

(写)

令和6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6年10月11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 山崎清美

令和6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、県民の安全・安心を守る震災・自然災害等への危機管理対策、交通ネットワーク等の社会資本整備、さらには京葉臨海地域をはじめとした県内各地域の地方創生・経済活性化等につきまして、熊谷知事を先頭に全力で取り組まれていることに対し、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くとともに、具体的な施策を推進いただき、改めまして県のご対応に感謝申し上げます。

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いるとともに、原材料費や燃料価格等の高騰、サプライチェーンの不安定化、さらには、ますます深刻化する人手不足の問題など、大変厳しい経営環境に置かれており、これらの課題に的確に対応して行かなければなりません。

これら諸課題の解決に当たりましては、一つの企業だけでは対応が難しく、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きましては、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、国際情勢の緊迫化や急激な為替変動、エネルギー価格や原材料価格の高騰、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等、次の3点につき要望します。

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。企業にとっては、生産性の向上や温室効果ガスの排出抑制等環境への負荷の低減は大きな使命であり、新鋭設備への更新等の投資に当たっては、より有利な制度を持つ地域を選択する可能性も考えられます。そこで、補助金制度を拡充し、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立地企業補助金については、本社立地のみならず、支社・支店の立地についても補助対象とし要件を緩和(100㎡以上等)するとともに、立地企業等へ新た

に施設を整備して賃貸を行う事業者への賃貸を目的とする施設整備についても、同様に補助対象とするよう要望します。

(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。他の事業体の事例について確認中とのことですが、早急に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、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。なお、今年度から 2 か年かけて計画の見直しを行うとのことですが、見直しに当たっては受水企業の意向

も十分反映されるよう要望します。

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、国等の関係機関との調整を速やかに実施し、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、受水企業側と協議調整のうえで、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に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、企業負担の軽減につながる適正な受益者負担に向け、国の制度の活用等について要望します。また、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よう要望します。

(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います。

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ため、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、他地域では、そうした連携の取り組みが活発化しています。

京葉臨海地域が将来も継続して発展するためには、目標達成のための産官学の連携を加速し、他地域よりも優位な操業環境を整えることが必要です。

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性化させるとともに、令和 5 年 3 月策定の「千葉県カーボンニュートラル推進方針」に示された取組の方向性に則り、地域の持続的発展のため、県が主体性をもってビジョンを示したうえで、企業間連携・産官学連携等を促すための具体的施策を進めることが重要だと考えます。

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、企業によるカーボンニュートラルの実現を強力に推進するよう、国の GI 基

金やGX 経済移行債による投資促進策等で賄えない部分についての基金設置や、これまでの調査結果等も踏まえた施策の推進等、県独自の支援策を積極的に展開すること

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、「カーボンニュートラル推進方針」を具体化し、県の役割や施策等を明示した県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、企業ごと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の検討や、県における施策の推進について検討し実行に移すこと

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が、県がリーダーシップを発揮し、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について、県が有するマッチング機能を発揮し、企業間の調整を図るなど進めること

(6)ものづくり人材の育成等について

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、長期的な視点で県内の人材育成を行うとともに、地元からの優秀な人材の採用が必要です。

そこで、次の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・協力して企業の求める人材を意識

したカリキュラムや設備等教育内容の充実に取り組むとともに、生徒の確保等にも努めること

- 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

令和4年度には「高校生ものづくりコンテスト」で敢闘賞として6位入賞を果たし、また令和5年度には1Lのガソリンでの走行距離を競う「ホンダエコマイレッジチャレンジ」で7連覇を達成するなど、県内高校の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図ること

- 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、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

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昨年5月に第5類へ移行し、人やモノの動きなどもコロナ前に戻りつつあり、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、ウクライナやパレスチナ情勢など国際情勢が不安定な中、世界的なエネルギー高や原材料価格の高騰、急激な為替変動や金利の動向、深刻さを増している労働力不足など、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、令和5年策定の「第5次ちば中小企業元気戦略」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6年3月に第3期となる「千葉県地方創生総合戦略」を策定し、令和9年度までの戦略を定めました。本戦略で示されている県の将来推計人口は、令和3年度県総合計画策定時では、2060年の本県人口は514.8万人と、2020年に比べ113.6万人減、約18%減少と見込まれています。このため、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が進められ、現在、成田空港周辺地域に2か所の国際物流拠点の整備が予定されるなど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、次の2点につき要望します。

- ①産業用地の確保にあたっては、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取り組むこと
- ②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とともに、特に農用地区域除外や林地開発許可など県の規制や手続きにおいて迅速に対応すること

