

写

令和5年度

千葉県への提言と要望書

一般社団法人千葉県経済協議会

令和5年10月17日

千葉県知事
熊谷俊人様

一般社団法人千葉県経済協議会
会長金子庄吉

令和5年度 千葉県への提言と要望について

平素より、千葉県経済協議会の運営に格別のご支援、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

県におかれましては、長期にわたった新型コロナウイルス感染症対応や、第5類移行後の経済の活性化等につき、全力で取り組まれていることに深く敬意を表します。

当協議会では「千葉県経済発展のために必要な課題の解決や、会員の事業環境改善」のため、毎年度、提言と要望を行っておりますが、昨年度の提言と要望に対しても、多くの前向きな回答をいただき、改めて、県の取組や対応に対して感謝申し上げます。

さて、私ども会員企業・団体は、カーボンニュートラル社会の実現や、デジタル・トランスフォーメーションの推進という極めて大きな課題に直面しております。また、原材料や燃料価格の高騰、サプライチェーンの不安定化、加えてますます深刻化する人手不足など、厳しい経営環境に適切に対応していく必要があります。

これらの、一つの企業では対応が難しい諸課題については、県の強いリーダーシップと、将来を見据えた的確なビジョンのもと、行政と企業が連携を密にして取り組んでいくことが、これまで以上に求められています。

今年度の提言と要望については、会員アンケートの実施や各種委員会での議論等を経て別添のとおり取りまとめました。

当協議会と致しましては、今後とも、県ご当局と意見交換しながら様々な取組を進めてまいりますので、県におかれましても、この提言と要望の内容を今後の政策立案等に活かしていただき、本県のさらなる飛躍に向けて取り組まれますようお願い申し上げます。

1. 京葉臨海地域立地企業等の競争力強化等に向けた環境整備について

(1) 京葉臨海地域立地企業の新鋭設備への更新等に対する財政支援について

京葉臨海地域は、我が国の基幹産業であるエネルギー、鉄鋼、石油化学などの産業集積地として、また、県民に必要な雇用の場として、重要な役割を担っています。

近年、設備の老朽化が進む一方で、激化する国際競争、脱炭素化等の環境対策、DX(デジタル・トランスフォーメーション)、震災・防災対策等の課題への対応を迫られています。さらに、原材料価格の高騰やサプライチェーンの不安定化なども加わり厳しい経営状況が続いており、事業の集約化等による産業の空洞化や雇用の場の喪失が一層進むことが懸念されます。

そこで、当該地域の企業が、引き続き千葉県そして我が国の産業発展を担い、雇用の場を提供できるよう、また、各企業の設備投資が積極的に行われることにより、環境負荷が低減し内需の拡大による経済の好循環につながるよう、設備投資に対する財政支援の強化を要望します。

①国の助成制度である「石油コンビナートの生産性向上及び強靱化推進事業」は、製油所中心の支援にとどまっていることから、石油産業以外の産業も対象とするなど、支援の拡充を図るよう国に対して要望願います。

②県では、「千葉県立地企業補助金」による助成を行っていますが、立地企業による再投資について、建物の建替え等は対象とされる一方で、新鋭設備への更新等は対象となりません。全国的には設備に係る再投資も助成対象とする県もあるなかで、本県の助成制度は十分とは言えない状況にあります。そこで、制度を拡充し、設備に係る再投資も助成対象とするよう要望します。

また、他県において基金を設けて財源を確保している例もあることから、基金設置についても検討するよう要望します。

③設備のみの再投資についても県が補助対象とすることについて、本年度中に具体的な方向性等をお示しいただけるとのことですので、よろしくお願いいたします。

(2) 工業用水道事業について

県では、千葉県工業用水道事業施設更新・耐震化長期計画(平成 30 年度から

40年間)、中期経営計画(令和5年度から5年間)及び千葉県工業用水道業務継続計画に基づき事業を進めています。今後とも、これらの計画に沿って安定給水の確保を図るとともに、受水企業の負担軽減に努めるよう以下のとおり要望します。

①受水企業の負担軽減について

工業用水道事業は、開始以来、数十年を経過しており、その間、社会や企業を取り巻く環境も大きく変化しています。そうした中であっても、当初の枠組みである責任水量制(使用水量に関わらず未売水分を含め負担する仕組み)が維持されていることが、厳しい競争下にある現在の企業活動にとって大きな障害の一つとなっています。そこで次の3点につき要望します。

ア. 「未売水分を受水企業が負担し続ける現行の仕組み」については、社会の趨勢にそぐわないなど様々な問題があると考えます。他県では未売水分を料金負担させない例もあると聞いておりますので、その仕組みについて研究し、受水企業へ情報提供するとともに、企業負担を下げる方向で仕組みを見直すこと

イ. 実際の給水量に応じた適正な事業規模への見直し(ダウンサイジング)を進めるとともに、徹底した効率化、経費節減を図ること

ウ. 未売水削減の観点からも企業立地促進を図ること

②施設の適切な耐震性評価に基づく計画的な施設の更新・補強について

本県の工業用水インフラの強靱化は、産業界全体に渡るサプライチェーン維持のために不可欠であり、インフラ脆弱化の進展は各種の調達先の「日本離れ」にもつながりかねない問題です。

