

公共インフラの充実

地方創生に資する幹線道路ネットワークの整備

1. 高速道路ネットワークの整備

現状・課題

- ・ 高速道路ネットワークの形成は、企業立地や産業振興、活力ある地域づくりといった県民の将来のチャンスを保障するものであり、ミッシングリンクを早急に解消することが必要
- ・ 2025年に開催される大阪・関西万博の効果を最大限に発揮するため、高速道路整備への投資を拡大し、近畿自動車道紀勢線を含む広域的な高速道路ネットワークを形成することが必要
- ・ 事業が円滑に推進されるよう、地元市町と連携して用地取得に取り組んでいる
- ・ 暫定2車線で供用されている「有田～南紀田辺間」は、全国有数の交通量があり、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故の発生などが深刻な問題
- ・ 2019年9月に「印南～南紀田辺間」が4車線化の優先整備区間に選定され、そのうち、「印南～みなべ間」が2020年3月末に事業許可された

具体的な措置

- 1 紀伊半島一周高速道路を早期に実現すること
 - ・ すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路の大阪・関西万博までの完成に向けた事業推進
 - ・ 串本太地道路、新宮道路の用地取得推進及び早期工事着手
- 2 「有田～南紀田辺間」の4車線化の大阪・関西万博までの完成に向けた事業推進
 - ・ 「有田～印南間」の2021年12月までの完成に向けた工事推進
 - ・ 「印南～みなべ間」の早期完成に向けた工事推進
 - ・ 優先整備区間のうち、残る「みなべ～南紀田辺間」の早期事業化

2. 高速道路ネットワークの安全性向上

現状・課題

- ・ 近畿自動車道紀勢線「有田～すさみ南間」や京奈和自動車道の県内全線は暫定2車線で供用され、大部分がラバーポールで対面交通の上下線を区分する構造のため、安全性や走行性に課題
- ・ 京奈和自動車道では、ワイヤーロープが設置された区間において、2019年度に発生した事故のうち8件で、重大事故に繋がりがねない車線逸脱が回避された

具体的な措置

「南紀田辺～すさみ南間」及び京奈和自動車道の県内全線について、車線逸脱防止機能を有するワイヤーロープを設置するなど安全対策を推進すること

近畿自動車道紀勢線の延伸や京奈和自動車道の県内全線開通による、アクセス向上や定時性確保などで、企業進出や交流人口の増加など整備効果が大きく波及している

2017.3までに県内全線開通済

京奈和自動車道

和歌山北IC
和歌山IC
和歌山南IC
海南IC
有田IC
御坊IC
印南IC
みなみIC
南紀田辺IC
南紀白浜IC
日置川IC
すさみIC
すさみ南IC
串本IC(仮称)
太地IC(仮称)
那智勝浦IC
新宮北IC(仮称)
新宮IC(仮称)
紀宝IC(仮称)

紀の川IC
紀北からぎIC
高野口IC
橋本IC

E24

2011.5
4車線開通

近畿自動車道

紀勢線

新宮紀宝道路 L=2.4km
新宮道路 L=4.8km

E42

2015.8までに開通済

2007.11までに開通済

1996.3までに開通済

すさみ 串本道路 L=19.2km

串本太地道路 L=18.4km

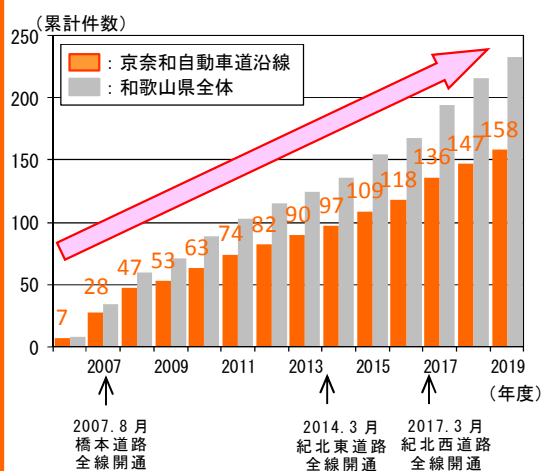
2015.9までに開通済

開通済
事業中

- 京奈和自動車道沿線※では、継続的に新規工場立地が進展

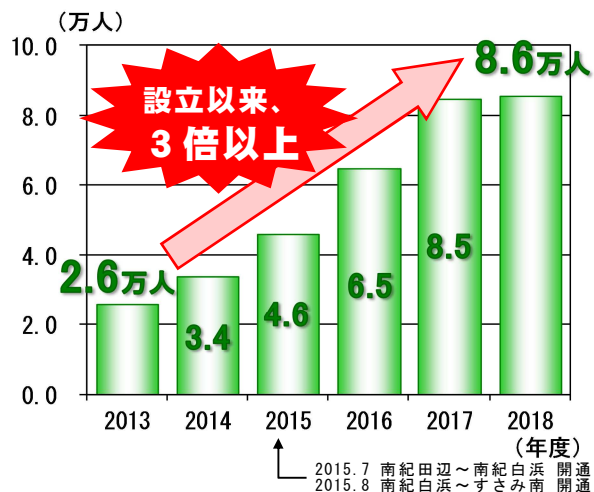
※和歌山市, 岩出市, 紀の川市, かつらぎ町,
九度山町, 橋本市

- 将来を見据えた新たな工場用地の確保のため工業団地を開発中



【工場立地件数の推移(累計)】

- ・2013年5月に、和歌山県、田辺市、みなべ町、白浜町、上富田町、すさみ町が、一体で合宿や大会誘致に取り組むことを目的に設立
- ・2017年度から、新たに串本町が参加
- ・首都圏などで継続的にプロモーションを実施



【県外からの南紀エリアの施設利用者数の推移】

- ・ 高速道路の整備が民間投資を誘引し、スペースワン社が串本町内にロケット発射場「スペースポート紀伊」を建設中
- ・ **2021 年度運用開始**、2020 年代半ばには **年間 20 回の打上げ**を目指す
- ・ 経済波及効果は **10 年間で 670 億円**

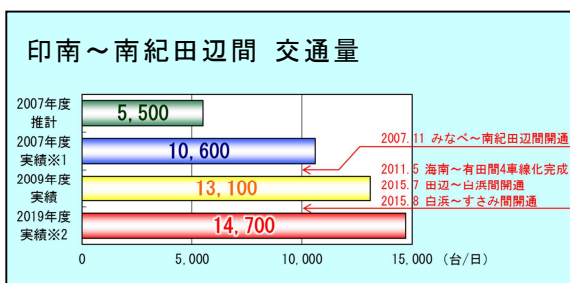
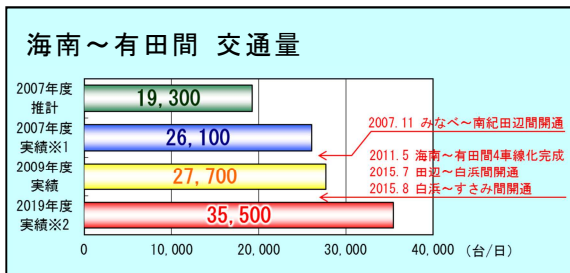


(スペースワン株式会社提供)

近畿自動車道紀勢線・京奈和自動車道の交通の現状

- ・ 高速道路の完成後、交通量は推計以上に誘発され、更にその後も年々増加
- ・ 「有田～印南間」、「印南～南紀田辺間」の交通量は2車線区間では共に全国トップクラス

○交通量の推移と渋滞状況



※1 2007.4～2007.10の交通量 ※2 2019.4～2019.12の交通量



2019.4.7 紀の川東 IC 付近

ワイヤーロープ設置効果

- ・ 県内の暫定2車線区間では2015～2019年に毎年30～40件の人身事故が発生
- ・ 京奈和自動車道ではワイヤーロープによる反対車線へのはみ出し防止の効果大

