24)	3.1% (28)	0.7	4.4%	3.1%	1.3	▲ 0.6	0.0
R4	3.2% (31)	3.0% (16)	0.2	3.9%	3.3%	0.6	▲ 0.7	▲ 0.3
R5	3.4% (24)	3.4% (25)	0.0	3.9%	3.9%	0.0	▲ 0.5	▲ 0.5

【県内の取組】

- スタートアップの創出に向けて専門家の伴走支援によりビジネスアイデアの実現を図る育成事業や、多様な創業関係者が交流するコミュニティの構築、デジタル田園都市国家構想交付金を活用した起業支援金の支給など、創業者のステージに応じた様々な取組を展開。



【実現後の効果】

- 新たなビジネスに挑戦する創業件数の増加や県内スタートアップの創出による地域経済の活性化
開業率の全国平均との差異
-0.5%（令和5年）⇒ -0.3%（令和8年）まで短縮

33 産業創出支援の強化について

[2] 事業承継・第二創業等に向けた対策強化

【経済産業省（中小企業庁）】

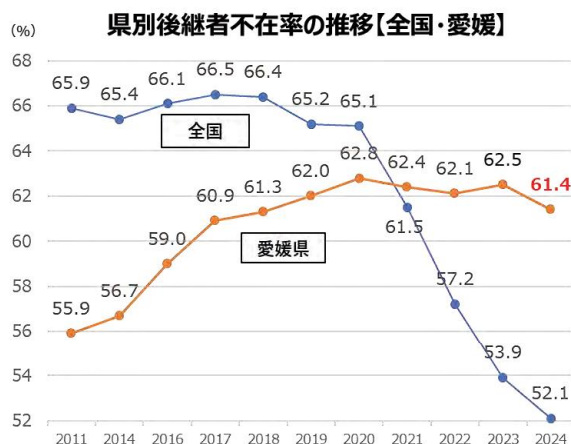
【提案・要望事項】

- 地方自治体が行う地域の実情に応じた事業者支援に対して必要な予算額を確保すること。

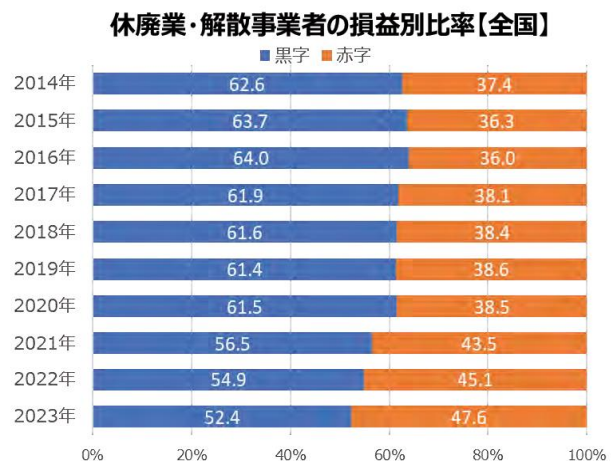
【現状・課題】

- **後継者不在率**は全国的に改善傾向にはあるが、**本県は高止まりの状況**。**黒字であっても廃業する事業者数は半数を超えて**おり（R5）、**後継者難による廃業が今後増加**することが懸念。**事業承継・第二創業による企業の維持・成長は地方における喫緊の課題**。

国では、ワンストップの「事業承継・引継ぎ支援センター」の設置や、後継者コミュニティ構築強化のための「後継者ネットワーク事業」、「事業承継・引継ぎ補助金」などの**対策を講じているが、全国一律の制度**である。



【出典】帝国データバンク『後継者不在企業』動向調査



【出典】(株)東京商工リサーチHP

【県内の取組】

- 総合経営支援拠点「CONNECTえひめ」を設置し、事業承継・引継ぎ支援センターをはじめとした支援機関と連携した一元的な相談支援を実施。

円滑な事業承継を推進するため、「事業承継支援事業」や「新事業創出支援資金（事業承継支援枠）」において事業承継に必要な経費を支援。

第三者承継・M&Aのマイナスイメージを払拭するとともに後継者不在企業の事業承継を推進するため、オープンネーム型事業承継のマッチングサイトを開設。

（R6.12）

事業承継を契機とした第二創業等による企業成長を目指し、家業のイノベーションを促進するアツギ向け伴走支援プログラム「WAVE」を実施。（R7.1～）



オープンネーム型事業承継マッチングサイト「relay the local 愛媛県」



愛媛県アツギ向け伴走支援プログラム「WAVE」

【実現後の効果】

- 事業承継・M&Aの推進により後継者不在による黒字廃業を防ぐとともに、事業承継等を契機とした企業の成長による地域経済の維持・発展

事業承継の取組を進めている県内中小企業の割合

現状値 R5 : 41.5% ⇒ R8 : 60%

県担当部署：経済労働部 産業支援局 経営支援課