建設以来長期間を経て老朽化の著しい施設も少なくないことから、適切な耐震性評価に基づき、施設更新・耐震化長期計画(平成30年度～令和39年度)を見直しながら、新たな中期経営計画(令和5年度～9年度)に基づき、引き続き計画的に施設の更新・補強を進めるよう要望します。

③業務継続計画について

業務継続計画(BCP)については、工業用水事業自身の復旧計画にとどまらず、各受水企業の業務継続を担保することが本来の趣旨・目的であるとの認識のもと、これを満たす初動体制、バックアップ策および想定される受水企業側との調整ならびに事前の協議・確認など、BCPとして備えるべきレベルを有するも

のとなるよう、以下の 3 項目をはじめとして必要な見直しを行い、有効性を高めていくことを要望します。

ア. 災害時の応援給水について

各地区相互間の応援給水実施についての制約及びその解決策、実施の際の具体的条件や手順等について、受水企業とも協議のうえ、国等の関係機関と調整し可能なものから、BCP に織り込むよう要望します。

イ. 受水企業が必要最低限の操業を維持できる水量の調査について

受水企業の操業継続担保こそ BCP の根幹との認識のもと、受水企業が必要最低限の操業を維持できる水量を効果的な手法により把握したうえで、客観的データに基づいた BCP となるよう要望します。

ウ. 長期停電時の電源確保について

公共団体における非常用電源確保の目安は一般的に 72 時間とされていますが、令和元年秋の災害時には工業用水道施設の全面復旧に 10 日間を要しました。こうしたことから、受水企業の操業継続を担保するため、72 時間を超える場合の電源確保(復旧)計画について、非常用電源の燃料販売業者との協定締結など、引き続き施設ごとに具体的な検討を進めて、それを BCP に落とし込むことにより受水企業の懸念を払拭するよう要望します。

(3) 航路浚渫事業への支援について

千葉港、木更津港等は、京葉臨海コンビナートを支える基本的な産業インフラであり、港湾機能の維持及び充実を常に図っていく必要があります。現在、千葉港千葉中央地区で公共埠頭の再編整備計画も進められているところです。

比較的広範囲にわたる京葉臨海地域には公共埠頭も民間埠頭もあり、また、埠頭に接続する水域施設として航路が計 15 か所開削されています。

航路の安全確保のためには定期的な浚渫が必要ですが、現在、多くの航路において、港湾施設であるにもかかわらず、利用者である埠頭設置企業が全面的に航路浚渫事業を担っているのが実情であり、企業にとって大きな負担となっています。

そこで、同地域の産業競争力強化や重要素材・エネルギー産業が担うサプライチェーン強靱化のためにも、国の制度の活用等による企業負担の軽減(適正な受益者負担)及び積極的な民間活用による工期短縮ならびに更なるコスト削減について検討することを要望します。

(4) 事業活動と調和の取れた環境政策の推進について

京葉臨海地域立地企業の多くが、地域の環境に配慮した各種の環境対策を実施しております。したがって、このことを評価いただき、県として今後とも事業活動との調和に配慮した環境政策を推進されるよう要望します。

(5) カーボンニュートラルコンビナートの推進について

国と県により宣言された 2050 年カーボンニュートラル(ネットゼロ)は、最重要の課題であるとともに、技術面・コスト面などきわめてハードルの高い目標となっております。

特に、京葉臨海地域に集積するエネルギー産業やエネルギー多消費型の重要素材産業等においては、目標達成に向けて革新的な技術的イノベーションや、炭素循環社会の実現を急速に進めていく必要があります。そのためには、個々の企業や業界だけでなく、産官学の総力をあげて脱炭素化に取り組んでいくことが重要であり、とりわけ技術的イノベーションが不可欠な産業に対する政策支援の強化が必要だと考えます。

今後、令和 4 年 11 月に立ち上げた京葉臨海コンビナートカーボンニュートラル推進協議会などを活用して県のイニシアティブを発揮しながら、企業のニーズを把握しつつ支援を強化し取り組みを加速することが必要です。

そこで、次の 5 点につき要望します。

- ①脱炭素化に向けた研究開発や設備投資への助成の拡充や規制緩和の推進等を通じてイノベーションの支援を強力に進めるよう、国に対して働きかけるとともに、県においても、国の GI 基金で賄えない部分についての独自の基金設置など積極的に取り組むこと
- ②脱炭素化のみならず県全体の経済・雇用にも影響の大きい京葉臨海地域立地企業への脱炭素化支援について、企業の意見を取り入れながら県の戦略を早急に構築すること
- ③脱炭素を進めるには、水素やアンモニア、バイオマスなどの脱炭素燃料・原料を低廉で大量かつ安定的に調達し、臨海地域全体の需要家へ供給すること、及び臨海地域企業間での CO₂ 回収再利用による炭素循環コンビナートの実現が必須であるが、個社対応は困難である。そこで、港湾やパイプライン等の共用インフラの整備についてカーボンニュートラルポート形成計画に合わせ公的支援の仕組みを検討すること

- ④京葉臨海地域で進められている使用済みプラスチックのリサイクルなど資源循環技術の社会実装に向けては、リサイクル原料を、行政区域を超えて大量かつ安定的に集積する必要がある。そのための制度的支援や、地域内・地域間の調整・連携支援を検討すること
- ⑤企業の構造改革に伴い発生する京葉臨海地域等の遊休地を活用するなどして、既存の立地企業と連携可能な脱炭素化関連企業の誘致を図ること

