

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

---

### 現状・課題

- ・ 今後起こりうる南海トラフ巨大地震など大規模災害に備えた国土強靱化を図る上で、高規格道路のミッシングリンクの早期解消、流域全体で水災害を軽減させる流域治水の推進、災害に強い海上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
- ・ これらの防災・減災、国土強靱化対策等を引き続き加速させることが必要
- ・ 平常時はもとより災害時にも施設の機能が確実に発揮できるよう、社会資本を将来にわたり維持していく上で老朽化対策は不可欠
- ・ 補助・交付金等の対象となっていない施設を含め、管理者として計画的な維持管理・更新等を行うことが必要

### 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 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に必要な予算を例年以上の規模で確保すること
- 3 5か年加速化対策の後も必要な予算が安定的に別枠で確保されるよう、十分に配慮すること
- 4 緊急浚渫推進事業債について令和7年度以降も継続すること
- 5 地域防災計画に位置付けられた公園施設をはじめ、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、補助・交付金等の対象とすること

## ○県内の主な直轄事業 ※〔 〕は令和6年度に予算を要する主な整備箇所（令和5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、新宮紀宝道路〕
- ・「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  
〔河川整備及び濁水対策の推進、既存ダムの運用改善〕

### 【砂防】

- ・紀伊半島大水害の被災箇所の早期完成  
〔那智川流域、熊野地区〕
- ・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】

- ・高速道路と内陸部との連携を図る幹線道路を早期に整備し、令和8年度までに  
「県内3時間移動」を達成  
〔国道168号（相賀高田工区）〈補助事業〉、すさみ古座線〈交付金〉他42箇所〕

