

14 四国の新幹線導入について

【提案・要望事項】

- ① 四国の新幹線の早期実現のため、これまでに実施した具体的な調査を生かし、早急に整備計画格上げに向けた法定調査を実施すること。
- ② 「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」においては、ケーススタディの対象に四国の新幹線を選定するとともに、法定調査にも活用できる内容とすること。

【現状・課題】

- 新幹線は都道府県の約2/3において整備されており、もはや当たり前のインフラと言えます。また、国が進める「デジタル田園都市国家構想」の実現、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指すためには、現在整備中の整備新幹線だけでなく、全国各地に新幹線が整備されることが不可欠です。
- 一方、四国においては、新幹線が1973年に基本計画路線に位置付けられて以降、約50年間、同計画にとどまっており、四国だけが新幹線空白地域となっています。四国の新幹線沿線の人口集積（1km当たり人口11,050人）は、北陸新幹線（1km当たり人口6,370人）や北海道新幹線（1km当たり人口5,970人）の沿線の人口集積と比較しても何ら遜色ありません。全国的に、地方創生の取組が本格的に進められるなか、このままでは整備された地域と、そうでない地域との格差はますます広がり、交流圏や交流人口の拡大による経済発展や観光振興などの足かせになるものと強い危機感を抱いています。
- 四国の新幹線は、観光や産業面での広域的な人流を四国に呼び込むために不可欠な基本インフラです。平成26年4月、四国4県や経済界等で設置した「四国の鉄道高速化検討準備会」が行った基礎調査の結果、瀬戸大橋を経由し四国内の県庁所在地を結ぶルートにおいて、B/C（費用便益比）が「1」を上回る結果が得られており、現在整備中の新幹線と比べ、投資効率性の面からも遜色がないものとなっています。
- さらに、大規模災害発生時に都市間の鉄道交通が麻痺することを防ぎ、代替輸送ルートとしての機能を確保するためには、新幹線の基本計画路線の整備推進を進めることが必要となります。
- 平成29年7月には、四国の新幹線の実現に向け、「四国新幹線整備促進期成会」を新たに設立し、これまで、東京での決起大会、シンポジウムの開催やSNS等を活用した広報啓発活動、国等への要望活動など、地元の機運醸成に積極的に取り組んできました。

令和元年8月には、3回目となる同期成会の東京での決起大会を開催し、「リニア中央新幹線が新大阪まで延伸されスーパー・メガリージョンが誕生する2037年を一つのターゲットとして、四国の新幹線の開業を目指す。」との中長期目標が決議されたところです。

- 国においては、平成29年度から実施している新幹線基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」において、これまでに、瀬戸大橋等の既存インフラの活用、単線での新幹線整備の効果やコスト削減策、新幹線整備による需要予測への誘発需要の取り込み等が検討され、今年度は基本計画路線に係るケーススタディ等を実施することとされており、ケーススタディの対象に四国の新幹線を選定していただくとともに、調査内容については、整備計画格上げのための法定調査にも活用できる内容としていただきたいと思いますと考えています。

また、本調査において、現行の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」による事業評価では加味されていない新幹線の整備効果の推計手法を確立し、同マニュアルの改訂に盛り込んでいただきたいと思いますと考えています。

- また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るための調査等が行われてきたところですが、具体的な整備方策の検討に当たっては、四国の新幹線の整備も考慮していただきたいと思いますと考えています。
- 令和3年3月には、衆議院と参議院の国土交通委員会において、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議」の一部として「四国における新幹線についても検討を進めること。」が全会一致で採択され、同月、JR四国が策定した長期経営ビジョンにおいても、新幹線等による抜本的な高速化の早期実現に向けて取り組むことが明記されたところであり、地域の意見を踏まえつつ四国の新幹線について検討を進めていただくことをお願いします。
- 2037年のリニア中央新幹線の新大阪延伸にあわせて四国の新幹線が実現できるよう、「経済財政運営と改革の基本方針2023」に、基本計画路線の調査検討を行うとする旨の記載が初めてなされ、さらに、その後の骨太方針においても引き続き同様の記載がされていることを踏まえ、令和9年度予算編成において、整備計画格上げに向けた法定調査を実施するために必要な予算措置を確実に講じていただくことを強く要望いたします。

