

安全・安心な暮らし

防災・減災、国土強靱化等に資する社会資本整備の推進

1. 5か年加速化対策完了後の取組について

現状・課題

- ・「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」は今年度で、最終年度となり、県内各地において対策が着実に進み、その整備効果が確実に現れている
- ・一方、気候変動の影響等で激甚化・頻発化する豪雨災害により、尊い人命と貴重な財産が奪われているほか、高度経済成長期に整備された老朽化対策の必要な施設が多く存在しているなど、必要な対策は未だ道半ばである。これらの取組みを継続的かつ確実に推進し、国民生活及び地域経済に及ぼす影響を最小限にすることが必要

具体的な措置

改正国土強靱化基本法を踏まえ、5か年加速化対策完了後においても、切れ目無く、継続的・安定的に国土強靱化を推進できるよう、国土強靱化実施中期計画の策定時期を夏までに示した上で、年内の早期に策定し、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保すること

5 年加速化対策による取組事例

【施工前】



【施工後】

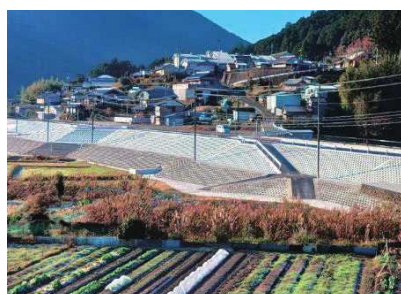


高速道路
ネット
ワーク
整備

新宮紀宝道路 熊野川河口大橋(新宮市)



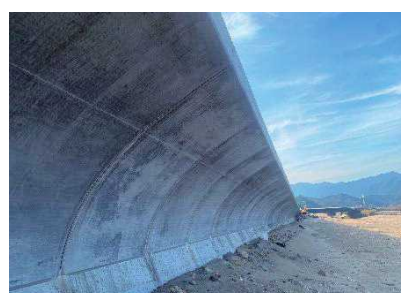
輪中
堤整備



熊野川日足地区(新宮市)



堤防
強化



那智勝浦海岸(天満・浜の宮地区)(那智勝浦町)



老朽化
対策



いら原川砂防堰堤(新宮市)

2. 事前防災及び減災対策等の継続的な推進

現状・課題

- ・ 今後起こりうる南海トラフ地震など大規模災害に備えた国土強靱化を図る上で、高速道路ネットワーク等の整備、緊急輸送道路の防災・減災対策、流域全体で水災害を軽減させる流域治水の推進、災害に強い海路・空路輸送ネットワーク機能の構築等、「和歌山県国土強靱化計画」や「津波から『逃げ切る！』支援対策プログラム」等に盛り込まれた施策の推進が必要
- ・ 補助・交付金等の対象となっていない施設を含め、平常時はもとより災害時にも本来の機能が発揮できるよう、計画的な維持管理・更新等を行うことが必要
- ・ 住宅の耐震化を加速させるためには、自己負担の更なる低減が必要
- ・ 2023年の台風第2号に伴う豪雨の際には、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による被災地の早期復旧等に対する人的及び物資の支援を円滑かつ迅速に実施

具体的な措置

- 1 防災・減災、国土強靱化や地方創生に資する社会資本整備を推進するため、国直轄事業をはじめ、補助事業、防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金について必要な予算を確保すること
- 2 今後急速に老朽化するインフラの老朽化対策に必要な予算を確保するとともに、河川の矢板護岸や港湾施設の護岸等の老朽化対策、施設の撤去のみにかかる事業について、交付金等の対象とすること
- 3 住宅の耐震化にかかる事業について、交付金の補助限度額を引き上げる等、支援制度の拡充を図ること
- 4 大規模自然災害に即応するための地方整備局等の体制強化や必要となる資機材の更なる確保に取り組むこと

○県内の主な直轄事業 ※〔 〕は令和7年度に予算を要する主な整備箇所（2024年5月時点）

【道路】

- ・紀伊半島一周高速道路の早期完成 〔すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路〕
- ・「印南～南紀田辺間」の4車線化の早期完成
- ・直轄国道等の整備
〔国道42号 有田海南道路・冷水拡幅、由良～広川間（調査推進）、国道169号 奥瀬道路（Ⅲ期）〕
- ・高規格道路（調査中区間）の早期事業化に向けた計画段階評価に着手
〔和歌山環状北道路、京奈和関空連絡道路〕

