

(写)

令和8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8年10月8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 小西雅子

令和8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、これまで危機管理体制の構築や安全の確保、京葉臨海地域をはじめとした県内各地域の地方創生・経済活性化などにつきまして、熊谷知事を先頭に全力で取り組まれていることに対しまして、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、県への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おり、また、中東情勢の緊迫化や原材料費や燃料価格等の高騰、米国の関税政策への対応、さらには、ますます深刻化する人手不足問題、8月の千葉豪雨や9月の台風25号等への災害対策など、大変厳しい経営環境に置かれております。これら諸課題の解決にあたりましては、一企業だけで対応するには限界があり、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、行政と企業が連携して取り組んでいくことが、重要であると考えます。

今年度の提言と要望につきましては、会員からの意見聴取や各種委員会での議論等を経て取り纏めたものであり、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。

当協議会と致しましては、今後とも、官民連携して千葉県経済の持続的な発展に向け取り組んでまいり所存でありますので、よろしく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、中東、ウクライナ等における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 石油コンビナートの生産性向上や次世代燃料安定供給等に係る国の助成制度は、製油所中心の支援にとどまっていることが多いことから、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、また、市町村による固定資産税増収分を原資とする財政支援制度では不十分な面もあると思われます。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否定できません。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、又は他の補助制度等により、財政支援を行うよう要望します。

なお、令和7年度から立地企業補助金の制度改正が行われ、成田空港周辺地域や北千葉道路沿線地域など、5つの地域に限り、工場等が立地する場合の補助金が上乘せされています。東関東自動車道は、成田空港と幕張新都心、東京

都を結ぶ北総地区の大動脈であり、沿線地域への企業誘致を加速するためにも、立地企業補助金の上乗せ地域に「東関東自動車道沿線地域」を加え、範囲を拡大していただくよう要望します。

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ため、基金設置についても検討するよう要望します。

- ③ 立地企業補助金では、支社・支店の立地については、令和 7 年度から対象とされましたが、補助対象の要件について緩和していただくよう要望します。また、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ことについて、県の早急な検討を要望します。

(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。現在、長期計画においては見直しが進められています。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 4 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、節水への投資が料金減額に波及されないなど社会の趨勢にそぐわない等様々な問題があると考えます。ひとつの対策案として、昨年「二部料金制」の研究および受水企業へ情報提供を要望しましたが、企業負担の低減に繋がるものではありませんでした。これを踏まえ、全国に先駆けて『抜本的な料金制度の改定』の研究・検討を推進し、企業負担低減の実現に向けた取り組みを行うこと

イ. 受水企業は現行料金が大きな負担となっておりますが、その理由は未売水の負担であるのみならず、未利用分が大きな負担となっている企業も存在します。この未利用分は、各企業の節水努力および産業構造の変化により削減したもの

ですが、責任水量制のもとでは企業の負担軽減にはつながりません。これを踏まえ、未売水削減のみならず未利用分の譲渡といった観点からも企業立地促進を図ること

ウ.未売水・未利用水の解消が出来ない部分については、令和7年5月に国が示した「工業用水道事業の経営基盤強化等に向けたワーキンググループとりまとめ」に基づき、県内工水の現状分析を行い、特に未売水の負担の大きい房臨地区を軸に、責任水量の減量が可能となるダウンサイジング計画について検討すること

エ. 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

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、現在、施設更新・耐震化長期計画(平成30年度～令和39年度)に基づき施設更新や耐震化等が進められています。しかしながら、計画との乖離が大きいことから、令和7年2月に県に懇談会を設置し、長期計画の見直しに着手されました。当該計画の見直しに当たっては安定的な用水供給に加え、受水企業の国際的な競争力強化に繋がる料金の低減に配慮されるとともに、受水企業の意向も十分反映されるよう国との連携による強力な推進を要望します。

さらに、昨年1月埼玉県八潮市の流域下水道での道路陥没事故の教訓を活かし、管路の点検や布設替え等を計画的に行う等、老朽化対策に万全を期すよう要望します。

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、法律改正等も含め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は全地区で終了していることから、当該協定が機能するよう準備に万全を期すなど、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・県等で負担する国の制度の積極的な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) 京葉臨海地域の物流を支えるインフラへの財政支援について

京葉臨海地域で生産される我が国経済の基盤である石油製品や化学工業品などを、大量かつ安定的に輸送するため、鉄道インフラは欠かすことのできないものであるとともに、近年の「トラックドライバー不足」への対応や「カーボンニュートラル社会」の推進に向け、鉄道の果たす役割はますます増大しています。