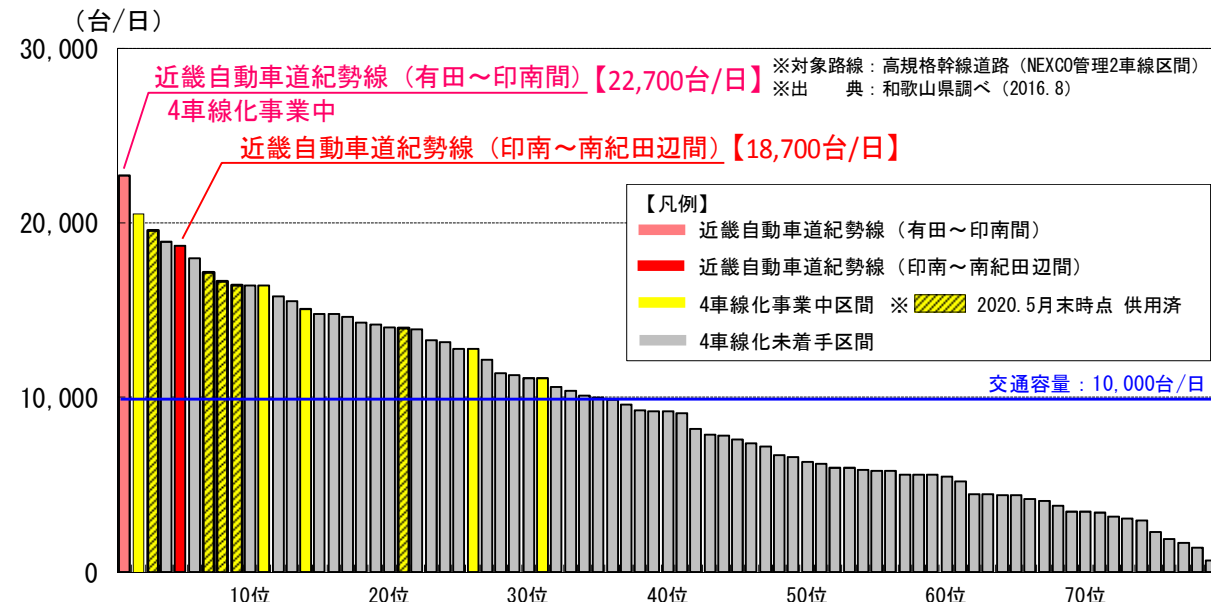


2019.5.2 有田 IC 付近 [下り線渋滞]



2019.5.2 御坊南 IC 付近 [上り線渋滞]

○全国の高規格幹線道路2車線区間の交通量



3. 直轄国道事業及び府県間道路の整備

現状・課題

- ・ 現道の渋滞を解消し、南海トラフ巨大地震等の津波による浸水被害時にも交通機能を確保するため、国道42号有田海南道路等の整備推進が必要
- ・ 全国唯一の「飛び地の村」北山村につながる唯一の幹線道路である国道169号は、観光振興による地域活性化や安全・安心の向上を担う重要な道路であり、残る未改良区間の解消に向け、2018年11月に起工式が行われた奥瀬道路(Ⅲ期)の整備推進が必要
- ・ 国道42号の由良町～広川町間については、連続雨量による事前通行規制等の課題があり、2019年度から国が調査に着手
- ・ 府県間道路である第二阪和国道や鍋谷峠道路が開通し、関西都市圏の拡大による関西経済の活性化に寄与することが期待されるところであり、更なる整備効果が発現されるよう、残る国道371号の整備推進が必要

具体的な措置

- 1 国道42号有田海南道路・冷水拡幅及び田辺西バイパスの早期全線供用に向けた工事推進に必要な予算を確保すること
- 2 国道169号奥瀬道路(Ⅲ期)の工事推進に必要な予算を確保すること
- 3 国道42号由良町～広川町間の直轄道路調査を推進すること
- 4 大阪側の残る区間も含め、国道371号の整備推進に必要な予算を確保すること

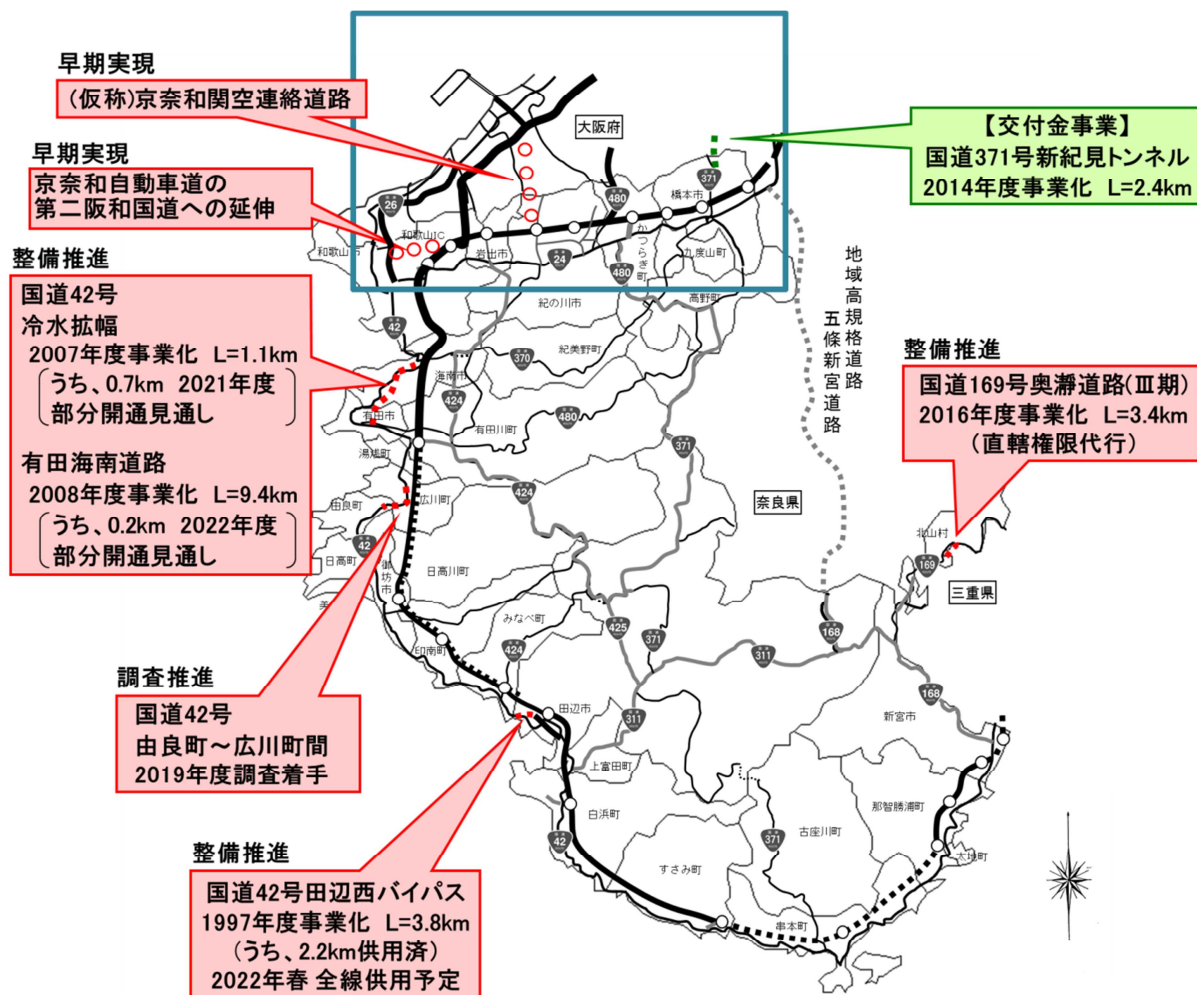
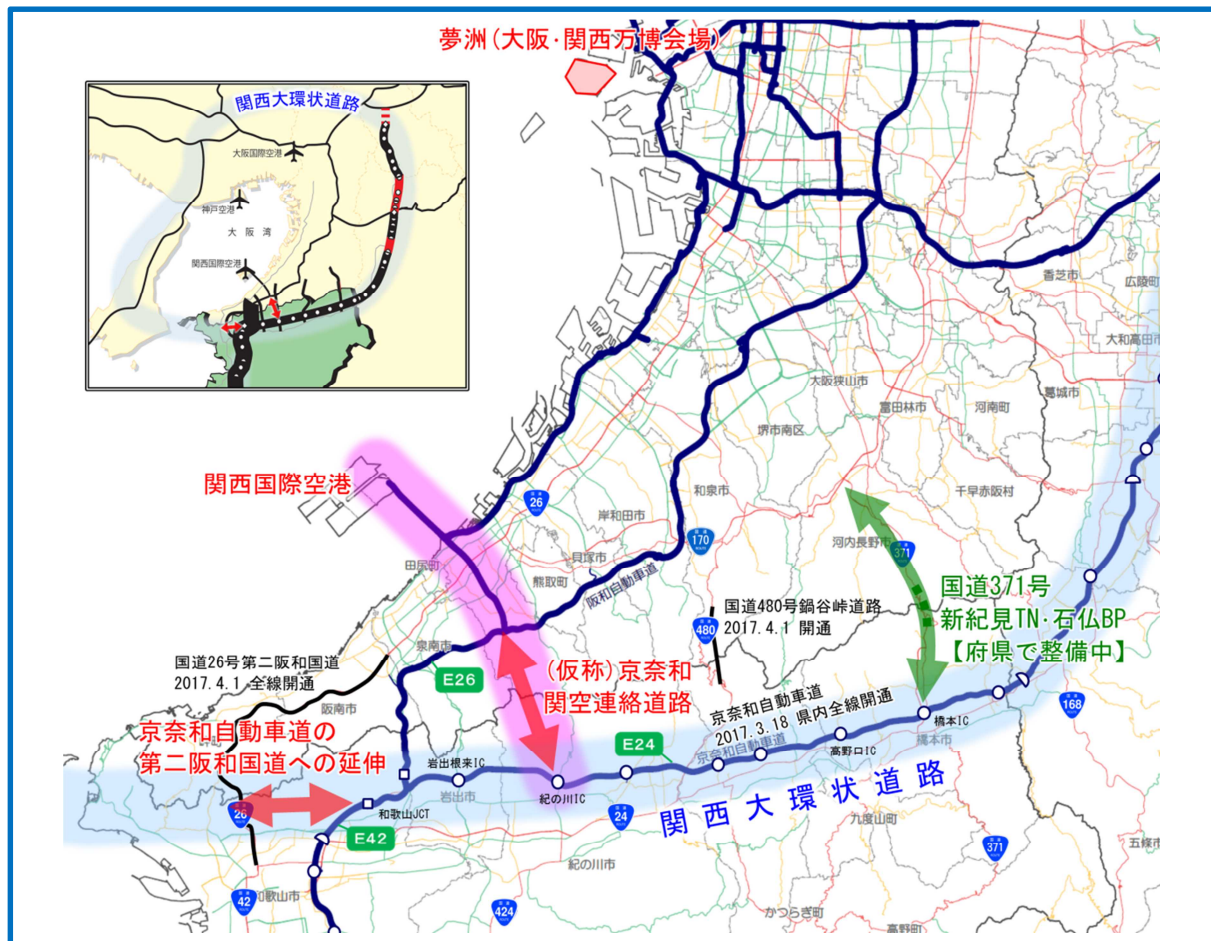
4. 構想路線の早期実現