【河川】

- ・紀の川水系の総合的な浸水対策
〔河川整備の推進、新六ヶ井堰の撤去、国営総合農地防災事業の推進、既存ダムの運用改善〕
- ・新宮川水系の総合的な浸水対策
〔河川整備・濁水対策を含む総合土砂管理の推進、既存ダムの更なる洪水調節機能の強化〕

【砂防】

- ・紀伊半島大水害の被災箇所の早期完成 〔那智川流域〕
- ・土砂流出が著しい溪流における砂防堰堤等の整備 〔三越川流域、高田川流域〕

【海岸・港湾】

- ・津波浸水対策の早期完成 〔和歌山下津港海岸海南地区〕
- ・津波対策（防波堤の粘り強い化）の推進 〔和歌山下津港和歌山港区〕

○本県の主な取組

【道路】

- ・切迫する南海トラフ地震や激甚化・頻発化する豪雨災害への備えとして、防災・減災対策を推進 〔緊急輸送道路上の橋梁の耐震化、法面对策、無電柱化〕
- ・防災・減災、国土強靱化や地方創生に資する、幹線道路網等の整備
〔海南金屋線、上富田すさみ線、南平野下里停車場線 など〕

【河川】

- ・気候変動による水災害の激甚化・頻発化に対応するため、県内主要河川の整備を進めるとともに、特定都市河川の指定やダムの恒久的な堆砂対策を検討し、流域全体で取り組む「流域治水」を推進 〔西川、七瀬川 など〕