こうした中、本地域の貨物鉄道施設においては、駅舎など運行の基盤施設の老朽化が著しく、甚大化する自然災害に対応するためにも施設の改築は急務であるとともに、増大するコンテナ輸送に対応するためのスペースの確保など、千葉貨物駅地区の改修が必要となっています。

しかしながら、鉄道施設の更新には多額の経費を要することから、当地域の産業基盤の持続・強化を図るとともに、各企業の競争力を確保するため、貨物鉄道施設の更新に対する財政支援を要望します。

(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。

このような中、県では令和 4 年 11 月に、「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」を立ち上げ、企業間連携を活性化させるとともに、令和 5 年 3 月には「千葉県カーボンニュートラル推進方針」を策定し、取組の方向性等を示し、令和 8 年 3 月には「京葉臨海コンビナート GX 推進会議」が開催され、企業と行政が議論できる場を設置したところです。今後は、令和 5 年度から継続して実施している調査事業に係る成果等も踏まえ、県が主体性をもって企業間連携・産官学連携等を促すための具体的施策を進めていくことが重要だと考えます。そこで、次の 4 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ていただきたい。また、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、これまでの調査事業に係る成果等を広く情報提供するとともに、課題の解決やこれまでの成果等を踏まえた支援策・施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」で示した本県の目指すべき姿や取組の方向性を具体化するとともに、今後の県の施策・事業等を盛り込んだ「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、昨年 3 月に策定された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

(6) 国家戦略特区制度を活用した規制緩和について

一昨年 7 月に千葉県全域が国家戦略特区に指定され、県では京浜臨海コンビナートの国際競争力強化を、特区制度を利用した目指す姿のひとつとして挙げています。

現在、「京葉臨海コンビナート GX 推進会議」の規制緩和ワーキンググループにおいて各種施策を推進いただいておりますが、引き続き規制緩和に関するニーズの掘り起こしに努めていただくとともに、行政と企業が連携し、実効性のある規制緩和の実現に向けた議論を継続していただくよう要望いたします。

(7) 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、本県の産業振興を支える大切な柱の一つであり、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等の取組支援による指導体制の強化を図るとともに、企業や市町村、学校現場と連携した小中学校の段階からの職場見学・職場体験や企業の出前授業等のキャリア教育の機会を増やすこと
- ③ 近年、臨海部の企業においては、県内普通科高校からの新卒者採用が進んでいます。一方、普通科の進路指導教諭は、臨海部企業との情報共有が十分でない面が見受けられます。そこで普通科の進路指導教諭と企業側との情報交換会や工場の見学会を実施する等、臨海部企業に対する理解を促すような取組みを、企業・高校・市との連携のもと、積極的に行っていくこと

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

現在、中東やウクライナなど国際情勢が緊迫する中であって、世界的なエネルギー高や原材料価格の高騰が続いており、更には米国の関税措置等の通商政策や急激な為替変動や金利の動向も深刻さを増しています。一方、国内経済は、緩やかな景気回復が続いていますが、今後の物価動向や労働力環境、アメリカの通商施策や国際情勢の動向などを踏まえると、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、成長と分配の好循環に向けて持続的な賃上げを波及させるため、適正な価格転嫁を進められるよう環境の整備とともに、継続的な経済・雇用対策の拡充や、米国の関税措置に対応した支援を強化するなど、「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中小企業関連施策等を実施されるなど、本県経済活性化を進められるよう要望します。

また、県では、成田空港第2の開港プロジェクトの進展や圏央道等の広域的な幹線道路ネットワークの充実など、本県の飛躍の好機を最大限生かし、地域経済の更なる拡大を目指すため、国が取りまとめる「地域未来戦略」と連動して、(仮称)「千葉県地域産業成長プラン」の策定を進めております。本プランでは、成田空港周辺の「航空宇宙分野」、京葉臨海コンビナート地域などの「資源・エネルギー安全保障・GX 分野」、「情報通信分野」等の成長5分野における産業集積を戦略的に進めるとともに、将来を見据えた産業の誘致・創出や地場産業の付加価値向上・販路拡大等に取り組み、地域経済の更なる拡大を目指すことも要望します。

(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。

(3) 国家戦略特区の活用について

昨年7月に、東京圏の国家戦略特区に、千葉県の全域が追加指定されることが国から了承されました。国家戦略特区は、地域を限定し、国の規制に穴をあけるなど、国の成長戦略に資することを目的に大胆な規制・制度の緩和を行う制度であります。そこで、本県においても、京葉臨海地域や成田空港周辺地域など地域の