現状・課題

- ・ 現在、供用中の道路を対象として、重要物流道路が指定されており、今後、新広域道路交通計画が策定され、その中から事業中・計画中を含めて重要物流道路を追加指定
- ・ 2025年の大阪・関西万博の効果を最大化するためには、大阪府や関西圏との更なる連携強化が必要であり、関西大環状道路の一部を形成する「京奈和自動車道の第二阪和国道への延伸」や、京奈和自動車道と関西国際空港をつなぐ「(仮称)京奈和関空連絡道路」の早期実現が不可欠

具体的な措置

- 1 関西大環状道路の一部を形成する京奈和自動車道の第二阪和国道への延伸部と、関西大環状道路から関西国際空港へ直結する(仮称)京奈和関空連絡道路について、新広域道路交通計画に早期に位置づけるとともに、重要物流道路に指定すること
- 2 京奈和自動車道の第二阪和国道への延伸について、直轄道路調査を推進し、早期に事業化すること
- 3 (仮称)京奈和関空連絡道路について、関係府県市による調査と連携しながら、直轄道路調査を推進し、早期に事業化すること



5. 高速道路 I C 等へのアクセス道路の整備

現状・課題

- ・ 交通・物流拠点等から高速道路等へのアクセス性の向上を図るため、I C アクセス道路の計画的な整備推進が必要

具体的な措置

- 1 阪和自動車道の和歌山南スマート I C へのアクセス道路整備に必要な予算を引き続き確保すること
- 2 2021年供用目標の近畿自動車道紀勢線「有田～印南間」の4車線化に合わせて広川南 I C へのアクセス道路整備に必要な予算を引き続き確保するとともに、串本太地道路の開通時期を早期に公表し、（仮称）古座川 I C へのアクセス道路整備を新規補助採択すること

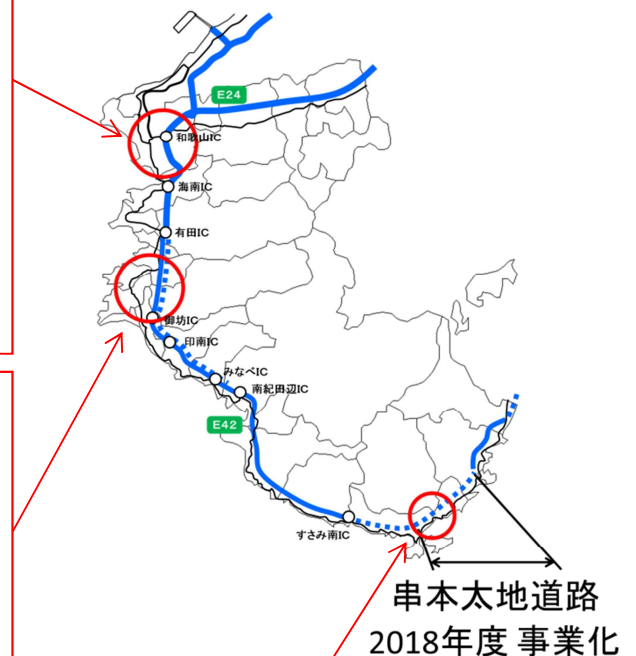
○高速道路 I C 等へのアクセス道路整備の状況

阪和自動車道へのアクセス道路整備



高規格幹線道路	整備済	—
	整備中	---
アクセス道路	整備中	---

近畿自動車道紀勢線の4車線化に合わせたアクセス道路整備



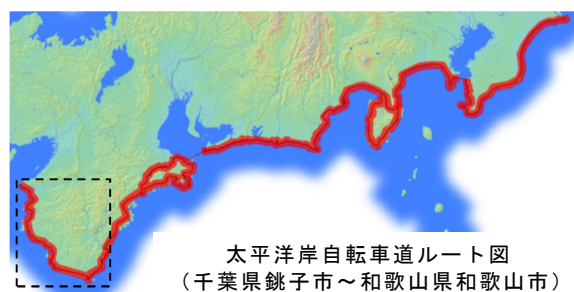
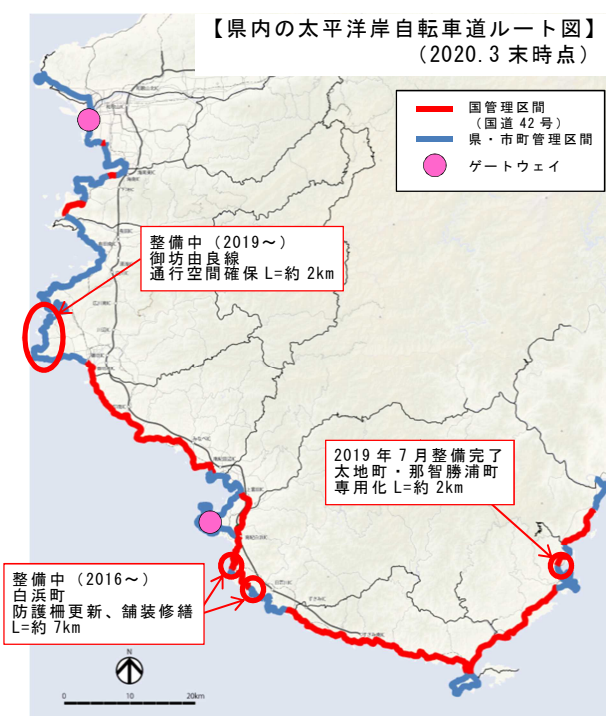
串本太地道路の整備に合わせた
アクセス道路整備
＜（仮称）古座川 I C へのアクセス＞
[道路事業] すさみ古座線
(串本町西向: 0.4km)