### 【河川】

- ・近年多発する浸水被害を軽減するため、県内主要河川について令和8年度までに  
整備を推進  
〔西川〈交付金〉、住吉川〈補助事業〉 他32河川〕

### 【砂防】

- ・令和8年度までに21,500戸の人家を土砂災害から保全  
〔城山谷川〈補助事業〉、荒木川右支溪〈交付金〉他77箇所〕

### 【下水道】

- ・令和8年度までに汚水処理人口普及率80%を達成

### 【住宅】

- ・安心して暮らせる住環境を形成するため、令和9年度までに公営住宅を整備  
〔県営1団地〈交付金〉〕

### 【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〈補助事業〉、由良港〈交付金〉 他2港、和歌浦漁港〈補助金〉他7漁港〕

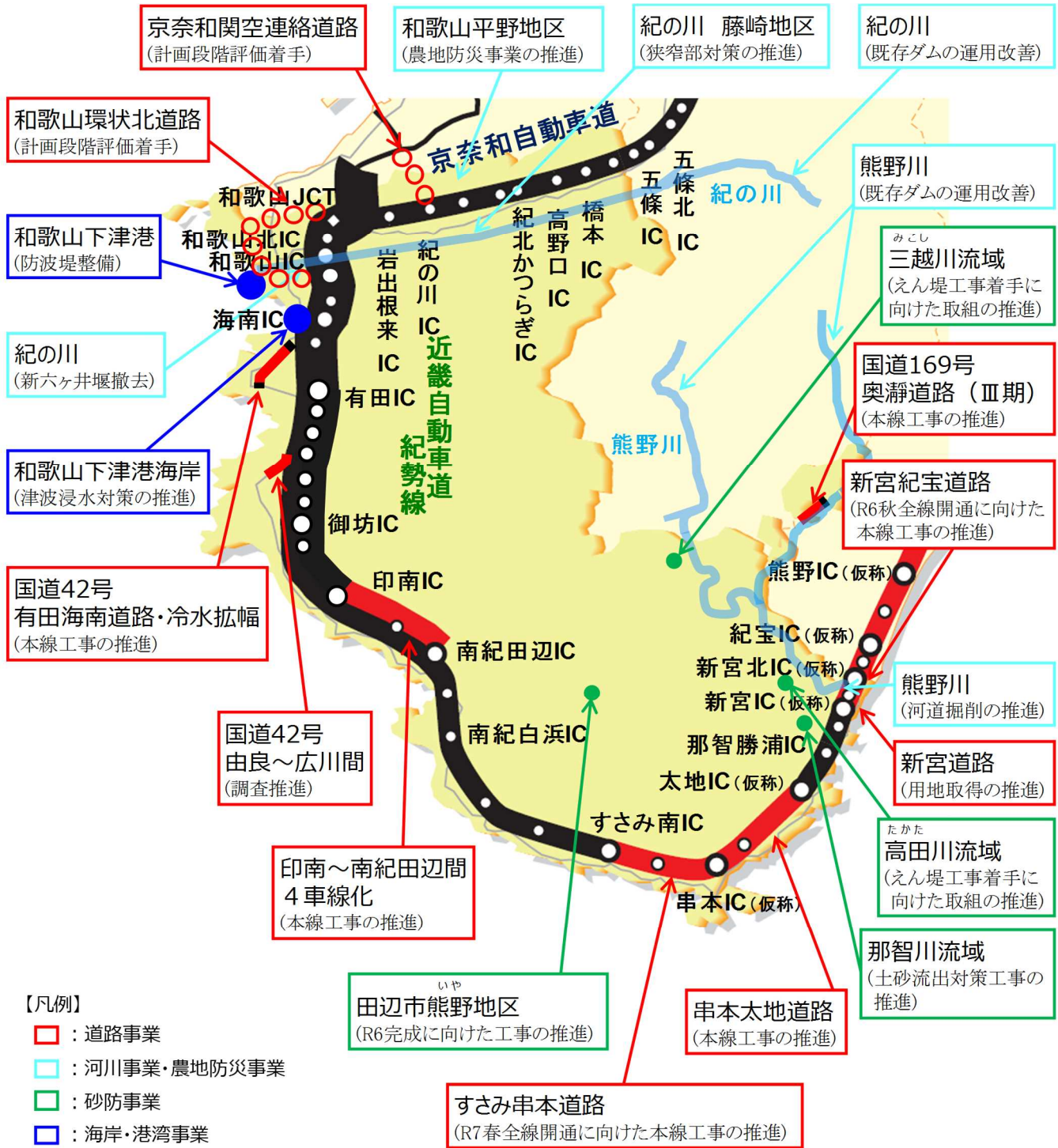
### 【空港】

- ・南紀白浜空港の拠点機能の確保に向けた耐震対策、老朽化対策等の推進

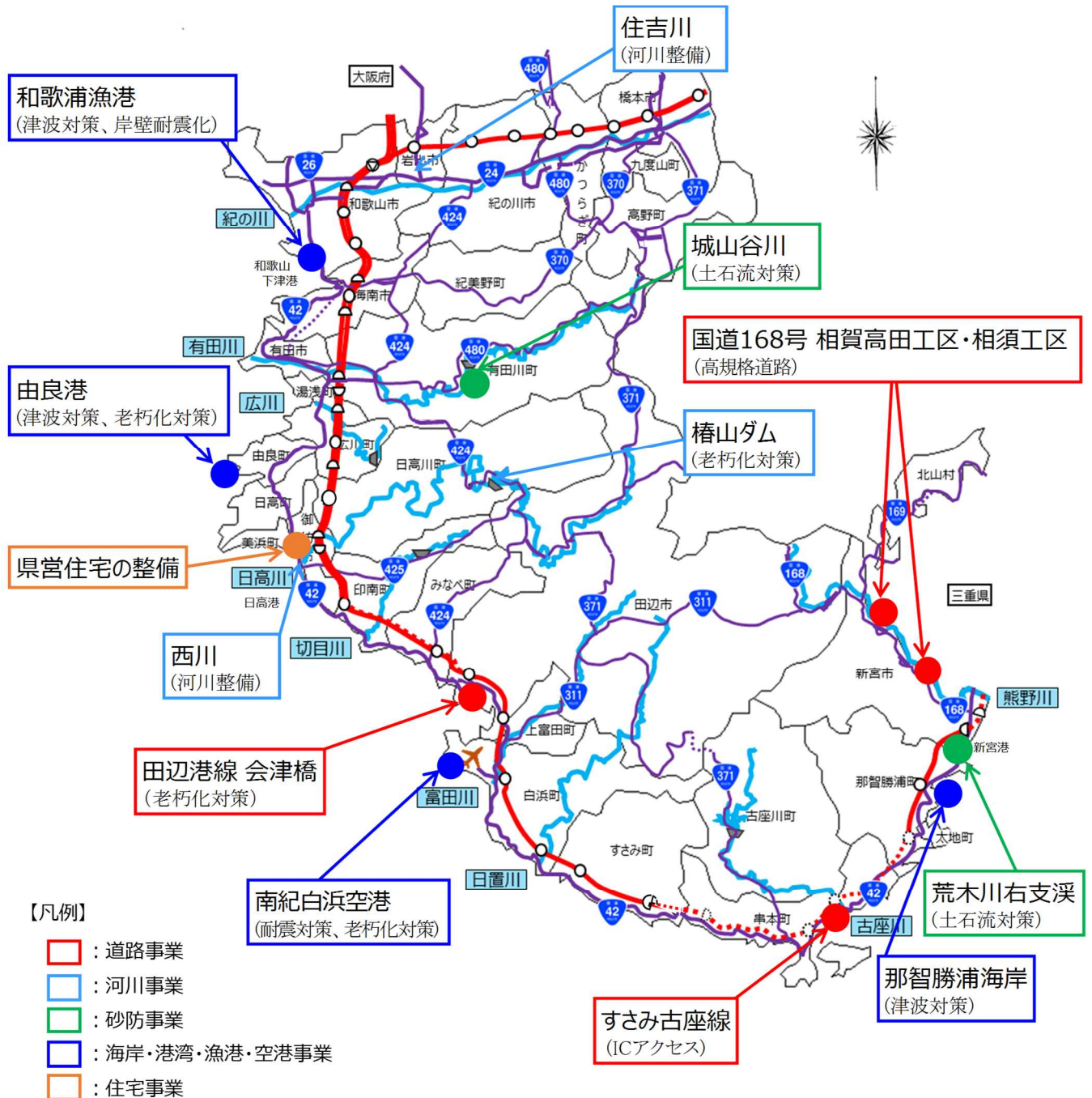
### 【老朽化対策】

- ・長寿命化計画に基づいた計画的な維持管理・更新  
〔田辺港線 会津橋〈補助事業〉、椿山ダム〈補助事業〉 他252施設〕

# ○箇所図（県内の主な直轄事業）



## ○箇所図（本県の主な取組）



# 地方における鉄道ネットワークの維持

## 現状

- ・ 本県では、過疎化や少子高齢化に加え、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道利用者が大幅に減少した。また、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したことに伴い、各種感染症対策が終了した現在も、コロナ前と同様の利用者数には戻っていない
- ・ JR西日本が、1日当たりの輸送密度2千人未満の線区(県内では紀勢本線の新宮白浜区間)の収支等を公表し、自治体を含む地域の関係者と課題を共有の上、議論を幅広く行っていきたいと発表