特性を活かし、新たなビジネスの創出や産業の集積、都市の再生等に積極的に活用されるよう要望します。

(4) 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。特に、滑走路の新增設等が進められている成田空港の機能強化に伴い、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進められるなど大きな期待が寄せられるところです。さらに、令和6年12月には「成田新産業特別促進区域基本計画」に新たに5つの産業が追加され、特に空港と親和性の高い「航空宇宙関連産業」の集積については、県で現在調査が行われています。加えて、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重要であります。

一方、中小の市町村等では、産業用地の新設等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、今年度から成田空港周辺地域においては、産業拠点の整備に当たり県が直接施工する体制を整備されたところであり、今後全県下に広げる等の積極的展開を期待します。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、全県下での県企業局による直接施工の実施や、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県が主体的・積極的に取り組むこと。また、特に成田空港の機能強化を好機と捉え、当該区域で進められている特例等の措置である東関東自動車道成田インターチェンジ付近の調整区域の緩和を、近隣の富里、大栄、佐原香取の各インターチェンジ周辺等へも広げ、産業用地を創出すること
- 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等リーダーシップを発揮し、特に農用地区域除外や林地開発許可等県の規制や手続きにおいてより迅速に対応すること

(5) 観光振興等について

観光需要は、コロナ前の水準を大きく上回るレベルまで回復・拡大を示しているが、

今後更に加速させ、旺盛なインバウンド需要を効果的に取り込むためにも、宿泊税といった観光施策への財源を確保しつつ、市町村をはじめ観光事業者等関係者を広く巻き込み、連携・協力のもと観光施策を進めていくことが重要です。特に、本県が持つ数多くの観光資源のハード・ソフト両面から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4点につき要望します。

- ① マイクロツーリズムを楽しむ千葉県・周辺地域在住者、LCC 利用の国内観光客のほか、訪日外国人等に県内を観光してもらえよう受け入れ態勢の整備や、県内の観光資源のPR、観光ルートの造成、情報発信等について、市町村等と一体となって引き続き取り組むこと
- ② 成田空港等を活用した県内観光PRの取組を強化するとともに、高い水準で定着しつつある訪日需要を捉え、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、財政的支援をはじめ各種支援策の充実に取り組むこと
- ③ 千葉県には、南房総エリアや九十九里、銚子エリアをはじめとして、豊かな自然環境に溢れた魅力的な観光地が多数存在しています。しかしながら、国定公園や自然公園内においては、リゾート施設やアクティビティ施設の設置に当たっては、面積規制により開発許可が必要となるなど、自然公園法などの開発規制がネックとなり、進出に躊躇する事業者等が見受けられます。自然環境の保全はもちろん重要ですが、自然公園等については、保全に留意した上で広く利活用されることも重要と考えます。そこで、可能な限りの規制緩和を行い、開発の可能範囲や許可基準を事前に明示する等、民間事業者が開発を検討しやすい体制に改めること。同様に、防砂林について、新規に設置する建物を防砂林に見立てる等の代替案を国に協議すること
- ④ 現在、導入が進められている宿泊税については、観光振興をオール千葉で進める上で重要な財源であるため、地域振興を担う市町村や観光事業者等関係者の理解を得て進めていくこと。さらに地域ごとの活用方法や施策への充当先等についても、関係者や住民の理解のもと進めること

(6)今後の住宅・開発・人口戦略及び観光振興の一体的推進について

現在、東京一極集中が続く中、若年層・子育て世帯の流入・定住をめぐる自治体間競争は、首都圏内において一層高まっているものと認識しております。加えて、共働き世帯を中心に、通勤利便性に加え、教育・保育環境、住環境のゆとり、地域コミュニティ、災害時の安心感などを総合的に評価して居住地を選択する傾向が強まっております。

千葉県は、東京に隣接しながら、海・緑・自然、ゆとりある居住環境、成田空港や湾岸部をはじめとする産業基盤、多様な観光資源を有しており、住宅、産業、観光を一体的に展開できる大きなポテンシャルを備えていると考えております。一方で、こうした価値を県内外に分かりやすく発信し、人口定着や民間投資に結び付けていくためには、県としての差別化軸、ブランド戦略および支援政策を明確にすることが重要であると考えております。