総合的かつ計画的な自転車活用の推進

1. 太平洋岸自転車道の整備

現状・課題

- ・ 2019年9月、国が「ナショナルサイクルルート制度」を創設
国・関係6県・2政令市で協議会を設立し、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートへの指定を目指している
- ・ 太平洋岸自転車道として統一した矢羽根型路面表示や案内看板の設置などの整備を進めるとともに、既存専用道路の更新や道路整備に併せた自転車通行空間の確保など、走行環境の向上に積極的に取り組んでいる



矢羽根型路面表示
(由良町)



案内看板
(白浜町)

ナショナルサイクルルート指定に向けた整備

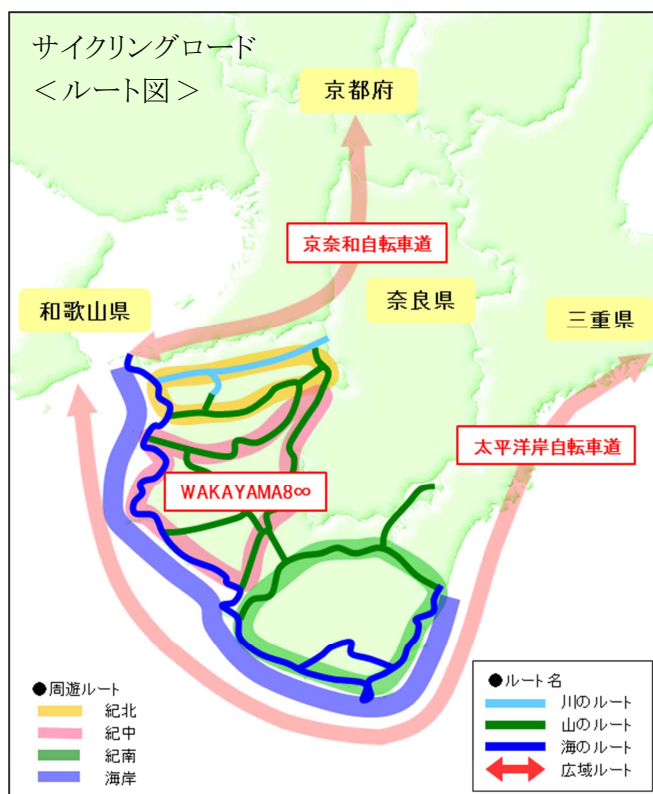
具体的な措置

- 1 国が中心となり進めている「太平洋岸自転車道の整備」に資する事業を着実に推進できるよう、必要な予算を確保すること
- 2 太平洋岸自転車道を構成する国道42号の自動車交通量が多い区間について、ナショナルサイクルルート指定要件に合致するよう路肩を拡幅するなど自転車通行空間を確保すること
- 3 太平洋岸自転車道について、早期にナショナルサイクルルートに指定するとともに、世界に誇るサイクリングロードとして国内外に発信し、更なる誘客が図られるよう、国が中心となってPRを進めること

2. 川・山・海のサイクリングロードの整備

現状・課題

- ・ 本県では、魅力ある地域づくりに活用するため、全長約800kmの「川・山・海」の3つのサイクリングロードの整備を推進し、2017年度までにブルーラインの設置が概ね完了
- ・ 本県の自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針となる「和歌山県自転車活用推進計画」を2019年3月に策定
- ・ 自転車の利用促進を図るため、引き続き専用化や橋梁架設によるサイクリングロードの直線化の推進、案内表示等の充実など、更なる自転車利用環境の整備を推進



河川敷を利用した専用道路（和歌山市）



整備中の専用道路（紀の川市）

具体的な措置

- 1 サイクリングロードの専用化など、更なる自転車利用環境の整備推進に必要な予算を確保すること
- 2 和歌山県自転車活用推進計画に位置付けたルートについて、地域の実情に応じた整備形態を尊重し、道路の未改良区間の整備に併せて路肩拡幅することによる自転車通行空間の整備を交付金の重点配分対象とすること

関空・紀淡・四国高速交通インフラの早期実現

現 状

- ・「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」を設立(2013年9月)
- ・紀淡海峡ルートの実現に向けた機運醸成のため、シンポジウムを開催(2020年2月に徳島市で開催)
- ・関西大環状道路を構成する京奈和自動車道が全線事業化される等着実な整備が進んでいる



2018年5月、和歌山市にて開催したシンポジウム「未来を創る交通インフラ」の様子

【国の動向】

- ・「紀淡連絡道路」は地域高規格道路の候補路線(H6年指定)であるが、計画路線として指定されていない
- ・「四国新幹線(大阪-徳島-高松-松山-大分)」は基本計画路線(S48年告示)であるが、整備計画として決定されていない
- ・北陸新幹線敦賀以西の環境影響評価が開始されるなど、整備計画路線の全線整備完了に向け着実に前進
- ・基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等の今後のあり方において、整備効果の推計やB/Cの新たな算出の可能性、単線による新幹線整備その他の効果的・効率的な整備手法等に係る具体的な調査・検討が行われている

整備の意義

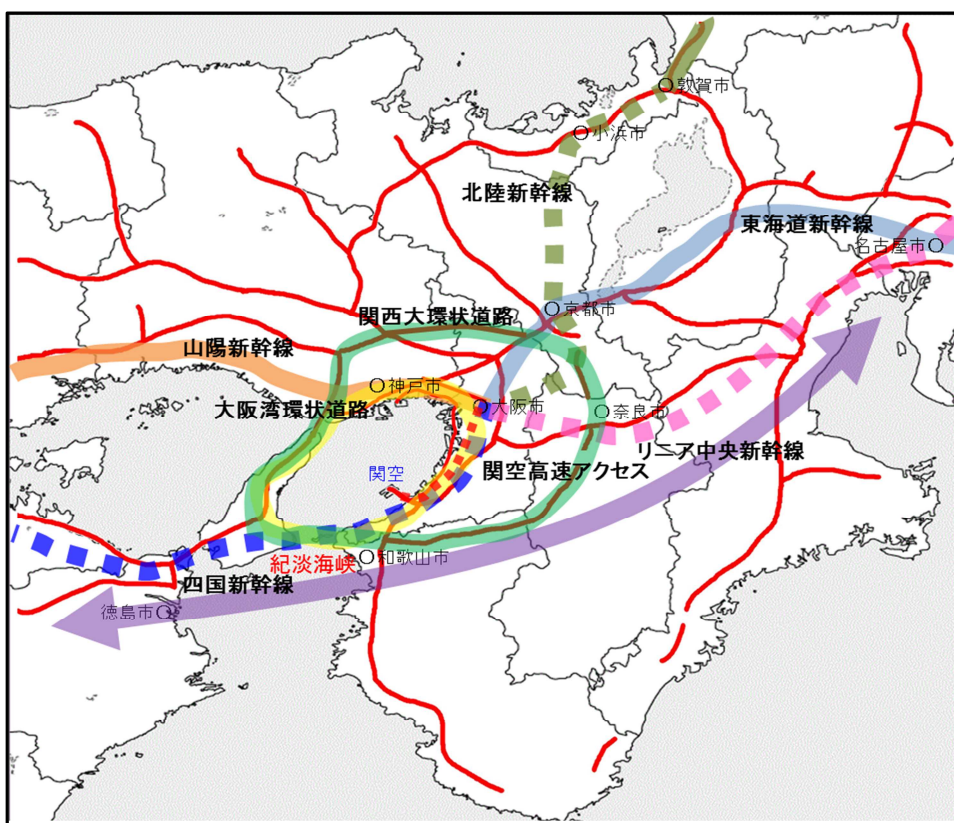
- ① 第2国土軸としての国全体のリダンダンシーの確保
- ② 西日本の大動脈の代替機能を有する四国新幹線の実現
- ③ 関西国際空港の機能強化につながる関西国際空港と大阪都心を結ぶ超高速鉄道の実現
- ④ 関西大環状道路、大阪湾環状道路のミッシングリンクの解消