(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も回復傾向を示しており、今後更に加速させるためにも、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、大規模な観光誘客キャンペーンやインフルエンサー等による訴求力・拡散力のある情報発信等を実施するなど、観光振興に積極的に取り組んでいくことが求められています。そこで、次の5点につき要望します。

- 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、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訪日客が急増している機会を逃さず、経済波及効果や都市のブランドイメージの向上に寄与するMICEの誘致について、主催者に向けた、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するとともに、ちば文化資産を活用するなど、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ついて、本年1月に「千葉県多様性が尊重され誰もが活躍できる社会の形成の推進に関する条例」が施行されたことから、関連する施策も含め女性活躍支援に、より一層積極的に取り組むことを要望します。

(7)労働力人口確保に向けた施策の推進について

現在、千葉県はもとより日本全国で、少子高齢化・生産年齢人口の減少等を理由に、労働者の人材不足が大きな問題となっています。例えば、地域の公共交通機関(バス・タクシー)を支える乗務員や物流業界のトラックドライバーなども、長時間労働の規制強化等も影響し人材不足が顕著となっており、企業には人材確保のための賃金アップや労働時間の縮減といった待遇改善が求められています。さらには、ものづくり人材や需要回復が進む観光・飲食等のサービス業、機能強化が図られる成田空港など、今後多くの業種で従業員不足は深刻なものとなっていくと考えます。

労働力人口の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、県においては積極的な施策展開に向け、次の4点につき要望します。

- ①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、リスク

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

- ②外国人の就労促進を図るため、外国人のための地域における日本語教育等の更なる充実を図るなど、各種施策の積極的な推進を図ること
- ③労働力不足に対応するためには、業務効率化を目的とした DX の活用も重要であることから、運輸関連業界はもとより他業界においても業界全体の効率化に繋がるような補助金や伴走支援等の DX 化支援策の検討を行うこと
- ④地元からの雇用や他の地域からの本県への人員の流動及び雇用促進のため、企業の採用活動への支援や、千葉県の魅力発信を効果的に行うなど、人材供給の支援を行うこと

(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。

特に、国の「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」に掲げる集中改革期間(令和4年7月～令和7年6月)において、県としてもより一層積極的に県条例のアナログ規制の見直しを進め、効率化や市場拡大等経済活性化を図るとともに、県内市町村や民間企業を牽引することが重要であります。

県の主導で他県より進んだ先進的な DX・データ利活用を進めることで、結果として「暮らし」、「産業」、「仕事・生きがい」、「行政」のそれぞれの分野で千葉県総体として目指す姿を実現できると考えます。そこで、次の6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税金や施設の使用料・手数料などの公金納付のキャッシュレス化について、住民サービスの向上等の点も踏まえ、対象とする税や種類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」の取扱いが残る税や保育料等の使用料・手数料など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

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、金融機関と連携をとりながら、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市町村における DX の推進は、住民サービスの向上に直結する喫緊の課題ではあるが、技術的なノウハウや予算等の課題があり進んでいない現状である。個々の自治体で課題を解決することは非効率かつ不経済であるため、県が強い問題意識をもって、市町村の DX 化向け各種業務の標準化を進めた上で広域の DX 化を図り、産官学で横断的に利活用できる情報基盤を整備すること

⑤GIGA スクール構想により整備された ICT 教育のツールやコンテンツの充実、地域間格差是正やコストの抑制を図るため、県主導により児童生徒の学習環境や教職員の知識経験レベルに偏らないようなデータ活用型の次世代プラットフォームの検討及び共同調達・広域共同利用の検討を行うこと

⑥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お願いするとともに、次の 3 点につき要望します。

①今後のさらなる需要増に備えるため、波及効果の大きいビッグプロジェクトである成田空港の機能強化について、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引き続き取り組むこと

②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こと

③成田空港の機能強化に合わせ、SAFの原料調達から流通、製造、消費まで「地産地消 SAF」のサプライチェーン構築に向けた施策を検討すること

(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取組み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、昨年5月に発足した「新湾岸道路整備促進期成同盟会」を中心に機運の醸成に努めていますが、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、県においては国や関係自治体と連携・協力して、早期の渋滞緩和策が進められるよう、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月に策定された基本方針に則り、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後は、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、土日・祝日を中心に特定の時間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昨年 7 月から時間帯による変動料金制の社会実験が実施されました。その結果、渋滞緩和について一定の効果は認められたものの、抜本的な対策とはなっていません。また、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変動料金制の対象となっておりますが、高速路線バスは需要に応じて決められたダイヤで運行しており、通行料金に応じて時間を変更することが困難であるという課題があるため、高速路線バスは対象除外にするよう要望します。