つきましては、今後の県施策の方向性について、以下の4点を要望します。

① 若年・ファミリー層の定住促進と千葉県の差別化戦略

若年層・子育て世帯の流入・定住を促進する観点から、千葉県としての「子育てブランド化」および東京隣接県としての差別化戦略を検討すること

② 開発促進に向けた規制・支援政策

産業用地・工業用地、老朽化団地、未利用地等の再生・利活用を進めるにあたり、民間開発を促進するための規制緩和や支援策について、県として具体的な施策を検討すること

③ 地域経済の更なる発展に資するため、市街化調整区域になっている沿線地域の区域区分を、市街化区域へ変更することについて各市町村との検討を推進するとともに、用途地域についても高度利用可能なものとして検討すること

④ 観光振興と地域価値向上

海・自然・温泉等の地域資源を活かした観光振興と、地域全体の価値向上について、県として活用戦略を検討すること

(7)スポーツ・エンターテインメント大会の誘致促進について

国際的又は全国規模のスポーツ・エンターテインメント大会は、誘致した地域はもちろん周辺も含め、多くのファンや関係者の集客による経済効果が期待されます。また、メディアによる発信等を通じた街のブランド力の向上や地域住民による郷土愛の醸成、当該スポーツや文化の振興に大きく寄与することが期待されます。さらには、

アリーナや競技場等の施設の充実なども期待されます。このように、国際的又は全国規模のスポーツ・エンターテインメント大会は、まちづくりや地域の振興に大いに寄与することが期待されるため、これまでも増して県をはじめ地域全体で積極的に誘致を進めるよう継続して要望します。

(8) 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、現在進められている、県立中央博物館のリニューアル検討においても、デジタル・アーカイブ化や地域博物館との連携、観光や学習等への利活用の視点を取り入れ、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。

(9) 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、令和6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。

(10) 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、最低賃金対応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や、企業で外国人従業員を指導・支援する担当者向けの「やさしい日本語講座」の実施など、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の創出や拡大、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

(11) デジタル化の推進について

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、本年 3 月県の回答では、令和 7 年 12 月時点で約 70%の行政手続きでオンライン化が進んでおり、令和 9 年度までには、95%程度までオンラインを可能にするとされています。

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 7 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 インフラ維持管理 DX の推進に向けた官民連携の推進を図るため、インフラの長期的視点に立った老朽化対策等について、デジタル技術等を活用して効率的な管理を進められていることは理解しており、具体的なデジタル技術の取組みとして、3 次元点群データ、地下インフラ情報、センシングデータ等の統合的活用に向け

たユースケースの整理やデータ共有・更新・利活用に関するルールおよび運用の検討、モデルエリアにおける実証・試行を通じた段階的な展開、さらには、必要に応じた県および関係事業者による継続的な検討の場を設置する取組を一体的に推進すること

- ③ 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、令和 9 年度には予定通り 95%達成するよう確実に進めること
- ④ 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
- ⑤ 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、県庁で実施している業務改善の目標管理等の取組やノウハウを市町村へ広く展開する等、県庁での実施スキームを拡大・助言する支援体制を強化すること
- ⑥ GIGA 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
- ⑦ 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

(12) 成田空港の機能強化、交通アクセスの整備等について

成田空港と周辺地域が一体となって発展する道筋を示した「SORATO NRT(ソラトナリタ)エアポートシティ構想」の推進や、成田空港の更なる競争力強化を進めるにあたり、特に物流・航空機整備・先端産業・医療・農業等の集積、MICE や宿泊の分野と観光動線・交通アクセス網の整備や、空港関連の従業員とその家族の居住・教

育・生活環境を整え慢性的な人材不足の解消に向けて、騒音地域の環境対策に十分配慮し進め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 「第２の開港プロジェクト」が進行している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について、「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」での検討状況を踏まえ、成田空港の機能強化に対応した整備に積極的に取り組むこと
- 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について、これまでの委託事業の成果を活かし、積極的に取り組むこと

(13) 地域医療・介護・福祉サービスの一層の充実について

今後、人口減少が進む中で、過疎地域が増加する一方、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といった医療や福祉資源の不足が深刻化するおそれがあります。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。

(14) 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ながら、さらに SDGs の裾野を拡大しつつ、企業や県民の皆さんの取り組みを進めていくためには、支援の一層の充実が必要です。

そこで、登録制度やマッチング等企業の交流支援、セミナーや補助金制度の創設等引き続き支援策を充実させるとともに、例えば企業や団体等の個別相談や研

修講師等に活用できる専門家等のリストや人材バンクの設置、児童・生徒が学校等で活用できる教材の作成など、SDGs推進を通じた地域経済活性化につながる施策展開にも努めるよう要望します。