これらの要となるのが、『紀淡海峡ルートの実現』

具体的な措置

- 1 現在、基本計画路線である四国新幹線を整備計画として決定し、その中に関空及び紀淡海峡ルートを位置づけること
- 2 整備効果測定においては、新たに創設される交通の流れや誘発需要等の整備効果を便益に加えられるような評価方法を早期に構築すること
- 3 紀淡海峡ルートを整備し、京奈和自動車道と神戸淡路鳴門自動車道を接続することにより、早期に第2国土軸を実現すること

● 関空・紀淡・四国高速交通インフラ整備のイメージ



※地図上の赤い線は、高規格幹線道路及び阪神高速の一部

● 四国新幹線、関空高速アクセス整備のイメージ



紀淡海峡連絡橋イメージ
（鉄道・道路併用橋）



紀勢本線へのフリーゲージトレインの導入

現 状

●導入による効果

- ・ 紀勢本線へのフリーゲージトレイン導入により移動時間の短縮や乗り継ぎ解消が図られ、地域住民の利便性の向上や観光客の増加、企業誘致等地域の活性化が期待
- ・ フリーゲージトレイン導入とあわせて津波浸水地域に位置する路線（約74km（約37%））の高台への線形改良を行うことで、高速化の実現に加え、大規模災害発生時における鉄道利用者の安全向上に寄与

●現在の情勢

- ・ 国では九州新幹線長崎ルートへのフリーゲージトレインの導入に向け、2014年10月より、新幹線・軌間変換・在来線の3モード耐久走行試験を開始
- ・ 2014年11月、車軸が摩耗する不具合が発生し耐久走行試験を中断
- ・ 2017年7月、約3万kmの検証走行試験の結果、摩耗対策に相当程度の効果が確認されたが、新たな対策も必要となり耐久走行試験の再開は見送り
- ・ 九州新幹線（西九州ルート）及び北陸新幹線へのフリーゲージトレインの導入は断念
- ・ 2019年度以降は、当面のフリーゲージトレインの活用先として、軌間の異なる在来線間の直通運転を想定して技術開発を継続する方針

課 題

- ・ 新幹線と在来線間の直通運転を想定した技術開発から、在来線間の直通運転を想定した技術開発に変更
- ・ 阪和線・紀勢本線及び関西本線へのフリーゲージトレインの導入には、「新幹線から在来線へのアプローチ整備」や「在来線の改良」など多額のコストを要する
- ・ 高速化のための線形改良にかかる国の補助制度は、整備新幹線の補助制度に比べ、地元・事業者の負担割合が大きくなっている（国 1/5、地方公共団体 1/5、事業者 3/5）

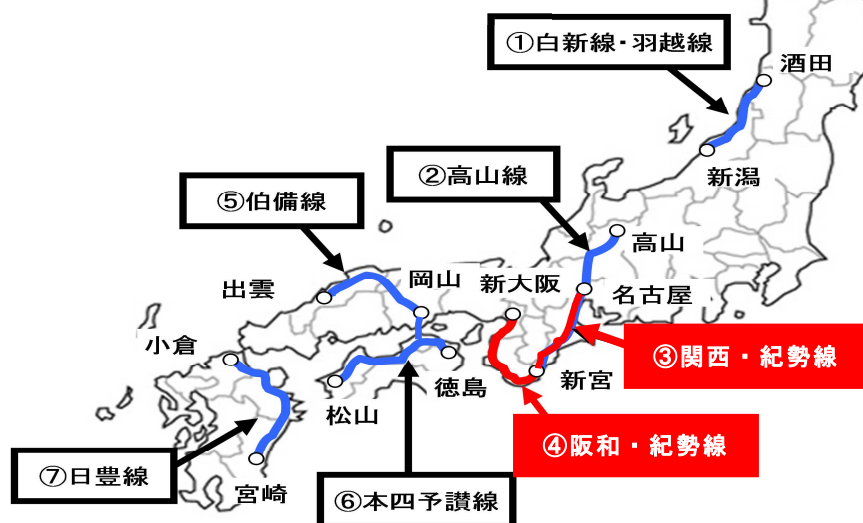
具体的な措置

- 1 阪和線・紀勢線・関西本線へのフリーゲージトレイン導入の早期実現に向け、新幹線と在来線間の直通運転を想定した技術開発に取り組むこと
- 2 フリーゲージトレインの導入にあたっては、地元・事業者の負担軽減のため必要な支援措置を講ずること

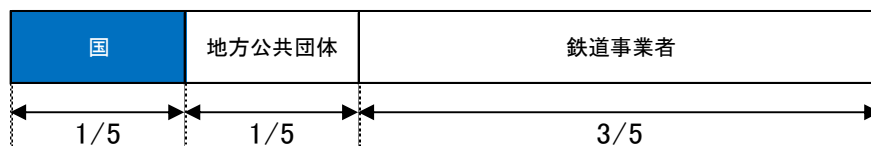
○ケーススタディ 7 路線



フリーゲージトレイン試験車両

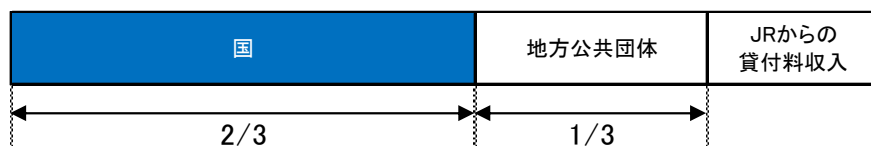


○幹線鉄道等活性化事業費補助スキーム



【参考】

○整備新幹線財源スキーム



関西国際空港の航空需要回復と機能強化

現 状

- ・ 関西国際空港は、伊丹空港の騒音問題の抜本的解決、日本の国際競争力の強化及び関西経済の活性化を図るべく建設・運営され、地元自治体・経済界も多く支援を実施
- ・ 2016年4月からは、関西エアポート株式会社がコンセッション契約により関西国際空港を運営
- ・ 訪日外国人観光客の増加を背景に、中国・東南アジアからの旅客が大きく増加するとともに、欧米等からの長距離路線も就航するなど、航空便発着回数・旅客数ともに伸長し、経営業績も好調に推移

新型コロナウイルス感染症の世界的流行により状況が一変

- ・ 各国の出入国制限の影響により、2020年2月以降、航空需要が激減し、特に国際線の需要回復には相当の期間を要する見込み
- ・ 空港は水際対策の最前線であり、感染拡大防止のため万全の体制を確保する必要がある。現在、入国者に対して、感染防止対策を講じつつPCR検査を実施し、検査結果が判明するまで待機要請が行われており、検疫に相当の時間とスペースを要する状況
- ・ 現在、空港経営にとって非常に厳しい社会経済情勢にあるが、中長期的観点からは、2025年の大阪万博を契機として、国際拠点空港としての地位を更に高めていくためには設備投資が必要不可欠であり、関西国際空港では、2025年までに第1ターミナルビルのリノベーションを完成させる予定

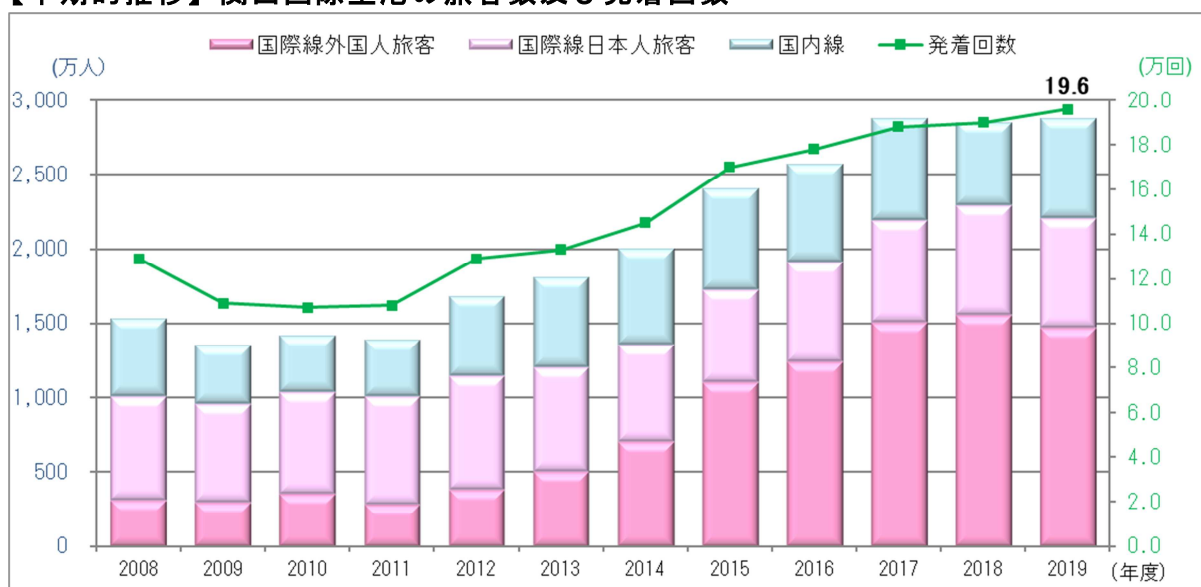
課 題

- ・ 出入国制限が段階的に緩和され国際線需要が回復基調となっても、現状では検疫がボトルネックとなり、国際線旅客便の受け入れが困難
- ・ 関西国際空港の主軸である国際線観光需要の回復には相当の期間を要することを踏まえた国内外の新たな航空販路の開拓
- ・ 現在の厳しい運営状況が長期に及んだ場合、中長期的観点から必要不可欠な未来志向の大規模設備投資（第1ターミナルビルリノベーション）が困難になるおそれ