【砂防】

- ・土砂災害による犠牲者ゼロを実現するため、ソフト・ハードが一体となった防災・減災対策を推進 〔城山谷川、荒木川右支溪 など〕

【下水道】

- ・污水管渠の整備を重点的に実施し、令和8年度までに汚水処理人口普及率80%を達成 〔和歌山市 他9市町〕

【住宅】

- ・安心して暮らせる住環境を形成するため、令和11年度までに県営住宅を整備 〔下富安団地〕
- ・「命を守る」住宅耐震化の促進

【海岸・港湾・漁港】

- ・「津波から『逃げ切る！』支援対策プログラム」に基づき、海岸堤防や港湾施設等を嵩上げ・強化 〔那智勝浦海岸、由良港 他2港、串本漁港 など〕

【空港】

- ・熊野白浜リゾート空港の拠点機能の確保に向けた耐震対策、空港機能の向上等

【老朽化対策】

- ・持続可能な維持管理を実現する、予防保全型メンテナンスへの本格転換に向けた対策を着実に推進 〔国道371号 紀見隧道、椿山ダム など〕

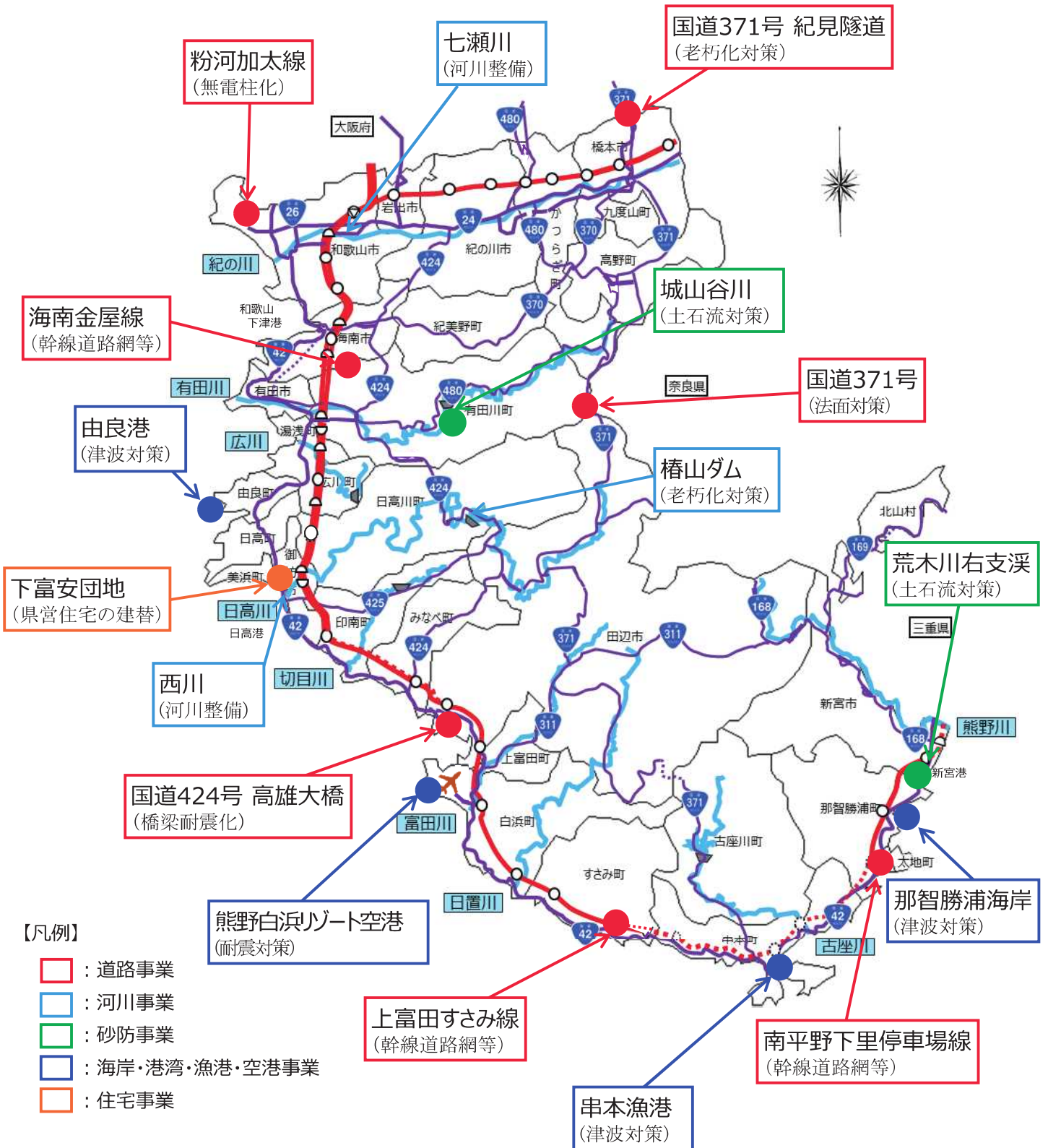
○箇所図（県内の主な直轄事業）



【凡例】

- : 道路事業
- : 河川事業・農地防災事業
- : 砂防事業
- : 海岸・港湾事業

○箇所図（本県の主な取組）



災害救助法適用基準の見直し

現 状

- 災害発生時、一定規模以上の住家被害等が生じた市町村に対し、災害救助法を適用し被災者支援を実施
- また、一定数の全壊家屋が生じた市町村には、最大 300 万円の支援金を支給する被災者生活再建支援法を適用（災害救助法の適用基準を引用）
- 本県では、令和 6 年度から、被災者生活再建支援法の適用外市町村に居住する被災者を支援するため、県独自の被災者生活再建支援制度を創設（最大 300 万円）

課 題

- 災害救助法における適用基準（法施行令第 1 条第 1 項第 1 号）について、人口あたりの滅失世帯数の比率が等しくなく、小規模自治体にとって、基準となる滅失世帯数が相対的に大きい

和歌山県 市町村数	市町村区域内 の人口	中間値	現行	
			滅失 世帯数	1,000 人あたり 滅失世帯数※
6	5,000 人未満	5,000	30	6.0
11	5,000 人～15,000 人	10,000	40	4.0
7	15,000 人～30,000 人	22,500	50	2.2
1	30,000 人～50,000 人	40,000	60	1.5
4	50,000 人～100,000 人	75,000	80	1.1
0	100,000 人～300,000 人	200,000	100	0.5
1	300,000 人以上	300,000	150	0.5

※中間値に基づき、1,000 人あたりの滅失世帯数を試算

- 2023 年 6 月の豪雨災害において、海南市(人口約4.8万人)は災害救助法の適用基準を満たしたものの、同市に隣接する有田市(人口約2.6万人)や紀美野町(人口約0.8万人)では基準を満たさず、同法は不適用