(15) 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。

(16) 水産業の振興について

水産業は気候変動による水産資源の減少、漁業従事者の減少や高齢化、漁獲高の低迷などの課題を抱えており、本県においても地域経済に影響を与えています。

こうした課題に対応するため、県では令和3年度に「スマート水産業推進方針」を策定され、新規就業者の育成・確保等、多岐にわたる取組を進められています。

今後、持続可能な水産業の確立を目指しつつ、高品質で安全な水産物を安定的に供給していくためには、気候変動に左右されない、安定的かつ需要に合わせた生産・出荷が可能な陸上養殖などの最新の漁業が注目されています。

陸上養殖は、そのプラント建設に大きな投資が必要となり、また、設備の設置や運営にもICTを積極的に用いることで固定費の削減を図り収益を上げるなど、最新の技術や人材育成も必要となります。ぜひ、千葉県においても企業等への補助制度を検討いただくとともに、民間企業との共同研究や新たなブランド化を展開するなど、千葉県の水産業の発展を多角的に後押しするため、積極的に対応するよう要望します。

(17) 廃校施設の利活用促進に向けた改善について

未活用の廃校は、放置すれば「負の遺産」として自治体財政を圧迫し続けますが、県の広域的な知見と規制緩和のリードがあれば、地域再生の「エンジン」に転換可能と考え、次の3点につき要望します。

- ① 市町村や事業者が、早期に改修コストを見積もれるようにし、検討の「門前払い」を防止するため、廃校用途変更における建築基準法の柔軟な解釈(ルートB等の適用)や排煙・避難経路の代替措置に関する判断指針を明文化すること
- ② 廃校の一部を民間専用エリアとして完全に開放しやすくし、事業者の投資意欲を向上させるため、単一の廃校に避難所機能を限定せずに、近隣の公共施設や民間施設と連携した広域的な避難所計画の策定支援を実施すること
- ③ 情報不足によるエントリー漏れを防ぎ、精度の高い公募条件(適正な賃料設定等)の策定を支援するため、公募前の段階で、県が専門家を派遣し、施設の「劣化度調査」と「想定される改修費」のプレ診断を無料で行う支援制度を新設すること

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、大栄・横芝間の令和 8 年度までの開通や、さらには、県内区間の早期 4 車線化及び(仮)かずさインターチェンジの早期着工に向けて、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、新湾岸道路については、現在、合意形成に向けて「新湾岸道路有識者委員会」を設立し検討が進められていますが、地域の方々とのコミュニケーションを重ね、湾岸地域のポテンシャルを最大限に発揮するため、現在の構想段階から計画段階へと、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、これら高速道路および主要幹線道路等の整備に当たっては、災害対策(施設の強靱化、災害発生時の交通規制による大規模渋滞発生回避等)を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築に引き続き取り組んでいただきますよう要望します。

(2) 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ており、特に工場の定期修理を行う時期には大渋滞となるなど、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、右折レーンの新設・延長・拡張など、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、現在、概略計画の検討を進めることを目的に、地元検討会が設立されています。今後、構想段階から計画段階へと進み、早期に実現するよう要望します。

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。

(3) 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 令和 5 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、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ない状況です。更に、令和 7 年 4 月からはアクアライン上りの料金が時間帯によっては 1,200 円から 1,600 円へと再度改定され、以前の 800 円からは 2 倍となりましたが、認知にも課題がある状況です。そこで、認知の向上を図るとともに、改定に伴う効果を早期に検証し、利用者が減るなど目的と異なる状況となる場合には、料金の減額や時間帯の変更など柔軟な対応をお願いします。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、中長期的には、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。これらについて早期事業化に向けた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。

また、渋滞緩和のため公共交通機関の利用促進も挙げられますが、高速バスにおける都内と木更津周辺へ運行するダイヤ増、アウトレットを経由する運行ルート変更など、渋滞緩和に向けて公共交通機関への働きかけ、助成制度による支援などを要望します。

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、東京湾岸道路未整備区間の具体化に向けた取り組みや都市計画道路西内河根場線及び都市計画道路中野畑沢線の早期供用など、増加している交通量を分散する方策についてより一層推進するよう要望します。

(4) 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、令和 5 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と見られます。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見られます。そこで、次の5点につき提言・要望します。