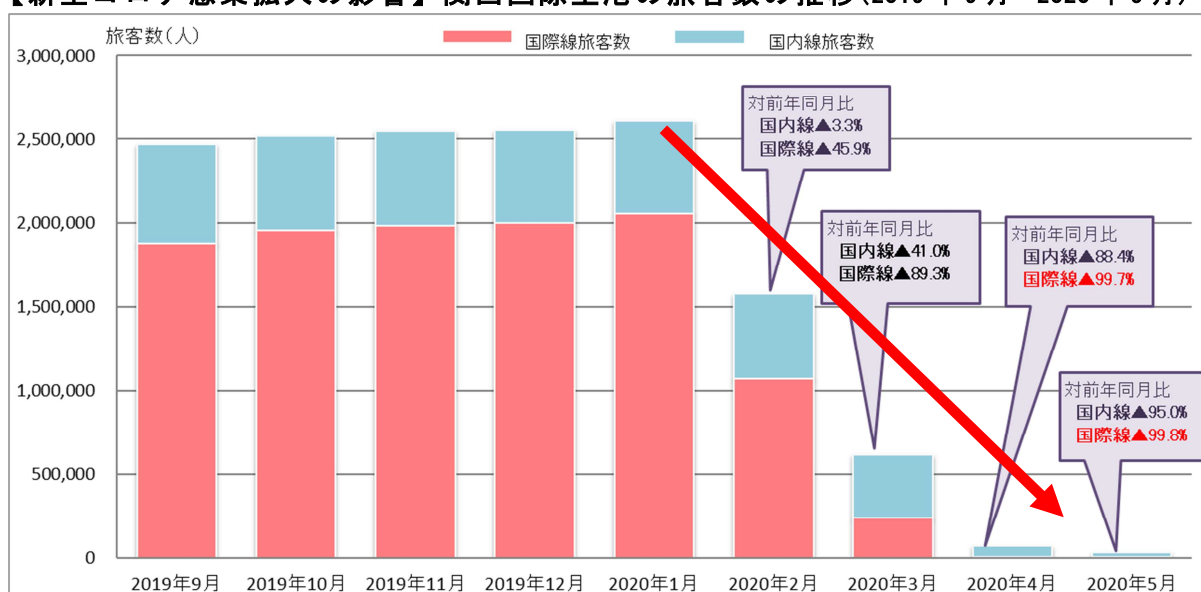
具体的な措置

- 1 出入国制限の段階的緩和に伴う国際線の需要回復に備え、国際旅客便を安心・安全かつ円滑に受け入れることができるよう、迅速な検疫体制を整備すること
- 2 関西国際空港が従前の航空ネットワークを早期に回復し、更には際内乗り継ぎ機能の充実を含めたネットワーク強化を図ることができるよう、必要な支援を行うこと
- 3 空港運営事業者が行う未来志向の投資が継続できるよう、金融・財政などの面において特段の配慮を行うこと

【中期的推移】関西国際空港の旅客数及び発着回数



【新型コロナ感染拡大の影響】関西国際空港の旅客数の推移(2019年9月～2020年5月)



和歌山徳島航路への支援

現 状

- ・ 高速道路料金の引下げにより、和歌山徳島航路を運航する南海フェリー（株）の輸送数は大きく減少
（2007年度：約53万人・台 ⇒ 2008年度：約47万人・台）

そのため本県及び南海フェリー(株)では

- ・ 2009年度に緊急支援措置（1,000円フェリー）を実施した他、関係市町等と連携し利用促進策等を実施

その結果

- ・ 南海フェリー(株)の決算は2012～2019年度の8期連続で黒字を計上したが、その主な要因は経営改善や保有船舶の減価償却終了によるものであり、収益構造自体は改善していない
- ・ 更に新型コロナウイルス感染症の全国的な拡大による利用客の減少で、厳しい経営環境に直面している

課 題

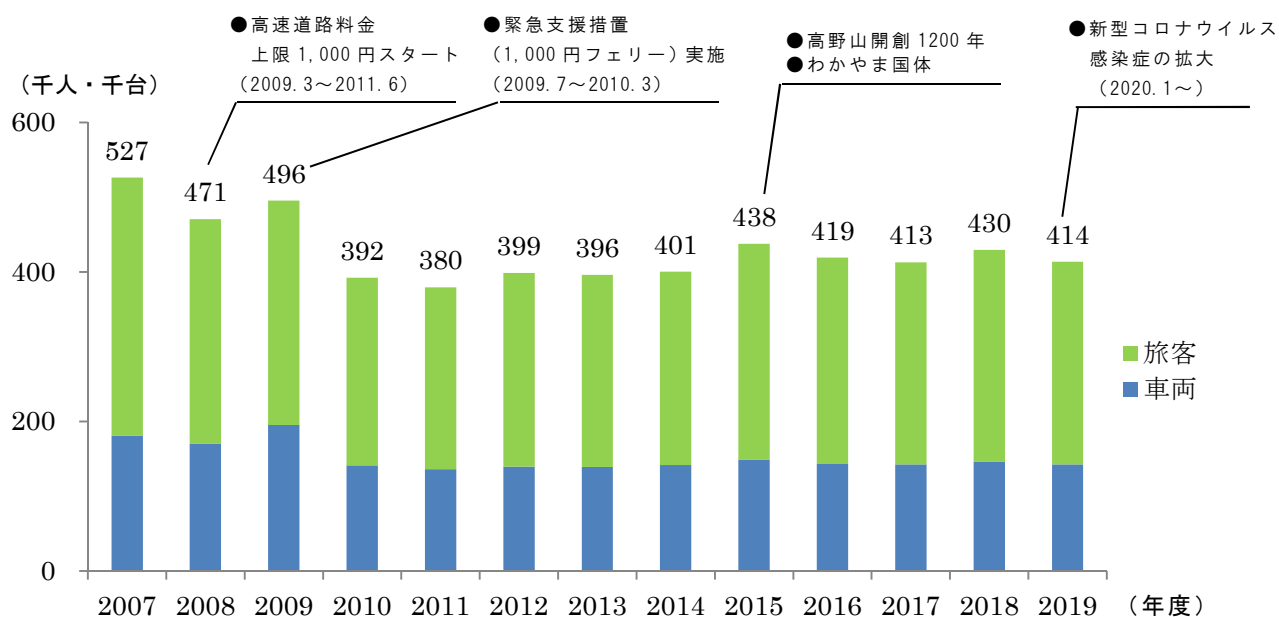
- ・ 保有船舶2隻が耐用年数を大幅に超えていたため、1隻をリプレースし、2019年度に就航したが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、今後も経営状況が厳しいと見込まれることから、2隻目のリプレースは不透明
- ・ 更に、2020年から全世界的に船用燃料油中の硫黄分濃度規制強化（S0x規制）が開始され、S0x規制に適合した燃料油への切り替えによる経費増加への対応が必要
- ・ 国の有効な支援制度が無いため、このままでは、第2国土軸として地域住民の本州四国間交流や大規模災害時の緊急輸送路の機能を担う和歌山徳島航路の存続が危機的状況