具体的な措置

災害救助法第 2 条第 1 項に係る 1 号基準について、人口あたりの滅失世帯数の比率を改善するなど、同一の災害で同様の被害を受けた自治体が、多大な財政負担を強いられることのないよう適用基準を見直すこと

人権問題の解決に向けた施策の推進

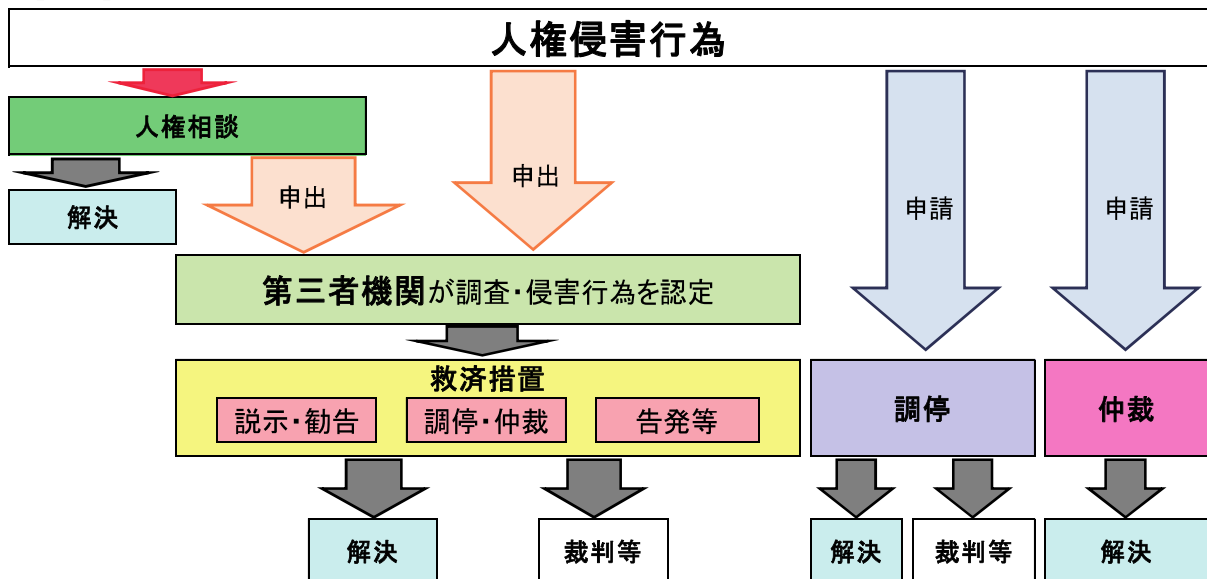
現状・課題

- ・ 個別の人権課題に対する法制度の整備が進むなか、本県でも「部落差別の解消の推進に関する条例」や「新型コロナウイルス感染症に係る誹謗中傷等対策に関する条例」、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する条例」を制定するなど、人権問題の解決に向け取り組んでいる。しかし、依然として様々な人権問題が発生するとともに、インターネットを利用した人権侵害など、既存の法律では対応が困難な事案が生じており、被害者に対する救済制度は十分ではない
- ・ インターネットを利用した人権侵害については、人権侵害情報を確認次第、国に対しプロバイダへの削除要請を行うよう求めているものの、国はその判断に長期間を要しており、またその結果、応じていないものもある。さらに、国や地方自治体からの削除要請に応じないプロバイダがあり、人権侵害情報が拡散され続けている

具体的な措置

- 1 人権が侵害された場合における被害者の救済を行うため、独立性・迅速性・専門性を備えた第三者機関の創設など、実効性のある法制度を早期に整備すること
- 2 インターネット上の人権侵害防止のため、早期に法整備等の実効性のある対策を講じるとともに、地方公共団体からの削除要請に迅速に応じること

【参考】人権を救済するための法制度（イメージ図）



地方における鉄道ネットワークの維持

現 状

- ・ 地方の鉄道路線は、地域経済や住民生活を支える重要なインフラであるが、過疎化や少子高齢化もあり鉄道利用者は減少傾向にある
- ・ JR西日本が1日当たりの輸送密度2千人未満の線区の収支等を公表したことに伴い、紀勢本線の新宮白浜区間の自治体を含む地域の関係者等において、課題を共有の上、利用促進や沿線活性化の議論を行っている
- ・ 地方の鉄道路線は、設備の老朽化等による維持修繕に係る費用負担が大きいく、さらに、近年頻発する豪雨災害等による被害により、多額の復旧費用が必要となっている