① 千葉駅前大通りの車線縮減によるプロムナード化計画、駅周辺の再開発事業計画群、および成田空港の滑走路拡張計画と連携して、現行駅前広場のバスやタクシー等の停留施設（バスターミナル等）や駐車場施設を再整備のうえ、県内観光地への新たな人の流れを生み出す重要拠点として公共交通の利便性を改善するとともに、ウォークア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千葉駅前を起点とした中心市街地の回遊性の向上を図るよう提言します。

② 街びらきから37年が経過する幕張新都心地区において、今般、幕張マリンスタジアム（ZOZOマリンスタジアム）が幕張メッセの駐車場敷地に移転する方針が明らかになり、移転後の跡地利用について、幕張新都心全体の活性化を目指した再開発が進められる可能性と共に、今後注目を集めようとしています。

さらには、JR 海浜幕張駅に近い県立幕張海浜公園の A ブロック内には、アリーナ建設計画が、B ブロック内では幕張海浜公園活性化施設整備・運営事業が進められようとしています。そこで、公園等の利活用と連担したエリアの魅力度向上も含め、施設の設置や再整備への支援、企業立地支援・起業支援等国家戦略特区の活用、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。また、市街化調整区域から市街化区域への編入や高度利用が可能な地域への変更等、区域区分や用途地域の見直しについても、地域経済の更なる発展に資するため、市町村との検討を推進していただきたい。

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有する地区においては、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。

(5) 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高規格道路（茂原～大原～鴨川間）の整備を要望します。

(6) 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、加えて人口減少地域等の交通空白地や、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、地域公共交通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 暫定税率の廃止を受けてバス・タクシー事業者における燃料費の負担額はやや減少傾向にあるが、円安の進行や原油価格の高騰など世界情勢に左右されない安定的な価格で燃料調達が行えるよう補助の拡充を国へ要望すること
- 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、燃料価格高騰をはじめとする物価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 バス・タクシー等の地域交通を担う事業者の経営は厳しい状況が続く一方で、カーボンニュートラルに向けた事業用車両の非化石エネルギーへの転換が求められています。国が示す転換目標を達成するためには、毎年度、複数台の環境対応車両の導入が不可欠となるが、厳しい経営状況では導入を支援する補助制度の条件緩和および補助の更なる拡充が必要と考える。

具体的には、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目標が示されており、目標を達成するには、毎年度複数台の導入が必要であり、補助制度の条件の緩和や拡充が必要であります。県では、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られ、令和8年度予算当初予算においても、「次世代自動車導入補助金」の1社の補助上限額の拡大を実施いただきましたが、環境対応車両及び設備に要する費用は高額であることに鑑みると、補助金を活用し導入可能な車両が年1〜2両程度となり、特に営業規模の大きい事業者にとって、負担が大きい状況であります。このため、上限額は1事業者あたりの設定ではなく1営業所あたりの設定にするなど条件の見直しと、補助金額の上限額及び予算額の拡充を検討すること、また、EVバスの導入を加速するためディーゼルバスの改造によるEVバスを補助対象とすることも検討すること
- ④ 高齢化により退職者が増加する一方で若年層の就業敬遠等による運転士人手不足の加速により県内のバス・タクシー事業者を取り巻く事業環境は厳しさを増しています。足元の移動需要増加に対応していくためにも就労支援等を通じて、バス・タクシー運転士を増やす取り組みに支援を行うこと
- ⑤ 人口減少や地域経済の縮小等により路線の縮小が進む地域や、免許返納した高齢者等にとっては、交通空白地での移動手段の確保が課題となっています。これらの解決に当たっては、従来の人口増加に依拠した事業モデルでは限界があ

り、地域を挙げた DX 等新たな手法の導入や、複数事業者による協働、各種規制の弾力運用等が求められます。令和7度から県では「地域公共交通『リ・デザイン』推進事業」に取り組まれ、今年度も継続実施していますが、今後、本事業の課題や成果を踏まえ、さらにブラッシュアップさせ地域公共交通の再編や新たな交通モードへの転換等の支援を検討していくこと

(7) 人・環境・社会にやさしい冷凍冷蔵倉庫の新設・更新に資する制度の創設・拡充について

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。特に、食料保存、その中でも低温保存の需要が首都圏で高まりつつある中、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など、施設の新設や設備の増強が遅れている現状にあります。