アクアラインの抜本的な渋滞緩和のためには、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 車線化を早期に進めるとともに、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り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。

加えて、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、都市計画道路の整備など、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、昨年 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「千葉県都市づくりビジョン」が策定され、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が示されたところです。今後は、同ビジョンに基づき、都市計画マスタープランの見直しや、コンパクトな都市、安全な都市等を目指した都市づくりが進められることと思慮します。そこで、次の 5 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、千葉市美術館～通町公園～千葉市中央公園～駅前大通～千葉駅に至る千葉市中心市街地の再開発について、ウォーカーブルなまちなかの創出や、ナイトタイムエコノミー促進策などの視点を入れ、県がリーダーシップを発揮し進めるよう提言します。

②街びらきから 35 年が経過する幕張新都心地区において、街の魅力向上や活性化に向け、医療施設やスタジアム等のスポーツ・文化・エンタメ施設、及び県立公園など公共公益施設の設置・再整備への支援等について、更には企業立地支援・起業支援等国家戦略特別区域の活用、スマートシティの推進などについて、県と千葉市が協力し、地元団体や民間企業等との連携の下、より一層推進するよう要望します。

③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、防犯やインフラ整備、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。

④教育・研究機関や運動・文化施設等が立地し、又は、今後その立地が予定されている鉄道駅周辺などの機能性・利便性の高い拠点をもつ地区においては、都市や地域の抱える諸課題の解決や新たな価値の創出に向け、ICT 等の新技術を活用しつつ、計画的に市街地の開発を誘導し、土地の高度利用と都市機能の増進を図ることが重要となります。このため、コンパクトなまちづくりの観点からも、広域都市計画マスタープランを策定し、市町村の行政区域を超えた広域的な圏域において、開発を誘導すべき拠点を示すことで、持続可能で計画的な開発が進むよう、県がリーダーシップを発揮し、市町村と連携して都市計画制度が運用されることを要望します。

⑤「空家」の件数は、全国と同様千葉県においても年々増加しています。空家の増加は、火災等の防災や衛生、景観、治安等の生活環境の観点や開発等まちづくりの観点から障害となるおそれがあります。県内各市町村では、空家に関する窓口（空家バンク等）が設置されてはいるものの、十分には対応できていない現状です。空家として放置される期間が長いほど、その除去や改修に費用や手間を要するため、「空家にしないための対策」も重要と考えます。そこで、老朽化した空家の撤去や活用等の流通促進のための費用補助など、空家の減少や発生を防ぐ手立て、または利用促進のための施策を進めるよう要望します。

(6) アクセス道路等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た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。

一方、当該地域は急激な人口減少・少子高齢化に歯止めがかからず、地域の活力が失われつつあります。

そこで、県全域の均衡ある発展のため、企業誘致、産業振興、観光、防災、救急医療などに不可欠な、圏央道などの高速道路のインターチェンジと当該地域を結ぶアクセス道路並びに地域間連絡道路(茂原～大原～鴨川間)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事業者にも及んでいます。そこで、次の5点につき要望します。

- 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」が実施されていますが、直近数年で見るとバス・タクシー事業者及び物流事業者の燃料費の負担額は上昇していることから、事業者負担の軽減に向け、補助の拡大を国に対して要望すること
- ②県においては、令和4年度から「地域公共交通物価高騰対策支援事業」を継続していますが、燃料価格高騰に対する支援金について、これまで以上の拡充・継続を図るとともに、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さらに強化すること
- ④バス事業に対しては、国から2030年度までに保有車両の5%を環境対応車両にする方針が示されています。県においては、令和6年度当初予算において、「次世代自動車導入補助金」での燃料供給設備の補助金の上限額を150万円

まで引き上げていただきましたが、事業者は依然として厳しい状況に置かれています。そこで、1 事業者あたりの上限額及び全体予算額の拡大を行うこと、補助の必要条件である「太陽光発電設備の併設」及び「国が実施する補助金の交付を受けていること」の撤廃等緩和すること、車両購入価格を補助により同等クラスのディーゼルバス・LPG タクシー車両並みにすること(国の補助との併用可)、変電設備(キュービクル)への補助対象の拡大を行うこと、及び公共の場等においてバスも利用可能な充電設備を県主体で設置することについて検討すること

- ⑤コロナ禍での離職者増加等による運転士数の減少に加え、令和6年4月に厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しや、「働き方改革関連法」の時間外労働の上限規制が適用されるなど、運転者確保問題や人件費の増加等により業界を取り巻く事業環境は厳しさを増しています。このため、地域住民の移動の足として欠かせないバス・タクシー事業の継続に向けて、大型二種免許取得支援制度を継続するとともに、未就労者の就労支援を通じた求人活動の強化など運転者の確保対策、及び運転者の処遇改善に係る費用に対して支援を行うこと