具体的な措置

地域住民の本州四国間交流を担い、大規模災害発生時には代替輸送手段となる和歌山徳島航路の維持・確保のため、支援策を講ずること

- 1 船舶リプレースに係る支援制度の創設
- 2 S0x規制対応による負担を軽減するための支援制度の創設
- 3 利用促進の取組に対する支援制度の創設

■南海フェリー(株)輸送実績の推移



■和歌山徳島航路は“第 2 国土軸” 上を運航



■ 9 往復／日 (所要時間：約 2 時間)

■ 使用船舶 (2 隻)

フェリーかつらぎ、フェリーあい

■南海フェリー(株)が保有する船舶

フェリーかつらぎ



1999年4月就航

- 全長/108.00m、全幅/17.50m、深さ/6.10m
- 総トン数/2,620t
- 速力(連続最大出力)/21.60 ノット
- 旅客定員/427 名
- 最大搭載車両台数/8t トラック換算 39 台

フェリーあい



2019年12月就航

- 全長/108.00m、全幅/17.50m、深さ/6.10m
- 総トン数/2,825t
- 速力(連続最大出力)/21.46 ノット
- 旅客定員/427 名
- 最大搭載車両台数/8t トラック換算 37 台

総合的な空き家対策

現 状

●管理不十分な空き家の除却と利活用可能な中古住宅の流通を促進

- ・ 本県の空き家は約9万8,000戸、空き家率20.3%（全国13.6%） 2018統計
- ・ 耐震性のない古い空き家が多く、放置されると危険性が増大
- ・ 空き家は、時間の経過とともに老朽化し利活用が困難

- ・ 県、市町村、専門家団体が連携・協力し、地域毎に相談体制を整備し、定期相談会を開催
- ・ 県内の専門家団体は、国モデル事業を活用し、相談体制を充実
- ・ 県は、空き建築物を除却し跡地の有効活用に取り組む市町村を支援
- ・ 市町村は国の「空き家対策総合支援事業」「空き家再生等推進事業」を活用などし、管理不十分な空き家除却への補助を実施

（ 国制度は跡地活用が必須要件（不良住宅・特定空家等を除く）

※豪雪地帯等においては、令和元年度から上記要件が廃止されている

課 題

●空き家対策関連事業の財源の確保

空き家の除却等に積極的に取り組めるよう継続的な支援が必要

●災害リスクが高い区域での空き家の除却促進

災害リスクが高い津波災害警戒区域及び土砂災害警戒区域においては、土地利用の需要が著しく低く、跡地活用が困難

災害に備え事前除却することが、被害の拡大を防止する上で重要

具体的な措置

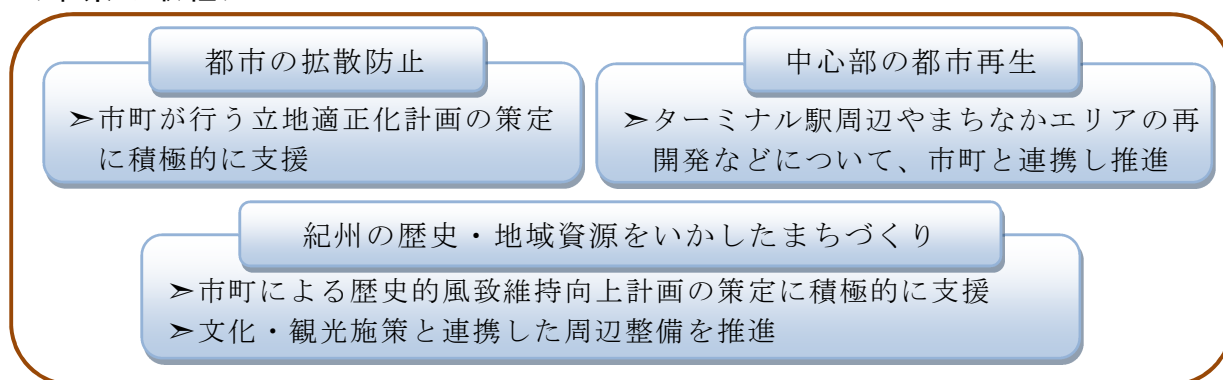
- 1 空き家の除却等の促進並びに専門家団体による相談体制の更なる充実を図るため、引き続き必要な予算の確保を行うこと
- 2 災害リスクが高い津波災害警戒区域及び土砂災害警戒区域については、除却後の跡地活用要件を廃止すること

地域の特徴をいかしたコンパクトなまちづくり

現状・課題

- ・人口減少に転じた現在、都市の拡散と空洞化が進行し、まちなかの空き家・空き地が増加
- ・都市の再生に向け、都市機能の拠点エリアへの集約やまちなか居住の誘導など、空間の密度を高め「コンパクトな都市」に戻しつつ、再開発などにより中心部の新陳代謝を盛んにしていくことが必要
- ・失われつつある地域固有の歴史や伝統を後世に継承するため、歴史や文化遺産などの地域資源をいかしたまちづくりを推進していくことが必要

<本県の取組>



<県内市町の取組>

・市町が実施する事業

自治体名	整備内容	完了予定年度	2021年度必要国費
和歌山市	市民ホールの移設や都市公園、道路の整備 道路美化、沿道住宅修景、歴史的建造物整備	2022年度	5.5億円
有田市	市内中学校を統廃合し移転新設	2024年度	5.0億円
高野町	道路美化、公園整備、歴史的建造物整備	2023年度	1.3億円
湯浅町	道路美化	2021年度	0.2億円
広川町	道路・水路美化、公園・広場整備、歴史的建造物整備	2022年度	0.9億円

地域の特徴をいかしたコンパクトなまちづくりを進めるため、引き続き補助金や交付金による手厚い支援が必要

具体的な措置

コンパクトなまちづくりを推進する「都市構造再編集中支援事業」や、歴史まちづくりを推進する「歴史的風致維持向上計画」を確実に実施するための必要な予算を確保すること【2021年度は国費約12.9億円必要】

インフラ老朽化対策推進に資する制度拡充

現状・課題

- ・ 1955年から1972年頃の高度経済成長期に整備された多くの施設が、更新時期を迎えているが、交付金等の対象となっていない老朽化対策の必要な施設が数多く存在しており、計画的な維持管理・更新が困難な状況
- ・ これらの施設については、公共施設等適正管理推進事業債の拡充により、一定の措置は図られているものの、維持管理・更新は、県単独投資にて対応している状況
- ・ 長寿命化計画を策定し取組を進めている河川護岸（矢板護岸）等の老朽化対策については、交付金等の対象となっていないことから、計画通りに対策が進められない状況
- ・ 計画的な維持管理・更新を行うために老朽化対策に係る事業を交付金等の対象とするなど、更なる支援の充実が必要

交付金等の対象とすべき主な事業例

施設	要望項目
河川	河川護岸（矢板護岸）の老朽化対策
	ダムゲート塗装等の修繕
	河川施設の長寿命化計画策定
砂防	水系砂防の堰堤の維持修繕
港湾・海岸	港湾施設の護岸の老朽化対策
	港湾・海岸施設の長寿命化計画更新
各施設 共通	各施設の定期点検

<河川、砂防、港湾施設の老朽化対策>



河川護岸（矢板護岸）



ダムゲート塗装等



水系砂防の堰堤



港湾施設の護岸

具体的な措置

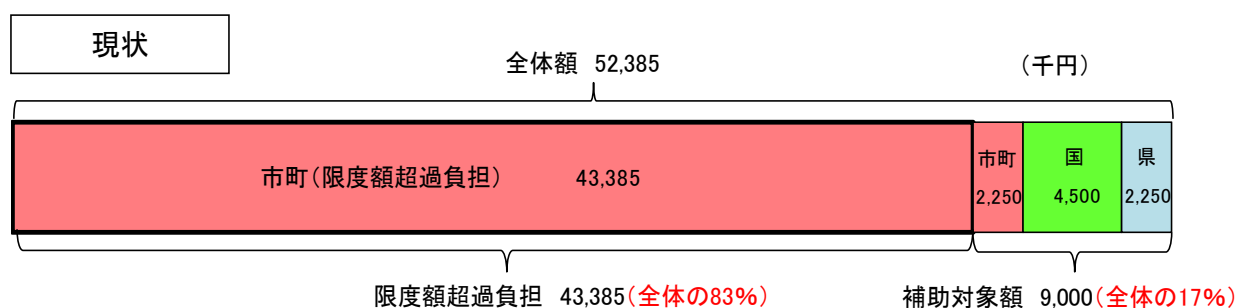
老朽化対策に係る事業を交付金等の対象にするなど、より計画的な維持管理・更新を行うための更なる支援の充実を図ること