そこで、冷凍冷蔵倉庫の新設・更新に資する制度の創設や拡充について、次の具体的事項について国に対し要望願います。更には、県でも独自の支援制度を創設されますよう要望します。具体的には、冷凍冷蔵機器の脱フロン、脱炭素化推進事業の補助率拡充及び要件を緩和することを要望します。また、冷凍冷蔵倉庫における設備の日常点検の頻度及び点検項目を緩和すること(目視点検や保有者と使用者が異なる場合の合理化)及び冷蔵品の保管においては、火災リスクが他の倉庫と比較して少ないため、区隔壁の免除規定(建築基準法上に規定される 1, 500 m²の面積区画の免除)を定めることを要望します。

(8) 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。現在、大型の物流施設は、周辺の労働力人口をリサーチした上で立地する等雇用面も重要視されています。さらに保育所等の子育て支援施設や、カフェやジムといった商業施設を併設するなど、住民の働く場の提供や地域住民の利便性の向上にプラスとなっています。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。

(9) インフラの長期的視点に立った老朽化対策等について

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上下水道、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維持修繕の均等化が図られるよう要望します。

さらに、千葉県では、昭和 40 年代の人口増加や高度経済成長の時代に設置された各種インフラ施設の多くが、供用開始後 50 年以上を経過するなど老朽化が進んでいます。

昨年 1 月に、埼玉県八潮市で発生した下水道管の破損による県道の陥没事故は、インフラの破損に止まらず地域経済や住民生活、物流にまで深刻な影響を及ぼしたところです。また、同じような事故は上水道においても発生しており、施設の老朽化が進む中、今後ますます増加すると予想されます。このため、上下水道をはじめとした橋梁、トンネルなどインフラ施設全体についての安全性調査や点検、維持更新等を計画的に行うなど、老朽化に対応した施策の実施を要望します。

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8月に発生した「令和8年8月千葉豪雨」では、記録的な大雨による内水氾濫で家屋の浸水や車両水没による人的被害が発生したほか、公共交通機関の運休に伴う帰宅困難者が多数生じるなど、本県における「新たな段階の都市型水害」の脅威が改めて浮き彫りとなりました。さらに9月に発生した台風25号では、県内各地でがけ崩れや道路の損壊、河川・湖沼の氾濫による人的被害や多数の住家被害が発生し、鉄道などの交通インフラ等にも甚大な被害をもたらしました。

また、地震災害に目を向けると、本年7月の「令和8年熊本地震」でのライフライン寸断や、本県と同じ「半島」という地理的条件をもつ令和6年の「能登半島地震」において長期間の避難所生活や孤立化が深刻な課題となりました。

さらに、国による南海トラフ地震の新たな被害想定公表(令和7年3月)や、カムチャッカ半島付近を震源とするマグニチュード8.7の地震に伴う本県太平洋沿岸への14年ぶりの津波警報の発表(令和7年7月)など、本県を取り巻く広域的かつ複合的な災害リスクはかつてなく高まっています。

こうした事態を重く受け止め、平時から関係機関の連携を強化し、災害への対応力を抜本的に向上させていくことが不可欠です。

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、令和7年10月に新たな「千葉県総合計画」を決定し、今後4年間で取り組む施策を体系的に整理されています。本総合計画では、危機管理体制の構築と防災県・千葉の確立として、市町村や民間事業者等との一層の連携強化や孤立集落対策の強化、水道施設等の耐震化や停電・浸水対策及びバックアップ改正の確保等を進めるとしています。今後とも各事業の緊急性や優先度を踏まえ

て計画的に推進するよう要望します。

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 避難所環境等の改善について

令和6年11月に内閣府がまとめた報告書「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の在り方について」では、トイレや段ボールベッドが不足したこと、入浴機会の確保や栄養バランスの取れた適温の食事がなかなか提供されなかったことが、課題として挙げられています。

また、本年7月に発生した「令和8年熊本地震」では、酷暑の中、冷房のない避難所生活を余儀なくされた方が多数いましたので、千葉県では、災害時の避難施設での冷暖房等の環境整備を進め、衛生的なトイレを提供するトイレカー等や、段ボールベッド・パーテーション、入浴・洗濯ができる設備等を整え、栄養バランスの取れた食事が提供されるよう、避難所施設の整備や県から市町村へのプッシュ型支援を含め防災用備蓄の拡充、体制の強化等市町村と連携を図り進めるよう要望します。また2次避難所として、さらには国や他自治体からの応援職員等の受入れ先として、ホテルや旅館、公有施設等のリスト化や関係者との事前調整等の対策を進めるようより一層強く要望します。

④ 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。

そこで、今後起こり得る地震等による公益的被害が拡大する前に、国による助成制度を拡充し、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。