【所管府省】国土交通省（鉄道局）、財務省（主計局）

【県関係課】交通政策課

14 四国の新幹線導入について

所管府省

国土交通省(鉄道局)、財務省(主計局)

関係係課

交通政策課

要望事項

- ① 四国の新幹線の早期実現のため、これまでに実施した調査を生かし、早急に整備計画格上げに向けた法定調査を実施すること。
- ② 「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」においては、ケーススタディの対象に四国の新幹線を選定するとともに、法定調査にも活用できる内容とすること。

現状と課題

四国の新幹線整備のイメージ(ルートの一本化)



瀬戸大橋を経由し四国内の県庁所在地を結ぶルートでは、B/C(費用便益比)が「1」を上回る調査結果が得られている。

全国新幹線鉄道網の整備状況



機運の高まり



「四国の新幹線早期実現に向けた署名活動」(昨年8月まで)では、最終的に45万2,038筆が集まった。また、今年1月には、全国初の取組となる「第1回新幹線基本計画路線全国総決起大会」を共同で主催した。

在来線と新幹線の復旧速度の違い

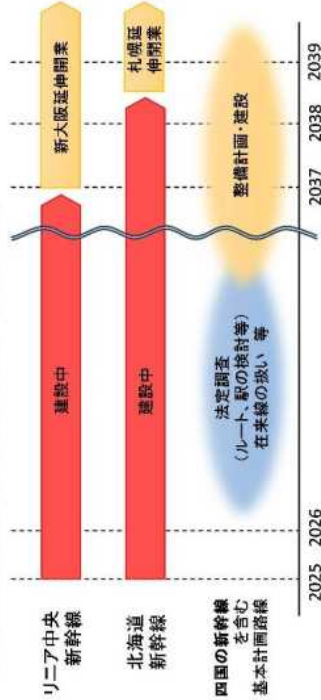
新幹線は、過去の災害時に早期に復旧しており、大規模災害発生時の重要なライフラインである。

大規模地震発生後の完全復旧日および所要期間

東日本大震災 (2011年3月11日発生)	熊本地震 (2016年4月14日・16日発生)	所要期間
完全復旧日	完全復旧日	所要期間
2014年4月6日 (三陸鉄道北・南リアス線)	2020年8月8日 (JR豊肥本線)	約14年 4ヶ月
2011年 4月29日	2016年 4月27日	13日

整備計画格上げに向けた法定調査の早急な実施

＜整備計画路線と基本計画路線の並行整備＞



○ 整備新幹線の整備に続き、切れ目なく、基本計画路線の整備を進めていく必要がある。

○ 整備計画格上げ後も、ルートや駅の位置等に係る関係者との調整など、整備に着手するまでに相当の年数を要する。

○ 現在整備中の新幹線と並行して、四国の新幹線を含む基本計画路線について、一日も早く法定調査を実施する必要がある。

○ ケーススタディの対象に四国の新幹線を選定するとともに、法定調査にも活用できる内容とすることが必要。

15 公共交通への支援について

【提案・要望事項】

① ことでんへの支援

- 1) 地域鉄道の安全輸送設備や車両更新への支援に必要な予算の確保を図ること。
- 2) 地域鉄道の事業規模や施設の老朽化を踏まえ、事業継続が著しく困難になる前の段階において、維持・活性化に向けた抜本的な施策が実施できるよう支援制度の創設、拡充を図ること。
- 3) 駅トイレ単体の整備等にも活用できる支援制度を創設すること。

② JR四国への支援等

- 1) JR四国の様々な経営課題に対する継続的な支援を実施すること。
- 2) 駅トイレ単体の整備等にも活用できる支援制度を創設すること。
あわせて、JR四国に対し、駅トイレの整備等を強く働きかけること。