住環境整備事業の推進

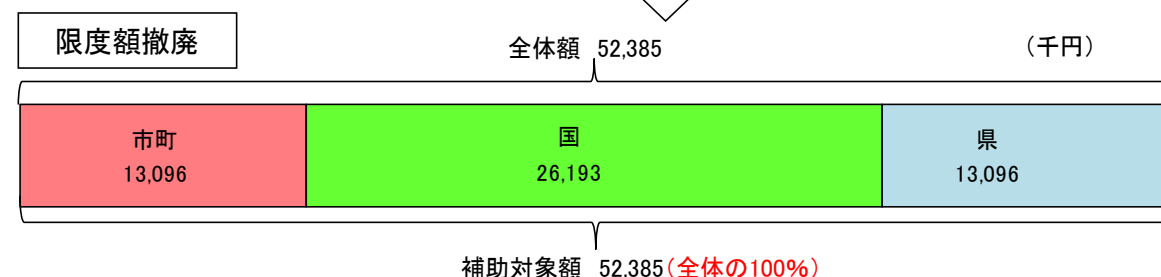
現状・課題

- ・住宅新築資金等の貸付は1996年度に終了したが、地方債の償還や個人からの償還は2021年度まで継続
- ・滞納額は県全体で959件 約24億円
- ・一部事務組合の設置による広域的・効率的な債権回収や法的措置を含む厳格な債権回収など、早期の償還終了に向け取り組んでいるが、継続的かつ十分な国庫補助がなければ市町の経費負担が増大
- ・回収や督促に係る電話代、旅費、給料等の事務経費に対する国庫補助があるが、1件当たりの限度額が設定されており、超過分は市町が負担

<償還推進助成の経費負担> (2019年度実績)



現在の限度額では実費の約17%しか助成対象にならない。



具体的な措置

住宅新築資金等貸付助成事業について、償還終了まで国庫補助制度を継続するとともに、回収や督促等に対する経費の補助限度額を撤廃すること

安心と活力を支える地籍調査

現 状

- 国の予算措置により、本県の地籍調査の進捗率は10年間で22ポイント上昇し48%となったが、未だ全国平均の52%を下回っている状況（2019年度末）

- 本県における地籍調査事業の重要性

- ・災害からの早期復旧・復興のため

地震に伴う津波等の被害が危惧されている地域においては、災害からの早期復旧・復興のため、土地の境界が復元可能な地籍調査の実施が重要
本県では、特に南海トラフ地震における津波浸水想定区域の地籍調査を推進（2019年度末進捗率55%）

- ・社会基盤整備に際しての用地取得のため

本県は、災害時における緊急輸送道路や地域経済の活性化に資する道路などの早期整備が強く求められており、整備に必要な用地取得を円滑に実施するため、地籍調査の早期完了が不可欠

課 題

- ・下記理由により計画した事業面積の実施が困難

- ① 労務費単価の上昇により事業費が上昇（最近3年間で13%増）
 - ② 包括委託方式（※）の普及により事業費が上昇（従来法より7%増）
- （※）専門知識を有する民間の測量会社等が工程管理と検査を行う方式

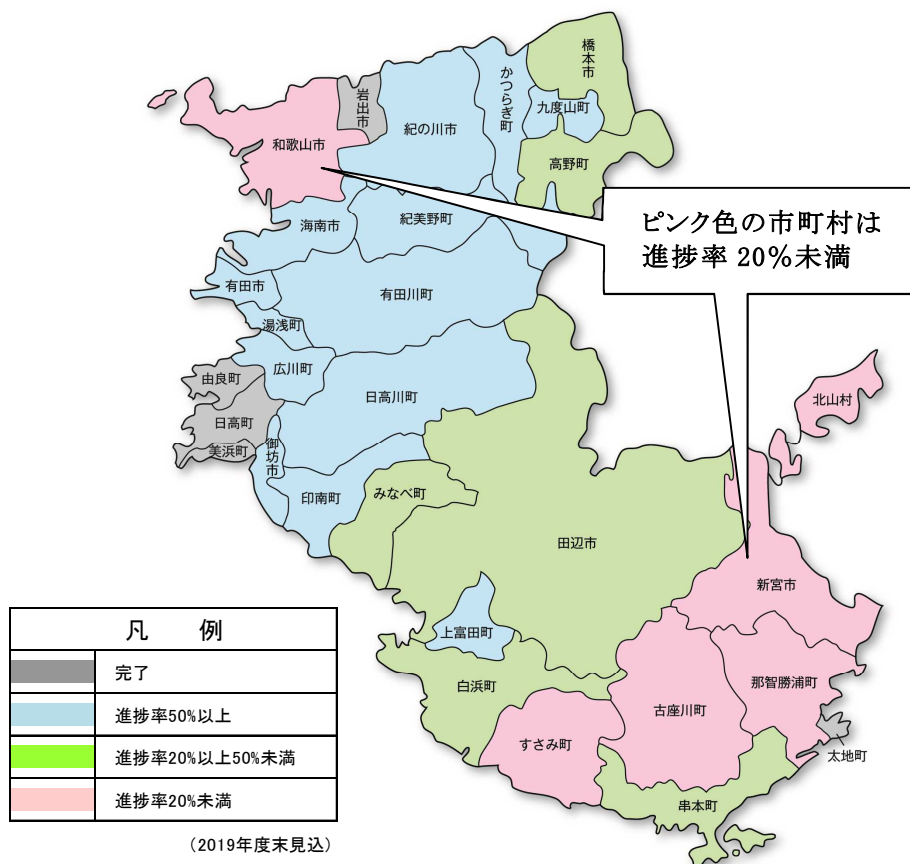
- ・東日本大震災以降、全国で実施市町村数が増加（2012年度 753⇒2018年度 787）

国の2020年度当初予算は、110億円（対前年度比1.01）に増額されたが、
なお地籍調査事業費が不足

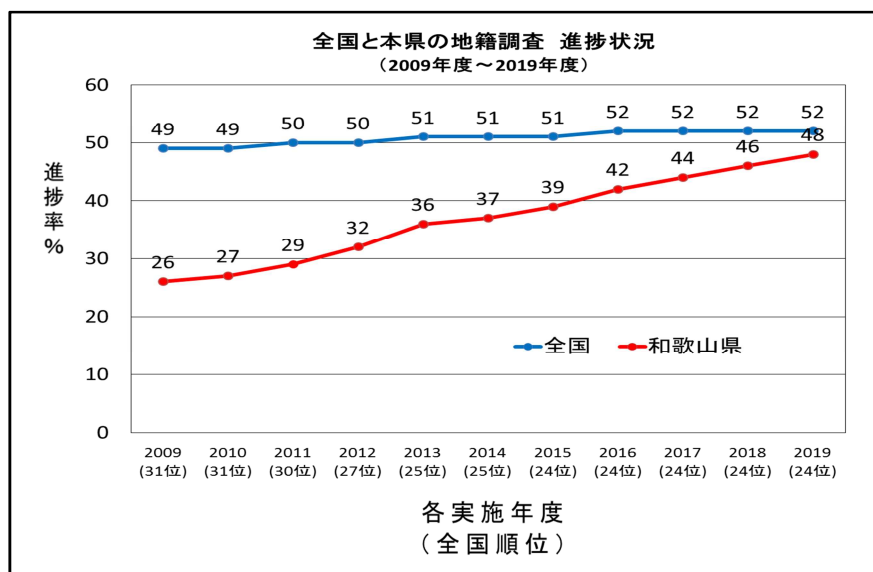
具体的な措置

- 1 国全体の地籍調査事業費を増加させ継続的に確保すること
- 2 社会基盤整備の円滑な実施や被災後の早期復旧復興に資する本県の地籍調査事業費について、今年度以上の予算を確保すること

本県の地籍調査の進捗率



- ・ 2020年度は完了済5市町を除く全市町村で実施中



- ・ 県全体では、毎年度、進捗率 2%程度上昇 (約 110 km²実施)
- ・ 今後、更なる事業推進が必要