

## 伊方発電所の安全対策及び原子力防災対策の充実・強化について

平成 23 年 3 月の東京電力株式会社福島第一原子力発電所事故から 12 年余りが経過したが、依然として国民の原子力政策に対する不安や不信は払拭されていない。

伊方発電所が立地する四国においても同様であり、国は、原子力発電施設等立地地域及び周辺地域はもちろんのこと、国民の安全・安心確保のため、事故原因を徹底究明し、二度とこのような原子力災害が起こることのないよう、原子力施設の安全確保に万全の対策を講じることが求められている。

国では、平成 24 年 9 月に原子力規制委員会を設置し、平成 25 年 7 月に施行された新たな規制基準に基づき、申請のあった原子力発電所に係る同基準への適合性審査を実施しており、原子力規制委員会によって安全性が確認された原子力発電所については、その判断を尊重し再稼働を進める方針である。四国電力株式会社伊方発電所 3 号機については、平成 27 年 7 月に原子炉設置変更許可がなされた後、平成 28 年 8 月に再起動しているが、原子力について、国民理解が十分進んでいるとは言えないほか、使用済 MOX 燃料を含めた使用済燃料対策、廃炉技術の確立などについても、課題となっている。

また、原子力防災対策については、原子力規制委員会が策定した原子力災害対策指針を踏まえ、関係自治体において、避難対策をはじめとする防災対策の拡充・強化に取り組んでおり、国においても自治体への支援体制を強化しているが、自治体だけでは解決困難な課題について、国がより主体的に、責任を持って取り組む必要がある。

よって、国におかれては、次の事項について、格別の措置を講じられるよう強く要望する。

### 1 伊方発電所の安全対策の強化等について

#### (1) 原子力発電所の安全対策の充実・強化及び安全文化の醸成

ア GX 脱炭素電源法の成立を踏まえ、高経年化した原子炉に係る新たな安全規制を含め、厳正な規制を行うとともに、最新の知見に基づき安全対策の充実・強化に取り組むこと。

イ 伊方発電所の安全性向上及び重大なトラブルの再発防止に向けて、新検査制度の実効性を高めるとともに、継続的な制度改善を図ること。

ウ 安全最優先の意識の下、安全管理体制の充実・強化と安全文化の醸成に向けた自主的かつ継続的な取組が一層進められるよう事業者を指導すること。

#### (2) 廃炉対策

ア 伊方発電所 1 号機及び 2 号機の廃止措置状況を厳正に確認・指導するとともに、我が国では加圧水型原子炉の廃炉実績がないことを踏まえ、伊方

発電所における廃炉技術の研究が進むよう取り組むこと。

イ 原子炉の解体等に伴い発生する低レベル放射性廃棄物の処分については、事業者の取組が加速するよう積極的にサポートすること。

### (3) 使用済燃料対策

ア 使用済燃料の確実な搬出や再処理など、核燃料サイクルの取組を一層加速するとともに、伊方発電所でも一時的に保管している使用済MOX燃料の処理・処分の方策を早期に決定すること。

イ 伊方発電所内で設置工事が進められている乾式貯蔵施設については、引き続き、再処理までの一時的保管であることや安全性を広く丁寧に説明すること。

ウ 使用済燃料の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の確実な推進に向け、国が前面に立ち、今まで以上に責任を持って取り組むこと。

### (4) 説明責任の履行、情報公開及びコミュニケーションの強化

ア 高経年化した原子炉に係る新たな安全規制を含め、原子力安全規制の取組状況や安全性の確認結果について、広く国民や地域への説明責任を果たすとともに、情報公開を徹底すること。

イ 核燃料サイクルや使用済燃料対策のほか、新たに方針が示された運転期間の考え方などを含めた原子力政策について、長期的な視点に立った原子力発電の位置付けや将来像を明確にした上で、国民に広く丁寧に説明すること。

ウ 原子力発電所に求められる安全性に関する社会的合意形成に向け、住民を含む関係者間でのリスクコミュニケーションの取組を推進すること。

### (5) 原子力発電所に対する武力攻撃やテロ行為への対応

ア 国内外の連携を強化し、情報収集や国際協力を行うなど、未然防止に努めること。

イ 武力攻撃等が行われるような事態になった場合に、迅速な対応ができるよう万全を期すこと。

### (6) 原子力発電所周辺上空の飛行禁止の法制化を図ること。

## 2 原子力防災対策の充実・強化について

### (1) 原子力災害対策指針の充実及び住民への丁寧な説明

ア 原子力災害対策指針について、最新の知見や、佐田岬半島の立地特性を踏まえた関係自治体等の意見を適切に反映するとともに、住民の安全確保の視点に立った改定を継続的に行うこと。