③ バス・タクシー等自動車運送事業者への支援

- 1) 幹線バス等について、補助要件の緩和、補助上限の引き上げ等を図ること。
- 2) バス・タクシーの担い手確保のための継続的な財政支援を図ること。

④ 地域公共交通への支援

市町における地域の実情に応じた公共交通維持の取組に対する支援制度の充実を図ること。

【現状・課題】

本県では、面積当たりの延長が0.123km/k㎡（全国平均の2倍）と重要な社会基盤である鉄道網が、地域公共交通の骨格として大きな役割を担っています。このため、鉄道を中心に、駅などの交通結節点において、バスや自動車等との乗り継ぎ機能を高め、「利便性と結節性」に優れた県全体のネットワークづくりを進めています。

① ことでんへの支援

- 1) 本県の公共交通ネットワークの基幹的な役割を果たしている「ことでん」では、安全輸送設備や車両の老朽化が進み、今後、更新費用等の増大も見込まれることから、必要な更新が行えずに安全で安定的な運行に支障を来すことがないよう、これら安全輸送設備や車両の更新を確実に実施する必要があります。そのため、本県では沿線市町や四国運輸局と将来にわたる持続的な全路線の維持に向けて議論を深め、県と沿線市町で安全輸送設備や車両の更新に対して必要な行政支援を行うこととしました。地域で鉄道の維持・活性化に向けた施策が計画的かつ着実に実施できるよう、鉄道軌道

安全輸送設備等整備事業等の十分な財源の確保や補助対象設備の拡充が必要です。

- 2) 社会資本整備総合交付金を活用した鉄道事業再構築事業について、輸送密度 4,000 人未満の線区か否かを目安とすることや、上下分離等を伴う「事業構造の変更」など、事業活用のための要件が示されていますが、鉄道は社会経済活動を支える基幹的なインフラであることから、鉄道事業者の「事業継続が著しく困難になる前の段階」においても、事業構造を維持しながら、持続可能性や利便性の高い鉄道ネットワークの再構築に向けた取組が図れるよう、支援制度の一層の拡充や十分な財源の確保が必要です。
- 3) また、既存の鉄道ネットワークの維持・活性化を図り、将来にわたって役割を発揮させるためには、利用の促進を図ることが重要であり、特に、老朽化した駅トイレの整備等の利便性向上に資する投資が不可欠です。そのため、鉄道事業者が駅トイレのみの整備等を実施する場合にも活用しやすい支援制度の創設が必要です。

② JR四国への支援等

- 1) 四国の公共交通の基幹的役割を担う JR 四国は、国の経営支援を受けながら、経営自立に向け、利用者利便の向上や経費削減に取り組んでいます。また、地域においても同社と連携・協議を行いながら、県内各地で様々な利用促進策を実施しています。しかし、人口減少やマイカーへの転移等による長期的な需要減少に加え、乗務員不足などにより、厳しい経営環境に置かれ、令和 6 年度は 2 度のダイヤ改正が実施され、県内でも朝夕の通勤通学時間帯を含む減便が発生し、利用者の利便性が低下しています。JR 四国は、産業や観光の振興など、四国の活性化に欠かせないインフラであり、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成しており、将来にわたって持続的に維持していくことが必要です。四国における鉄道ネットワークを維持するため、JR 四国の様々な経営課題に対する継続的な支援が必要です。特に、令和 8 年度をもって終了する国鉄民営化時からの「二島特例」や「承継特例」の継続をお願いします。
- 2) また、既存の鉄道ネットワークの維持・活性化を図り、将来にわたって役割を発揮させるためには、利用の促進を図ることが重要であり、特に、老朽化した駅トイレの整備等の利便性向上に資する投資が不可欠です。そのため、鉄道事業者が駅トイレのみの整備等を実施する場合にも活用しやすい支援制度の創設が必要です。あわせて、国において、JR 四国に対して、駅トイレの整備等を実施するよう強く働きかけることをお願いします。

③ バス・タクシー等自動車運送事業者への支援

- 1) 幹線バス等についても、人口減少・少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した利用者数の回復には至っておらず、地域公共交通確保維持改善事業の補助要件を満たすことが困難になってきている路線があり、特に、デマンド交通など代替の交通手段の導入が難しい瀬戸大橋沿線において、離島と島外を結ぶ唯一の生活路線であるバス路線の維持も困難となっていることから、補助要件の緩和、補助上限額の引き上げ等の既存制度の拡充や離島特例の創設が必要です。
- 2) 加えて、バスやタクシー等の自動車運送事業においては、運転士をはじめとした運行の担い手不足が顕在化しており、担い手を確保し、地域公共交通を維持・確保していくために、二種免許取得費用、採用活動経費等について、現下の担い手不足の状況を鑑み、財政支援の更なる拡充が必要です。