(6)ものづくり人材の育成について

少子高齢化や経済のソフト化が進む中、ものづくり人材の確保が課題となっています。今後とも企業が事業を継続、発展させていくためには、地元からの優秀な人材の採用が必要です。そこで、以下の3点につき要望します。

- ①京葉臨海地域におけるものづくり人材育成を目的に令和2年4月にスタートした県立姉崎高校の「ものづくりコース」及び県立天羽高校の「工業基礎コース」は、特色ある教育を展開していますが、今後とも教育庁、商工労働部及び各高校が、当協議会及び当協議会の会員企業と連携・協力して教育内容の充実に取り組むとともに、生徒の確保等に努めるよう要望します。
- ②県立工業高校による優秀な人材の育成は、県内企業の継続・発展や企業立地促進など、本県の産業振興を支える大切な柱の一つと言えます。そこで、地域や産業のニーズ及び生徒の進路に合った教育内容の充実、並びに企業関係者等の協力も得ながら各校の取組支援による指導体制の強化を通じて、県立工業高校の更なるレベルアップを図ることを要望します。

令和4年度には「高校生ものづくりコンテスト」で県内工業高校が敢闘賞(第6位)となるなど、レベルアップの成果がでており、今後も着実な事業推進を期待します。
- ③子供たちが早い段階から地域社会や企業との接点を持ち、地元の企業や仕事の存在を知ってもらうことが大事だと考えます。そこで、企業や市町村や学校現場と連携して、小中学校の段階から、キャリア教育の中で職場見学・職場体験や企業による出前授業等の機会を増やすことを要望します。

2. 地方創生等を通じた地域経済の活性化について

(1) 経済対策の拡充について

新型コロナウイルス感染症が第5類へ移行し脱コロナに向けて日本経済全体も活性化機運が見られますが、長期にわたって新型コロナの影響を受けてきた業種については、引き続き予断を許さない状況が続いています。

また、ウクライナ情勢など国際情勢不安な中、世界的なエネルギー、原材料価格の高騰や、円安、物価高など県内事業者の経営環境も、引き続き注意が必要です。

そこで、継続的な経済・雇用対策の拡充とともに、さらなる千葉県経済活性化に向け、「第5次ちば中小企業元気戦略」や「千葉県誕生150周年記念事業」なども活用しながら、スピード感をもって対応いただくことを要望します。

(2) 人口減少対策について

県では、令和2年11月、第2期千葉県地方創生総合戦略を策定し、令和6年度までの戦略を定めました。現行の前提では、2060年の本県人口は2015年に比べ約15%減の527.5万人と見込まれています。そこで、特に、多様な分野における人材確保・育成や人材流出の防止、子育て環境の充実、地域の特性を生かした移住・定住の促進などに積極的に取り組むよう要望します。

また、老朽化が進む住宅団地が県内に多数存在しますが、県として課題を整理して、事業者をはじめ関係者をまきこみその再生に積極的に取り組むよう要望します。

(3) 産業用地の確保について

近年、高規格幹線道路の整備進展等に伴い企業立地が堅調に推移する中、その受け皿となる産業用地が年々減少しており、産業用地の更なる整備を進める必要があります。

本県では、高速道路のインターチェンジ周辺や成田空港周辺等において開発の可能性があります。令和5年2月には成田空港周辺地域について「地域未来投資促進法の弾力的活用」により土地利用の規制緩和を進める方針が決まり、国際物流拠点の整備等に大きな期待が寄せられるところです。また、企業の構造改革に伴い発生する京葉臨海地域等の遊休地の活用も必要です。

一方、中小の市町村等では、事業に必要なノウハウや財源に限界があります。こうした中であって、全県的なビジョンに基づいて、引き続き県が主導力を発揮することが求められています。そこで、今後も関係者と連携・協力し、企業局による整

備、民間開発、土地区画整理、土地利用の規制緩和や見直しなど、あらゆる手法を駆使して積極的に新たな産業用地の確保に取り組むよう要望します。

開発を進めるにあたっては、自治体、地権者、開発事業者、インフラ事業者、地域交通事業者等の連携・協力が不可欠ですが、県の立場で積極的に連携に関わり調整を行うよう要望します。

(4) 観光振興等について

コロナ禍により落ち込んだ観光需要の回復を加速させるため、効果的な助成等を通じて市町村をはじめ関係者を広く巻き込んで本県が持つ数多くの観光資源のハード・ソフト両面の磨き上げに取り組むとともに、千葉県誕生 150 周年記念事業なども活用しながら、大規模な観光誘客キャンペーンを実施するなど、観光振興につなげていくことを要望します。