イ 科学的根拠に基づく避難等防護措置の考え方について、屋内退避の有効性も含め、立地地域の住民をはじめとする国民に対し、丁寧に分かりやすく説明すること。

### (2) 住民避難の実効性向上のための広域避難体制の整備

災害時には、大分県への避難も含め、陸・海・空のあらゆる避難手段を活用した広域搬送が不可欠であるほか、県内外の避難所等における物資供給も重要であり、これら広域避難に係る人的・物的支援について、省庁横断的な調整・対応を図り、早期かつ確実に実施すること。

(3) 緊急時の円滑な避難等に備えた道路ネットワークの機能強化

緊急時の円滑な避難、緊急輸送に備え、経路となる大洲・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 車線化の促進に必要な予算を重点的に配分すること。

(4) 緊急時モニタリング体制の整備

緊急時モニタリングについては、国が責任を持って統括し、確実に実施されるよう、訓練などによる最新の知見を踏まえ、地域の特性を考慮した実効性のあるモニタリング体制を示すとともに、資機材の整備等を図ること。

(5) 原子力発電施設の安全・防災対策に係る交付金の確保

ア 放射線監視等交付金については、住民の安全・安心の確保に資するモニタリング事業において、平常時から緊急時までの適切な監視・公表等に必要な費用を確保すること。その際には、福島第一原発事故以降に強化されたモニタリング体制及び地域の実情に応じた取組の継続に支障を生じさせないこと。

イ 原子力発電施設等緊急時安全対策交付金については、伊方発電所が立地する佐田岬半島が急峻で狭隘な避難経路が多い等の全国的にも特異な地域事情を踏まえ、迅速かつ円滑な住民避難に資する避難円滑化事業及びドローンの更なる活用など原子力防災体制の充実・強化に必要な費用を確保すること。

## 四国地方の高規格道路ネットワークの整備推進について

四国における高規格道路ネットワークは、本州四国連絡道路と相まって、四国と本州間の物流をはじめとする様々な経済活動や観光等を支えると同時に、地方の持つポテンシャルを最大化し、魅力ある地方の創生に必要な社会基盤である。

また、昨今の少子高齢化や本格的な人口減少社会を迎える中で、社会経済の活力を維持・発展させ、地域の自立や都市と地方の共生による健全な国土の発展を図るためにも、国土政策上の観点から戦略的に整備を進めていく必要がある。

さらに、「平成30年7月豪雨」や「令和2年7月豪雨」では、高速道路や国道の通行止めが発生したが、高速道路の4車線化や高速道路と国道のダブルネットワークが形成されていた箇所において、早期に交通開放がなされ緊急車両や緊急物資等の輸送機能が速やかに確保されるなど、強靱な高規格道路ネットワークの必要性が再認識された。

これらのことから、平時の救急医療をはじめ、南海トラフ地震や豪雨災害等への備えなど、住民が安全で安心な生活を営んでいくために必要不可欠な「命の道」として、早急な整備が求められている。

こうした状況の中、四国においては、令和4年3月に四国横断自動車道（徳島沖洲IC～徳島JCT）の4.7kmの区間が、令和5年3月に大洲・八幡浜自動車道（八幡浜道路）の3.8kmの区間が開通するなど、着実に整備が進められているものの、未だ多くのミッシングリンクを抱えている。

また、令和元年9月に暫定2車線区間の4車線化を計画的に推進する「高速道路における安全・安心基本計画」が策定されるとともに、令和4年12月に徳島自動車道「脇町IC～美馬IC」間のうち約4.8km、令和5年2月に松山自動車道「内子五十崎IC～大洲IC」間のうち約4.4kmにおける4車線化事業の着工式が開催されるなど、高規格道路の機能強化が順次図られているものの、未だ暫定2車線区間が多く残っており十分とは言えない。

よって、国及び関係機関におかれては、地域の発展や住民の安全・安心な暮らしを守る上で必要不可欠な高規格道路ネットワークの整備に関して、次の事項について、格別の措置を講じられるよう強く要望する。

- 1 道路整備の遅れた地方の実情を認識し、経済性や効率性のみを優先することなく、地域の孤立化を防ぎ、救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送などに必要不可欠な高規格道路ネットワークを形成する道路に対して当初予算において十分な予算を確保し、計画的で着実な整備が可能となるよう措置すること。
- 2 四国の高規格道路ネットワークの基幹を成す次の各路線の整備に関し、格