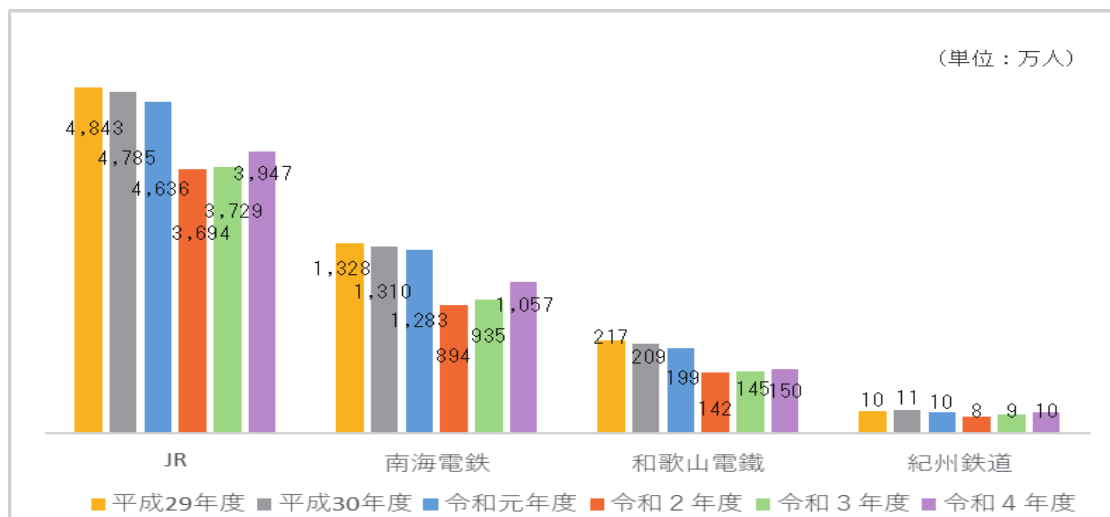
課 題

- ・ JRは民営化の際に、不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるよう事業継承されており、想定された事業構造が維持できないと主張するのであれば、輸送密度の少ない一部の区間のみならず、鉄道ネットワーク全体の収支等に基づき議論すべき
- ・ 設備の老朽化が進むと、災害時の被害が大きくなる可能性が高まるが、国による老朽化や災害に対する補助制度は対象事業者が限定的であり、かつ、十分な予算措置がなされているとは言い難く、復旧のための事業者負担が大きくなると、路線廃止に繋がる恐れがある
- ・ 鉄道事業者による鉄道の維持が困難である場合、地方自治体の財政負担による路線の継続には限界がある

具体的な措置

- 1 鉄道ネットワークが区間毎の採算性だけで存廃を判断されないことがないよう、鉄道事業者が恣意的に設定した一部区間のみでの収支等ではなく、路線全体の収支等を開示する仕組みや、黒字路線の収益を赤字路線に配分するなど収益を内部移転させるルールを創設すること
- 2 公共インフラである鉄道ネットワークを維持するため、大手民間鉄道事業者も含めた地方路線の設備更新や維持修繕費用に対する支援の拡充を行うとともに、災害により被災した路線が、早期に復旧できるよう災害に対する補助制度の拡充を行うこと
- 3 国土強靱化や国土の均衡ある発展などの観点から、国による上下分離など、国策としての鉄道ネットワーク維持についての考え方を示すこと

○和歌山県における鉄道輸送人員の推移



○紀勢本線 新宮白浜区間 輸送密度※

令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
1,085 人/日	608 人/日	731 人/日	793 人/日

※輸送密度：旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員

○紀勢本線 新宮白浜区間 収支状況

年度 (3か年度の平均)	収支率 (%)	営業係数※ (円)	収支 (億円)
平成29年～令和元年	19.0	525	▲28.6
平成30年～令和2年	15.5	647	▲29.3
令和元年～令和3年	13.0	769	▲29.5
令和2年～令和4年	11.9	838	▲28.5

※営業係数：100円の運輸収入を得るのに要する費用