- ①マイクロツーリズムを楽しむ県内・周辺地域在住者、LCC 利用の国内観光客、新型コロナウイルス感染症が第 5 類に移行し水際対策が終了したことなどにより増加した訪日外国人など、多様なターゲットに即した県内観光資源の PR や観光ルートの造成に市町村等と一体となって引き続き取り組むこと
- ②観光資源の発掘や観光ルートの情報発信などによる訪日外国人の獲得に向けた取組強化と外国人観光客等の受け入れ体制の整備に努めること
- ③成田空港等を活用した県内観光PRの取組を一層強化し県内観光の魅力発信を図ること
- ④入国制限の撤廃により訪日客が増加する機会をとらえ、経済波及効果や都市イメージ向上などをもたらす MICE の誘致について、主催者に向け、財政的支援の充実をはじめ各種支援策の充実に取り組むこと
- ⑤サイクルツーリズム推進のため、太平洋岸自転車道の千葉県部(銚子駅から九十九里・夷隅・安房地域を経て浜金谷港まで)の活用が重要です。そこで、安全性や魅力面で劣る車道との混在箇所の解消を引き続き進めるなど、ナショナルサイクルルート指定(令和 3 年 5 月)を踏まえ、自転車専用道の整備をさらに進めること

(5) 文化振興による千葉県の魅力創造について

令和 5 年 4 月施行の博物館法の改正により、博物館事業に、博物館資料のデ

デジタル・アーカイブ化を追加するとともに、他の博物館等と連携すること、及び多様な主体との連携・協力による文化観光その他の活動を図り地域の活力の向上に取り組むことが努力義務とされました。

そこで、法改正に伴う新たな課題の整理を行い、県主導で市町村等へ展開していく施策の牽引や、それに向けた課題対策・助成などの支援を強化し、本年の千葉県誕生 150 周年記念事業も活用しながら、千葉県の文化振興のさらなる魅力創造を図ることを要望します。

(6) 女性の活躍支援について

少子高齢化が進む中で、高齢者や女性の労働力が注目されています。特に女性の職場における活躍は、今後とも大きな期待が寄せられていることから、女性の活躍支援に係る各種施策に、引き続き積極的に取り組むことを要望します。

(7) 人材確保対策について

人口減少や高齢化、若手層の県外流出などにより、様々な分野で人手不足が進行しており、例えば、地域の公共交通機関(バス・タクシー)を支える乗務員の不足も顕著です。また ポストコロナで需要が回復してきている観光・飲食等サービス業でも人手不足が生じています。加えてものづくり人材や物流関係の従業員の不足も深刻です。

人材確保対策については企業努力だけでは解決できないことも多いことから、採用活動や職場環境改善への支援、若手層の地元就職を後押しするキャリア教育の推進、未就労者の就労支援、求職者とのマッチング機会の提供、外国人の就労促進、リスキリング等による人材のミスマッチの解消などの施策に積極的に取り組むことを要望します。

(8) デジタル化の推進について

コロナ禍の経験から、非接触・非対面の生活様式を可能とする DX の重要性が増し、キャッシュレス化・電子化の動きは益々加速化しています。

デジタル化は、今後の生産性及び利便性の向上にとって極めて重要であることから、行政においても民間においても積極的に進めていく必要があります。そこで、次の4点につき要望します。

- ① 民間のデジタル化を支援するため、効果的な研修等による人材育成、デジタル技術導入に向けての実践的サポート、さらにはデジタル・ツール導入等を含む助成制度の充実を図ること

- ②県の行政手続きのオンライン化や公金納付のキャッシュレス化について、対象の急速な拡大を進めていくこと
- ③非効率かつ高コストの「書面」「対面」の取扱いが残る税・公金の窓口収納業務のデジタル化は、喫緊の課題です。そこで、できるだけ早く県内のどの自治体でも同様のサービスが受けられるよう、県としても強い問題意識をもって、市町村のDX化に対する一層の指導及び支援を強化すること
- ④デジタルサービスの利用を拡大していくために、高齢者等のデジタル弱者へのサポート等に配慮しながら、県民等関係者への普及啓発に努めること

(9) 成田空港の機能強化、交通アクセスの整備等について

成田空港の更なる競争力強化を進めるにあたり、空港周辺地域の雇用創出、経済活性化対策等の要望や騒音地域の環境対策に十分配慮するよう要望します。

また、新型コロナウイルス感染症が第5類へ移行し水際対策が終了したことなどにより、利用客数等が回復しており、今後のさらなる需要増に備える必要があります。成田空港の機能強化は波及効果の大きいビッグプロジェクトであることから、新たな滑走路(C 滑走路)の整備や、B 滑走路の延伸など、遅滞なく整備が進むよう取り組むことを要望します。

さらに、成田空港への交通アクセスについては、圏央道から空港に入る自動車専用道路の整備や鉄道アクセスの充実など、成田空港の機能強化に対応した整備を併せて行うよう要望します。

(10) 地域医療・介護・福祉サービスの一層の充実について

今後、人口減少の一方で、中期的には都市部を中心に高齢者数の急増が見込まれており、それに伴い医療等の人材や病床の不足が深刻化するおそれがあります。今回の新型コロナウイルスをめぐる事態においても、病床をはじめとする医療等の体制確保の重要性が痛感されたところですが、将来にわたって安心かつ安全な医療・介護・福祉サービスを提供できる体制整備とそれらを担う人材の育成・確保に取り組むよう要望します。

(11) SDGsの推進について

SDGs推進の機運醸成や企業の実践の後押しを行うため令和3年度に「ちばSDGsパートナー」登録制度が創設され、これに合わせて、経済団体、金融機関及び県が連携・協働してSDGsを普及促進する「ちばSDGs推進ネットワーク」が発足しました。また、「ちばSDGsパートナー」に登録された中小企業を対象とした低利