別の措置を講じること。

- (1) 四国横断自動車道の整備中区間（阿南 I C～徳島津田 I C）の早期完成を図ること。
- (2) 四国横断自動車道の未事業化区間（一本松～御荘、宿毛和田～宿毛新港）の早期事業化を図ること。
- (3) 四国横断自動車道の整備中区間（窪川佐賀道路、津島道路、佐賀大方道路、大方四万十道路、宿毛内海道路）の整備推進を図ること。
- (4) 今治小松自動車道（今治市～今治市）と高知東部自動車道（南国市～安芸市）の整備推進を図ること。
- (5) 阿南安芸自動車道（牟岐～海部、奈半利～安田）の早期事業化及び（美波～牟岐）の計画段階評価に着手すること。
- (6) 阿南安芸自動車道、徳島環状道路、高松空港連絡道路、高松環状道路、大洲・八幡浜自動車道、松山外環状道路、高知松山自動車道等の整備推進を図ること。
- (7) 四国縦貫自動車道の徳島 I C～川之江東 J C T間、松山 I C～大洲 I C間と四国横断自動車道の徳島津田 I C～徳島 J C T間、徳島 I C～鳴門 J C T間、高知 I C～須崎東 I C間、西予宇和 I C～大洲北只 I C間の早期 4 車線化を図ること。
- (8) 西瀬戸自動車道の県境～伯方島 I C間、大島南 I C～今治北 I C間と今治小松自動車道の今治湯ノ浦 I C～いよ小松 J C T間の早期 4 車線化を図ること。

## 子育て支援施策の充実・強化について

人口動態統計によると、我が国の令和4年の出生数は、概数値で、77万747人で、前年の81万1604人より4万857人減少し、明治32年の人口動態調査開始以来最少であり、初めて80万人を下回った。また、国が令和2年に取りまとめた「少子化社会対策大綱」の目標として、若い世代における結婚、妊娠・出産、子育ての希望がかなうとした場合に想定される出生率である「希望出生率1.8」の実現が掲げられているが、令和4年の合計特殊出生率は1.26で、7年連続の低下となっており、目標から遠く及ばない状況となっている。

そのような中、本年4月に子ども関連施策を一元的に担う「こども家庭庁」が創設されたところであるが、こうした状況を打開するためには、結婚、妊娠・出産、子育てへの支援や子育て世帯の経済的負担の軽減など、子育て支援施策の更なる充実・強化が必要である。

市町村が実施している子どもの医療費助成制度は、子育て世帯が安心して、子どもを産み、育てるための重要な役割を担っており、すべての都道府県において財政的支援を行っているが、市町村の財政力などにより、助成内容に格差が生じているのが現状であり、こうした状況は全国的にも同じことがいえる。この助成制度については、これまでも全国知事会をはじめとして、地方自治体が全国一律の制度の創設を要望してきたところだが、いまだ実現されていない。

同様に、学校給食についても、地方自治体の財政力によって保護者負担が異なることのないようにしなければならない。

また、国は、小学生以上の子ども医療費助成にかかる国民健康保険の国庫負担金については、減額調整措置を講じていることから、国民健康保険の財政に大きな影響を与えている。

さらに、保育所等や放課後児童クラブについては、施設整備等を図っているものの、地域ごとの需要に見合う保育士や放課後児童支援員の確保が不十分であることから、受け入れに制約が生じており、待機児童が発生している。

よって、国におかれては、以下の事項について、格別の措置を講じられるよう強く要望するものである。

### 1 地方自治体の実施する子育て支援施策に対する適切な財政措置

地域の実情に応じてきめ細かにサービスを提供している地方自治体の創意工夫が活かせるよう、自由度の高い交付金や、複数年度にわたる柔軟かつ大胆な施策の実施と効果検証が可能となる基金制度を創設すること。

### 2 全国一律の子どもの医療費助成制度の創設

少子化対策の観点から、全国一律の子どもの医療費助成制度を創設すること。

### 3 学校給食費の無償化

学校給食費の無償化を検討するに当たっては、次のことに留意すること。

- ・学校給食法の趣旨を踏まえ、児童及び生徒の心身の健全な発達や、食に関する正しい理解と適切な判断力を養う学校給食の目標が達成できる制度とすること。
- ・自治体によって、学校給食費や食材の調達状況等が異なることから、それらの状況を把握した上で制度設計を行うこと。またその際には、新たな費用負担が生じることがないようにすること。
- ・保護者負担の在り方についても、国民的な理解が得られるような対応を検討すること。

### 4 国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置の廃止

小学生以上の子ども医療費助成に伴う国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置を直ちに廃止すること。

### 5 保育士人材等の確保

保育士や放課後児童支援員の一層の処遇改善及び再就職支援等の多様な取組による人材確保対策をさらに強化するとともに、これらの取組を行うための財源確保を確実にすること。