④ 地域公共交通への支援

- 市町では、デマンド交通や乗用タクシーの活用、自動運転バスの実証実験など様々な検討や取組が進められており、これらの地域の実情に応じた取組が円滑に行えるよう、効果的な支援制度の創設や既存制度の拡充が必要です。
- 特に、自動運転は、運転士不足などの課題解決が期待されるものであり、自動運転バス本体の導入に係る経費の支援や、運行に関するインフラの導入・維持管理に係る経費への助成など、本格実施に向けた支援の充実を図ることが必要です。
- また、人口減少等により利用者数の長期的な減少が見込まれる中、将来にわたって地域公共交通を維持するためには、利用の促進を図ることが重要であり、特に、老朽化した駅トイレの整備等の利便性向上に資する投資が不可欠です。そのため、市町が鉄道駅のトイレのみの整備等を実施する場合にも活用しやすい支援制度の創設が必要です。

【所管府省】国土交通省（総合政策局、鉄道局、物流・自動車局）、財務省（主計局）

【県関係課】交通政策課

15 公共交通への支援について

所管府省

国土交通省(総合政策局、鉄道局・物流・自動車局)、財務省(主計局)

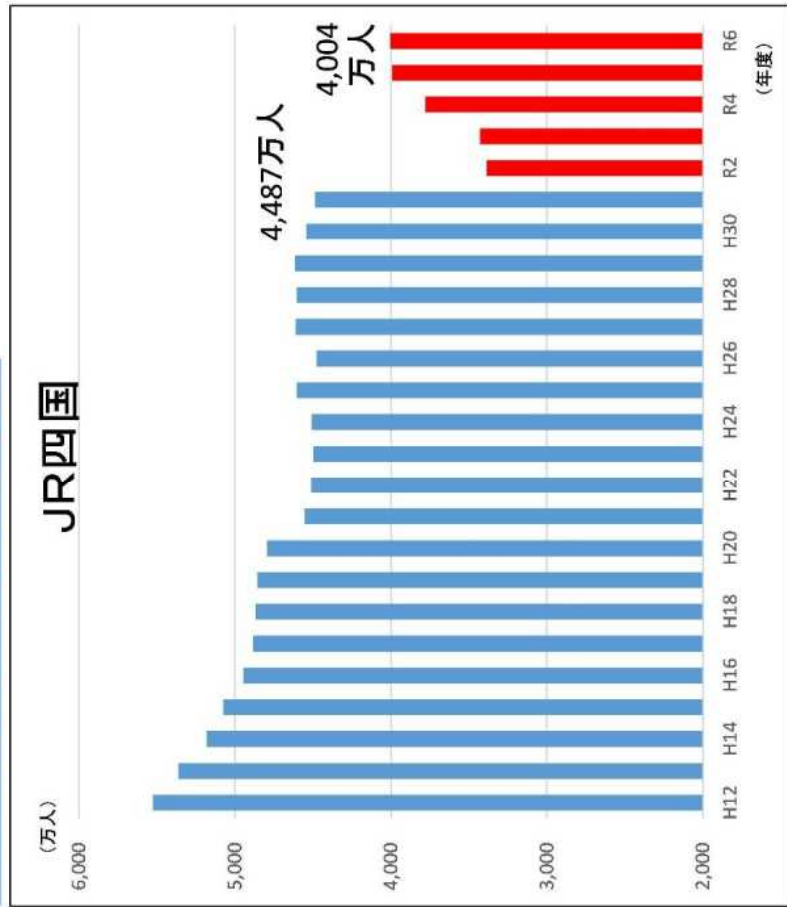
関係係課

交通政策課

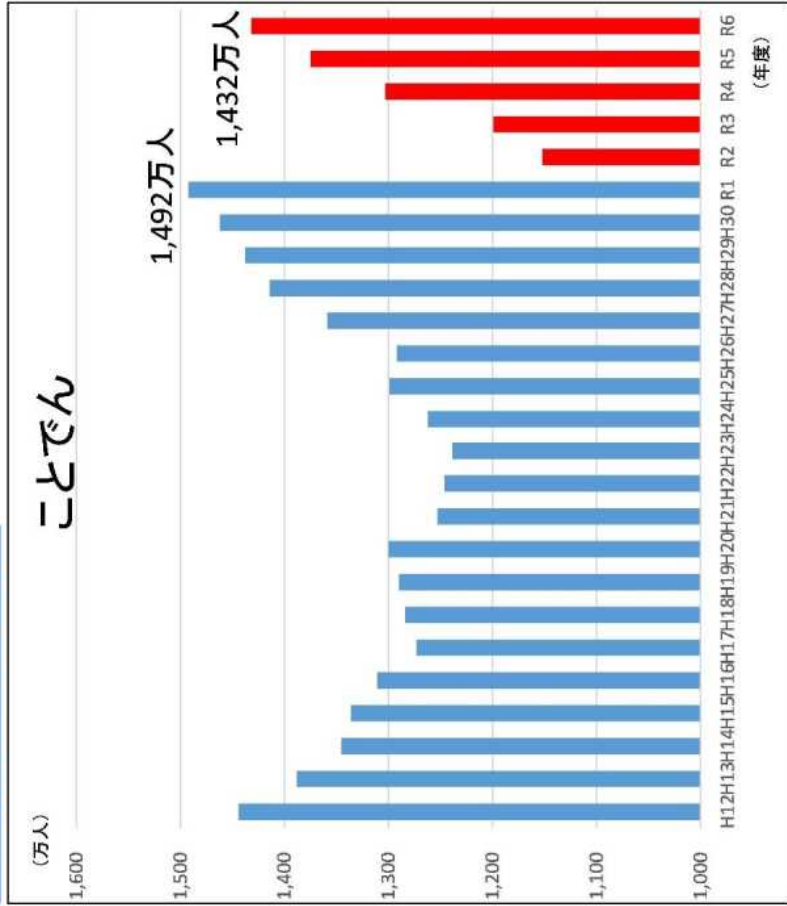
現状と課題

JR四国とことでのん輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響によって大幅に減少しており、徐々に回復しているが、コロナ前の水準には至っていない。

JR四国の輸送人員(四国四県)の推移



ことでのんの輸送人員の推移



要望事項

① ことでんへの支援