融資制度「ちば SDGs パートナー支援資金」も創設されました。

現在「ちば SDGs パートナー」の登録者数は全国でも有数の規模となっており大きな成果を上げているところですが、今後この強みを生かし、さらに SDGs の裾野を拡大すべくパートナー登録のインセンティブを増やすため、支援の一層の充実が必要です。

そこで、パートナー登録者の情報発信・マッチング等を行う専用ホームページの開設や、パートナー登録者を中心に脱炭素化の取組みを進める補助金制度の創設など支援策を拡充し、引き続き SDGs 推進を通じた地域経済活性化につながる施策展開に努めるよう要望します。

(12) スタートアップ企業の育成について

令和 4 年 11 月に国は「スタートアップ育成 5 か年計画」を発表し、人材・資金・ビジネス環境など様々な支援展開が示されました。スタートアップ企業は、社会的課題を成長のエンジンに転換して、持続可能な社会を実現するとされ、また、既存の大企業もスタートアップ企業の新技術を導入するオープンイノベーションを行った場合、持続的な成長が可能となると考えられています。

千葉県は都心に近く、工場の立地や人材確保の面でも好立地にあり、スタートアップ企業の育成支援を図ることは、今後の雇用創出や千葉県経済の持続的な成長のため欠かせないものと考えます。

そこで、社会人や大学、高等専門学校、中高生等幅広い人材に対し、スタートアップ企業の創出に向けた起業家教育の拡充を行い、「意識・風土・風潮」の改善を図り、スタートアップ企業の担い手を多数育成すること要望します。

3. 道路整備の促進とまちづくりの推進に向けた取組について

(1) 主要幹線道路の整備について

広域的な幹線道路ネットワーク整備を通じて、県内外の交流や連携、スムーズな人・モノの流れを強化し、道路渋滞の解消、産業や観光の振興、成田空港のアクセス向上、さらには地域防災力の強化等を進める必要があります。

そこで、圏央道については、令和 6 年度開通予定であった大栄・横芝間の早期開通と県内区間の早期 4 車線化に向けて、北千葉道路については、市川市から成田市に至る区間の早期の全線開通に向けて、引き続き取り組むことを要望します。

また、湾岸地域の道路整備については、国道 357 号未整備区間の早期整備に努めるとともに、新たな湾岸道路については、本年 5 月に「新湾岸道路整備促進

期成同盟会」が発足したところですが、湾岸地域のポテンシャルを最大限に発揮するため、計画の早期具体化に向けて積極的に取り組むよう要望します。

さらに、これらの道路の整備にあたっては、施設の強じん化、災害発生時の交通規制による大規模渋滞発生の回避等、災害対策にも万全を期すよう要望します。

(2) 京葉道路の渋滞解消について

京葉道路の渋滞対策については、車線の追加や運用の見直しにより、逐次渋滞の解消が図られているところですが、引き続き渋滞の解消に取り組まれるよう要望します。

(3) 国道16号等の渋滞緩和について

国道16号の千葉市穴川IC付近(国道126号含む)、千葉市天台、八千代市勝田台及び柏市呼塚付近、県道1号の松戸二中付近、市原市の姉崎海岸・五井南海岸・市原埠頭入り口などで渋滞が慢性的に発生し、広域的な物流や地域住民の生活に長年多大な影響が生じています。

そこで、国や関係自治体と連携して、早期の渋滞緩和策が図られるよう、特段の対応を要望します。また、千葉北西連絡道路については、令和4年11月開催の検討会で策定された基本方針(骨子)に従いながら早期実現を図るよう要望します。

さらに、道路渋滞対策、地球温暖化対策及び高齢ドライバー問題対策等として、自家用車から公共交通へのシフトを促す「パーク&ライド」「サイクル&ライド」が有効ですが、その実現には課題も多く、事業者や地元自治体だけでは対応が難しいことから、県においても積極的に取り組むことを提言します。

(4) 東京湾アクアライン及び着岸地周辺市の交通渋滞対策について

東京湾アクアラインは、通行料金800円化の継続により、本県はもとより首都圏全体に大きな経済効果をもたらしています。また、圏央道の県内全線開通の後、その効果を県内全域に広げていく必要があります。

しかし、木更津金田地区及びその周辺において、交通渋滞が慢性化しており、混雑時の交通量を分散させるため本年7月から試行した変動料金制も渋滞緩和の手法の一つではありますが、本来はマイカーからの移行の受け皿となるべき高速路線バスも対象となるなどの課題もあり、将来的には、さらに渋滞に拍車がかかることも懸念されます。

そこで、急務となる木更津金田インターチェンジ料金所入り口上り線の3車線化及びアクアライン連絡道側道の暫定2車線部分の4車線化を進めるとともに、長期的には、当初構想にあるアクアラインの片側3車線化についての検討も必要で

す。これらについて積極的な取組みを行うとともに、国をはじめ関係機関に働きかけを行うよう要望します。

また、袖ヶ浦駅周辺地区においてもアクアラインから市街地内の道路を経由する大型車両等の増加により交通環境の悪化や通学路の安全確保などの問題が生じているため、周辺地域の道路整備の促進など、増加している交通量を分散する方策の推進を要望します。