- ・ 国における「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」の提言により、自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国が、再構築協議会を設置する枠組みを創設したが、鉄道の維持が前提ではない

## 課題

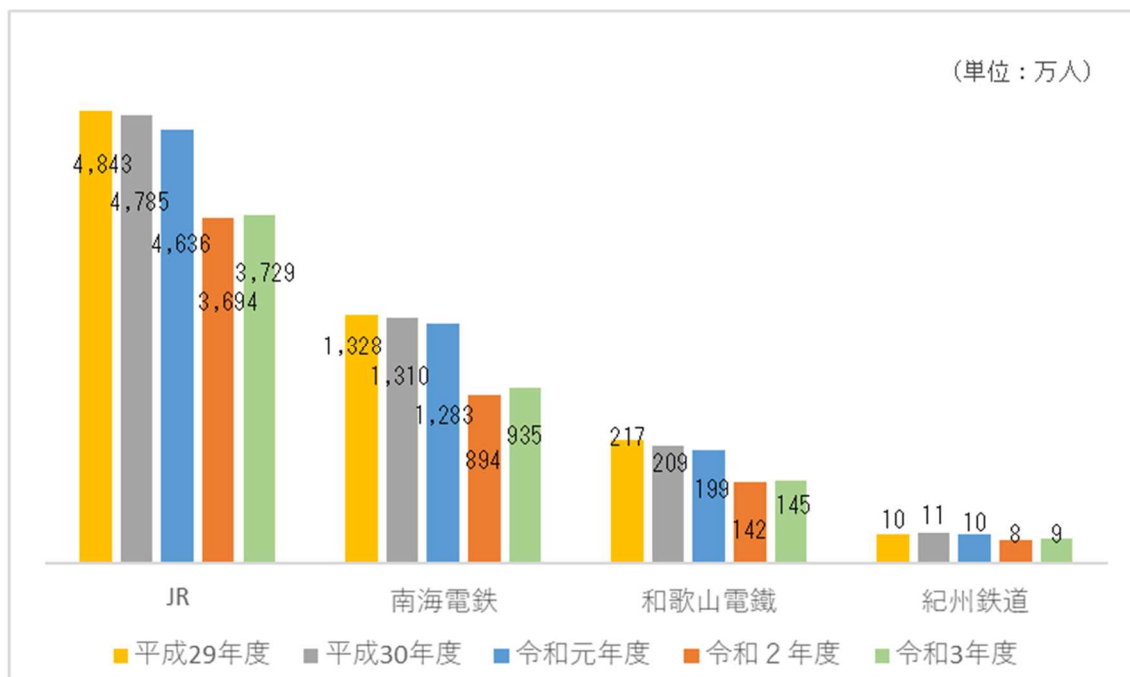
- ・ JRは民営化の際に、不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるよう事業継承されており、想定された事業構造が維持できないと主張するのであれば、輸送密度の少ない一部の区間のみならず、鉄道ネットワーク全体の収支等に基づき議論すべき
- ・ 鉄道事業者による鉄道の維持が困難である場合、地方自治体の財政負担による路線の継続には限界がある

地方における鉄道ネットワークを維持するためには新たな仕組みが必要

## 具体的な措置

- 1 鉄道事業者が恣意的に設定した一部区間のみの収支等の公表とならないよう、路線全体の収支等を開示する仕組みを創設すること
- 2 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ず、ユニバーサルサービスとしての役割を果たすために、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づくりを行うこと
- 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
1,085 人/日	608 人/日	731 人/日

※輸送密度：旅客営業キロ 1 k m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

※営業係数：100 円の運輸収入を得るのに要する費用

# 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とともに、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」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。また、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）