⑤ 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、費用負担や役割分担等のあり方について、国に対し申し入れを行い、補助制度を早期に創設されるよう要望します。

⑥ 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にも、河川氾濫・津波の対策を進めていただきたい。特に鹿島川においては、令和元年の大雨時には河川が氾濫し、バスの車庫が水没したほか、佐倉市内においても被害が生じている。災害時のリスク低減のため、河川拡幅の早期実現を図ること

ウ. 市川市都計道 3.526 鬼高若宮線立体化については、平成11年に事業化しているが、未だに用地取得が完了していない。当該箇所には、緊急対策踏切として法指定されている鬼越第6号踏切があり、踏切除却のため早期に用地取得し事業を進めること

⑦ 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、今後とも事前の備えや降灰中の対策、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、対策にも万全を期すよう要望します。

⑧ 県と市町村等関係機関との情報連携強化について

近年、台風・豪雨・地震などの災害が広域的かつ複合的に発生し、千葉県内でも短時間で大きな被害が生じるケースが増えています。こうした状況では、県と市町村が迅速かつ正確に状況を共有し、適切な判断につなげることが重要と考えます。

県においては、自治体からの報告システムの統一化や、被災者支援に関する共通の仕組みづくりが進められていると認識しています。一方で、市町村ごとに防災情報システムや情報整理の方法が異なる場合もあり、県による情報集約や全体把握が難しい状況もあるかと考えます。また、防災情報システムの導入状況や職員数、ICT 活用能力の差が、災害対応力の格差や住民サービスの地域差につながりかねない点も懸念されます。

災害時には、被害状況、避難所、道路・ライフラインなど多様な情報を迅速に統

合する必要がありますが、依然として電話・メール・FAX が混在し、リアルタイム共有には限界があります。改善には、防災情報システム等の ICT 活用による、データ形式の統一化、システム間連携、運用ルールの一貫化が必要かと思われます。さらに、制度やシステムの整備に加え、平時からの訓練や運用検証、担当者間の共通理解の形成が重要です。以上を踏まえ、県が中心となり、県内市町村の防災力の把握を進めていただくとともに、市町村を含む関係機関と連携しながら、災害情報の標準化、リアルタイム共有、デジタル格差の是正、平時からの運用強化を進める体制づくりや、被災者支援システムの一括化等について、市町村の財政状況にも配慮し情報連携強化を進めていただくよう、次の4点につき要望します。

ア. 県と市町村における災害情報の収集・共有に関するデータ項目やフォーマットの標準化が進められるよう要望します。

イ. 被害状況、避難所情報、交通・ライフライン、河川・土砂災害リスク等の重要情報について、県・市町村・関係事業者間でリアルタイムに共有し、さらに住民へ情報発信できるデータ連携基盤が整備されるよう提言します。

ウ. 市町村間のデジタル環境や人員体制の差が災害対応力の格差につながらないよう、県が主導して技術支援・運用支援を行う仕組みが構築されるよう要望します。

エ. 平時からの情報流通プロセスの共通化やシステム間連携の強化、さらに訓練・検証の継続的な実施について、県が統括的な支援を強化されるよう要望します。

(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

本年 7 月に入ると地球温暖化などの影響により、最高気温が 40 度以上の酷暑日、最高気温 35 度以上の猛暑日が全国各地で記録され、多数の救急搬送された方がおられます。カーボンニュートラルの推進において、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より一層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、市川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り市町村においては規模等も異なるため、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・構築するなど県がリーダーシップを発揮し、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とともに、近年の技術トレンドと実際の削減効果及び災害時のレジリエンス向上効果を踏まえ、再生可能エネルギーの有効活用や自立・分散型エネルギーの普及に寄与する設備への助成拡充を検討すること

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、本県では、環境配慮基準が定められていますが、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等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 蛍光灯の製造・輸出入廃止に対する県の方針・措置等について

これまで千葉県では、脱炭素化を促進するため、業務用設備等脱炭素化促進事業補助金、千葉県中小企業振興資金による融資等の各種施策を実施しており、これらの事業の中で、省エネルギー化を促進するためLED照明の導入についても助成を行っています。令和5年にスイスで開催された「水銀に関する水俣条約第5回締約国会議」では、水銀添加製品である蛍光灯の製造及び輸出入を2027年末までに廃止することが決定されました。期限まであと1年余りであり、以後は蛍光灯の入手が困難となることから、時間的余裕もない中、各事業者の設備投資資金も限られるため、県による補助金等の財政支援などの施策の実施を要望します。

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、その成果を早期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 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など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。