(5) 賑わいがあり住み続けられるコンパクトなまちづくりの推進について

SDGs の目標にある「住み続けられるまちづくり」のためにも、地域経済の活性化や公共交通・道路などのインフラ確保は重要です。また、本年6月には、令和7年度の都市計画区域マスタープランの見直しに向けて、長期的かつ広域的な視点から都市づくりの方向性や方針を示した「千葉県都市づくりビジョン」が策定され、その中でコンパクトな都市づくりや、それと連携した公共交通ネットワークの形成が示されたところです。そこで、次の3点につき提言・要望します。

- ① 中心市街地の活性化や賑わいのあるまちづくりを推進するため、県と千葉市が協力して県庁エリアから千葉駅に至る千葉市中心市街地の再開発を進めるよう提言します。
- ② コンパクトなまちづくりの推進については、脱炭素型のまちづくりの観点や、地域公共交通とその活用をめぐる課題等も含め、中長期的視点に立って県と市町村が連携して取り組むよう提言します。
- ③ 地域経済の発展や、コンパクトなまちづくりの推進の観点から、鉄道駅周辺など再開発の可能性がある箇所について、市街化調整区域の市街化区域への変更や用途地域の高度利用化への見直しについて、県のリーダーシップを要望します。

(6) アクセス道路の整備推進について

南房総・外房ゾーンではアクアラインと一体となって広域的な幹線道路ネットワークを形成する圏央道の整備進展や館山道などの4車線化により、東京・神奈川や東葛・湾岸ゾーン、内房ゾーンとの交流・連携機能の一層の強化が求められています。

そこで、県全域の均衡ある発展のため、企業誘致や観光、防災などに不可欠な、圏央道などの高速道路のインターチェンジと地域を結ぶアクセス道路の整備を要望します。

(7) 公共交通機関等への支援について

県民生活や地域経済を支えるため、地域公共交通機関や物流の維持は重要です。公共交通は環境対策や交通安全対策などにも大きな効果があり、加えて運転免許を返納した高齢者や、免許を持たない通学者、障害者などにとっては代替手段の確保が困難であることなどから、その利用拡大については、SDGs の目標 11「住み続けられるまちづくりを」のターゲットのひとつともなっているところです。

しかしながら、テレワークの浸透、移動時の自家用車使用の傾向、燃料価格高騰、運転手不足などの影響を受け、公共交通機関はかつてない厳しい経営環境にあります。

また、燃料価格高騰、運転手不足などによる経営への悪影響は物流業者にも及んでます。

そこで、次の 4 点について要望します。

- ①国において「燃料油価格激変緩和対策事業」及び「タクシー事業に対する燃料価格激変緩和対策事業」が実施されてきましたが、燃料油の高騰は続いており、バス・タクシー事業者及び物流事業者に対する負担軽減策の、さらなる拡大を国に対して要望すること
- ②県において企業規模や事業内容を問わない公共交通機関に対する継続的かつ総合的な支援を実施すること
- ③安全性の向上や環境対策のため、コロナ禍による投資の抑制で停滞したバス・タクシーの車両代替等に対する支援を強化すること
- ④2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略に向け、バス・タクシー事業者を対象とした燃料電池・電気等を動力とする環境配慮型車両導入や充電設備等の導入を支援する「千葉県地域交通等向け次世代自動車導入補助金」の拡充をすること

(8) インフラ投資計画について

公共インフラ投資は、公共建築物や道路ネットワークから震災・防災対策等の国土強靱化にいたるまで多岐にわたりますが、経済・財政状況等の影響を受けやすくその減少が懸念されることです。インフラ投資の減少は、技術や技能の承継にも影響する問題であることから、可能な限り中長期計画において実施事業（新設及び特に維持修繕）の均等化が図られるよう要望します。

また、年間における工事量の繁閑の大きな差は、受注企業の効率的経営や働

き方改革の支障となることから、発注の平準化に取り組むよう要望します。

さらに、建設業の担い手確保が困難な状況に鑑み、可能な限り精度の高い中長期計画の策定及び提示を要望します。

4. 防災対策及び危機管理とエネルギー・環境対策の推進について

(1) 防災対策及び危機管理について

① 災害対応力の向上について

情報収集、支援、救護、避難所運営、復旧活動などの災害対応は、非常に多くの分野に及ぶものであり、かつ迅速な対応が求められます。そこでは、県や市町村を中心に、インフラ事業者（電気、ガス、通信等）や公共交通機関、医療や福祉など多くの関係者による情報共有と連携が極めて重要です。

そこで、平時から、これら関係者による協議を丁寧に行い、情報共有を図り課題を出し合って検討を進めることにより地域防災計画等の実効性を高めていくとともに、関係者との協定締結をさらに進めたり、連携内容を相互に確認できるような実戦的な訓練や研修を繰り返し実施したりするなど、引き続き災害対応力の向上に努めるよう要望します。

② 災害に強い千葉県づくりの推進について

県では、新総合計画（令和4年3月）において「災害から県民を守る「防災県」の確立」「防災基盤の整備」を掲げて、電力の強じん化、災害に強い道路ネットワーク整備、各種治水対策等を進めていますが、今後とも各事業の緊急性や優先度を踏まえて計画的に整備を進めるよう要望します。

なかでも、非常用電源の確保対策については、引き続き県施設における整備を進めるとともに、災害時に小型発電機や電源車、EV等による支援を、必要とする施設へ迅速に行えるよう、民間事業者との協定を活用するなど引き続き実効性のある取り組みを進めるよう要望します。