(8) 人・環境・社会にやさしい物流施設の供給への支援について

物流施設の整備は経済活性化にとって重要であるばかりでなく、災害時における支援物資の保管や避難者の受け入れ等の拠点となるなど、その社会的影響は拡大しつつあります。しかしながら、臨海部に集中する物流施設については、施設の老朽化や自動化(ロボット技術 DX 対応)、冷凍技術の進展、防災機能の強化などに未対応である施設も多くあります。

そこで、物流機能の高度化や施設の大規模化・建替え、施設の防災性の向上、危険物倉庫の設置、及び DX 化等について、補助制度の創設・拡充などの財政的支援を要望します。さらに、冷凍冷蔵倉庫における補助率の拡充や、点検項目等の緩和、立体自動倉庫の諸規制の緩和、及び物流総合効率化法や地域未来投資促進法による立地要件の拡大や対象要件の緩和等、市街化調整区域における開発許可等の規制緩和を要望します。

(9) 立地企業補助金の物流施設への対象拡大について

千葉県は首都圏の一角に位置し、大消費地東京にも隣接していることから、首都圏の重要な物流拠点の立地場所として注目されています。しかしながら、施設立地の契機となる千葉県立地企業補助金では、補助対象事業の種目及び対象から物流施設が除外されていることから、物流施設に対する補助制度の新設を

要望します。

(10) 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ところです。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

本年元日に発生した能登半島地震では、家屋の崩壊や火災の発生等により多くの命が失われ、また道路の寸断による集落の孤立や支援物資が届けられないなどの数々の問題が生じました。電気・水道などのライフラインの復旧に時間を要し、被災した方々の多くが長期間の避難所生活を続けるなど、一刻も早い復旧・復興が待たれるところです。特に、道路網においては、災害時に緊急車両等が通行できるようにする「道路啓開」が重要であり、県においても計画的な対応をお願いします。半島という同じ地理的条件の中で生活する者として、地域や企業、行政などのそれぞれの主体が、自らのこととして災害への備えを十分に行っておくことが重要であると改めて認識しました。さらに、本年 8 月には、宮崎県日向灘を震源とする地震が発生し、気象庁から南海トラフ地震臨時情報として巨大地震注意情報が発表され、西日本を中心に警戒が強化されたところであり、本県でも不断の警戒が必要です。

災害時においては、情報収集や、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。

このため、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

臨海部に整備されている海岸保全施設は、地震による津波や台風による高潮などの災害から、中心市街地の生命や財産を守る重要な役割を果たしていますが、50年以上が経過し老朽化が進行しているうえ、大規模地震に対する耐震性能を有していません。また、中小企業等が保有する護岸等については、資金面の問題から工事が行えない状況も散見されます。

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については、国の費用負担等の見解を踏まえ、広く対象とする補助制度を早期に創設されるよう要望します。

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や鹿島川河川拡幅の早期実現など、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、平成11年に事業化した市川市都計道3.526 鬼高若宮線の立体化に係る用地について未だ取得を完了していませんが、踏切除去に向け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 4 年 12 月の感染症法の改正を受け、本年 4 月に千葉県感染症予防計画が改訂されました。新たな計画では、新型コロナウイルス感染症への対応を踏まえ、新興感染症に備えるため体制の強化・充実を図ることとしています。さらに国においては、本年 7 月に新たな感染症に対する行動計画も策定されたところです。

本県においても、将来、起こり得る感染症に対し危機管理体制や医療体制の強化・充実を図ることが重要です。そこで、国の行動計画や本県の予防計画等を踏まえ、必要な体制整備や制度構築に向け、行動計画やマニュアルの見直しなどに不断に取り組むなど、PDCA サイクル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、県がリーダーシップを発揮し、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、県が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。

特に、県内では既に、千葉市や匝瑳市が脱炭素先行地域に選定されましたが、脱炭素の推進に当たっては、マンパワーや中核的な役割を担う専門人材

が不足している自治体も存在します。このため脱炭素の自走化に向けて、県において積極的な情報発信や各自治体のニーズに応じた支援体制を拡充・構築し、自治体の脱炭素化に向けた動きを一層加速させることを要望します。

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、県がリーダーシップを発揮して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、県として市町村や民間企業等他団体への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について、国はもとより県においても積極的に支援すること

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ブ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 年度から導入された森林環境税は、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とともに実行に移すことにより、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、民間事業者の整備を基本としながらも、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。