また、停電対策における自助による備えの必要性についても、適宜啓発を継続するよう要望します。

特に、避難所、医療機関及び福祉施設等については、電源の多重化を図るとともに停電時にも冷暖房設備が稼働できるよう、コージェネレーション等の自立・分散型電源や停電対応型空調機等の導入を促進するなど、適切な助言指導や助成等により整備を一層促進するよう要望します。

さらに、国庫補助金を活用して公共施設に再生可能エネルギー設備を導入するPPAモデルは、民間活力を利用することにより初期費用を負担せずに避難

所等における電源確保を早期に進めることができるものであることから、県施設において実施を進めるとともに、引き続き市町村に対して事例紹介や普及啓発を行うことを要望します。

③港湾の震災・防災対策について

京葉臨海地域は、我が国の基幹産業であるエネルギー、鉄鋼、石油化学などの産業が集積する地域であり、電気、ガスなどのライフラインの確保はもちろん、素材産業の被災によるサプライチェーンの寸断回避のためにも震災・防災対策が急がれる地域です。

また、同地域は、石油コンビナート等災害防止法で指定された特別防災区域であり、加えて、千葉港及び木更津港は東京湾の緊急確保航路に接続する港湾であることから、区域内の災害発生と被害の拡大は、当該地域のみならず広範囲に深刻な影響を及ぼすおそれがあります。

このことから、国による助成制度を拡充して、企業が保有する岸壁や護岸等の耐震強化や高潮対策の事業に対して国庫補助金による財政支援が受けられるよう国に対して要望願います。

さらに、公共の岸壁や護岸等についても、引き続き耐震強化や高潮対策を積極的に進めるよう要望します。なかでも、直轄事業の対象箇所については、国に対して早期に事業採択するよう要望願います。令和4年3月に直轄事業に採択された千葉港海岸船橋地区の海岸保全施設については、着実に整備を進めるよう要望願います。

④災害に強い森づくり事業について

令和元年の台風の際、多数の風倒木により道路や電線等のインフラ施設に大きな被害が発生しました。これを受けて、令和2年度より「災害に強い森づくり事業」による助成が行われていますが、対象となる森林の要件の関係から、危険度の高い被災箇所でも対象とならないケースが生じています。

そこで、適用要件の緩和や手続きの簡素化による着手などの早期化、さらには、インフラ施設の被災防止を目的とした予防的伐採を広く対象とする補助制度の創設を要望します。

⑤公共交通機関の安全な運行確保について

公共交通機関は、地域住民の足を担う重要な交通インフラであり、安全性の向上や災害対応に万全を期す必要があります。そこで次の3点につき要望します。

ア.国が令和2年8月に設置した「鉄道代行輸送連絡会議」に加え、県としても、鉄道代行輸送に限らず災害時の運行確保をめぐる諸課題に各事業者と市町村をはじめとする関係機関が連携して対応するための協議の場の設置について、指導及び支援すること

イ.災害発生時の被害を最小限に抑えて早期復興を実現するため、鹿島川橋梁架替事業の早期実現など、河川氾濫・津波対策を推進すること

ウ.警報機や遮断機のない危険な踏切を解消し、安全性を向上させるため、市川市都計道 3.526 鬼高若宮線の立体化用地を早期に取得し事業を進めること

⑥大規模噴火災害について

県では、令和4年3月、「富士山等の噴火に伴う降灰対策に関する対応指針」を策定し、降灰の予測、想定される影響、県としての基本的な取組等を示しました。交通機関やライフラインをはじめ、降灰によりきわめて大きな影響が生じる可能性があるため、事前の備え、降灰中の対策、復旧計画等について、各分野においてさらに具体的な検討を進めて対策に万全を期すよう要望します。

⑦新型コロナウイルス感染症に係る検証について

令和5年4月28日に千葉県新型コロナウイルス感染症対策本部(5月8日廃止)会議が開催され、5類移行後の医療提供体制や、令和元年12月以降の県の対応や課題を総括した「振り返り」が報告されたところです。

この「振り返り」等を踏まえて、将来、起こり得るかもしれない新型感染症の大規模な蔓延に対し、必要な体制整備、制度構築、行動計画やマニュアルの見直しなどに取り組むとともに、不断のPDCAを通して万全を期すことを要望します。

⑧(仮称)千葉県版総合防災情報プラットフォームの構築について

現在、県庁内で利用中の総合防災情報システムは、各市町村に数台の端末を配布し、閲覧等を行える環境が整備されていますが、各市町村が個別に持つ河川水位等をはじめとする有用なデータを収集・集約する機能や、詳細な被災状況をリアルタイムで吸い上げられる機能はありません。

また、インフラ事業者との個別の協定の締結推進や、インフラ事業者が構成員となる協議会を設けているほか、様々な機会を通じて関係者と協議や情報共有を図っていますが、その情報を一元化するまでには至っていない状況です。

そこで、各市町村や事業者など多くの関係者が持つ、発災時の被害状況やインフラ復旧状況を、(仮称)千葉県版総合防災情報プラットフォームとして広域連携し、一元的に情報集約することで、被災状況の更なる見える化や迅速な意思決定、さらには AI 等の最新技術を使った被害の将来予測に基づく早期の対策実行を実現することを要望します。

(2) エネルギー・環境対策の推進について

① カーボンニュートラルの推進について

2050 年カーボンニュートラルに向け、令和 5 年 3 月に策定された「千葉県カーボンニュートラル推進方針」及び改定された「千葉県地球温暖化対策実行計画」に沿い、県のリーダーシップを発揮しながら、本県の自然環境や産業などの特色やポテンシャルを活かし、環境保全を図りつつ、地域経済・社会の持続的な発展に資する取り組みを推進するよう要望します。

今後、京葉臨海コンビナートにおけるカーボンニュートラルコンビナート、千葉港・木更津港におけるカーボンニュートラルポート、成田空港におけるカーボンニュートラルエアポートなどの拠点整備や、恵まれた自然環境を生かしたグリーンカーボン、ブルーカーボンの推進、さらには広く県民への理解と普及啓発等、総合的に施策を進められるよう提言します。

② 再生可能エネルギーや EV 等の導入について

2050 年カーボンニュートラル宣言を受けて脱炭素化への取り組みの加速が求められる中、県として支援を一層強化するため、次の 4 点につき要望します。

ア.住宅用設備等脱炭素化促進事業については、設置ニーズに応えられるだけの市町村交付金額を確保すること

イ.将来に備え事業者以外も広く利用できる水素ステーションや充電設備の整備が促進されるような施策を検討すること

ウ.水道事業の消費電力を踏まえて、県企業局以外の県内水道事業者に対して小水力発電を積極的に導入するよう要請すること

エ.その他脱炭素に係る技術的イノベーションに対し開発費用の助成や実証場所の提供などの支援を図ること

なお、太陽光発電などの再生可能エネルギーもその立地場所によっては、森

林伐採や湖沼の水質悪化などの環境破壊や地滑りなどの災害発生も懸念されることから、大規模施設の屋根や駐車場など環境に負荷のない場所へ設置することや、壁面や車の屋根などに貼れるペロプスカイト型の普及促進など、防災や環境への配慮も必要であることを提言します。

加えて、令和5年6月に改訂された「水素基本戦略」では、今後15年間で官民合わせて15兆円のサプライチェーン投資を行い、次世代エネルギーとしての早期普及を促すとされたことから、千葉県においても水素社会に向けた取組を注視し、的確な対応を行うことを提言します。

③森林環境譲与税及び森林環境税について

令和元年度から譲与が開始された森林環境譲与税及び令和6年度から導入予定の森林環境税は、荒廃した森林を再生し、木材をバイオマスなども含め有効活用して森林環境の保全、地球温暖化防止、災害防止等を図るための重要な財源であることから、県、市町村、関係団体等が連携して森林の環境保全・整備に有効な事業を積極的に実施し、市町村間のCO₂吸収量の還元に係る協定締結なども活用しながら、荒廃した森林の再生、災害時の倒木被害防止対策及び県産木材の利用促進などに努められるよう要望します。

④印旛沼、手賀沼の水質改善について

これまで湖沼水質保全計画に基づき各種対策を講じてきていますが、依然として水質の改善は進んでいません。そこで、改めて水質汚濁メカニズムの解明等を行い、それに基づいた実効性のある対策の開発に取り組むことにより、水質改善の成果に繋げるよう要望します。

⑤産業廃棄物処理施設の新設・増強について

産業廃棄物最終処分場は、計画段階から設置まで時間を要することや、今後、経済の動向による県内排出量及び他都県からの搬入量の増加や、高度成長期に集中的に整備された公共インフラ等の更新に伴う建設廃棄物の増加、気候変動に伴い激甚化が予想される自然災害に起因した搬入量の増加等が懸念されます。加えて耐用年数が経過した太陽光発電設備の廃棄等の増加も見込まれるところです。そのため、新規最終処分場の整備状況によっては、近い将来、最終処分場の残余容量がひっ迫するおそれがあります。

最終処分場用地の確保は依然として困難な状況にあるため、できる限り減量化・資源化を促進するとともに、それが困難なものについては適正かつ安価に最終処分を行う必要があります。そこで、第10次千葉県廃棄物処理計画(令和3年度から5年間)にあるように、公的関与による施設整備の可能性も含め、企

業等の意見も聴きながら、産業廃棄物処理施設の安定的な確保のための検討を引き続き進めるよう要望します。

⑥電力供給の安定性を確保するためのガス空調やコージェネレーションシステムなどの導入促進と、脱炭素化に向けた電力確保について

電力の確保については、県民生活や経済活動、医療福祉などあらゆる分野で不可欠であることから、効率的な利用に加え、安定供給と脱炭素化を両立することが肝要です。

そこで、電力のピークカットや消費電力量の大幅削減、停電発生時の代替、温室効果ガスの排出抑制などの効果がある「ガス空調」や「コージェネレーションシステム」など既存システムの有効活用を促進するため、事業者向け脱炭素化促進事業なども活用しながら、電力供給の安定性を確保するためのシステムの周知や導入支援を事業者と連携しながら積極的に行うよう要望します。

また、コージェネレーション等エネルギーを効率的に使用する技術の活用とともに、将来的には、従来の技術や設備が最大限に利用できる、水素やアンモニアを使ったゼロエミッション火力発電など天候などに左右されない電力と、太陽光や風力などの再生可能エネルギーを組み合わせたバランスの取れた電源・ネットワーク確保について、産官学の連携のもと取り組んでいくことを提言します。