- 1) 地域鉄道の安全輸送設備や車両更新への支援に必要な予算の確保を図ること。
- 2) 地域鉄道の維持・活性化に向けた抜本的な施策が実施できるよう支援制度の創設、拡充を図ること。
- 3) 駅トイレ単体の整備等にも活用できる支援制度を創設すること。

現状と課題

① ことでんへの支援

● 安全輸送設備の更新 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

安全輸送設備の老朽化が進み、踏切トラブルが頻発。
 ・ことでんで対策を検討し、今後40年間の更新計画を策定。
 ・安全輸送設備の更新を前倒して実施。



- ・R7年度は5.0億円の安全輸送設備更新を実施。
- ・R8年度以降も、同規模の設備更新を計画的に実施していく予定。(R8年度 8.4億円)

安全輸送設備更新(R9年度要望額:3.0億円(事業費9.1億円))が
 計画的かつ着実にできるよう十分な財源の確保が必要

● 車両の更新 (社会資本整備総合交付金等)

車両の老朽化が進み、車両故障による輸送障害が頻発。



車齢	車両数
60年以上	14両
50年以上	62両
40年以上	4両
計	80両
平均車齢	56.6年



- ・新造車両を導入し、安全安定した運行の維持。
- ・利便性・快適性の向上による利用者増を図る。
- ・毎年2編成4両(10億円)

車両更新(R9年度要望額:4.5億円(事業費10億円)(2編成4両))が
 計画的かつ着実にできるよう十分な財源の確保が必要

要望事項

② JR四国への支援等

- 1) JR四国の様々な経営課題に対する継続的な支援を実施すること。
- 2) 駅トイレ単体の整備等にも活用できる支援制度を創設すること。
あわせて、JR四国に対し、駅トイレの整備等を強く働きかけること。

現状と課題

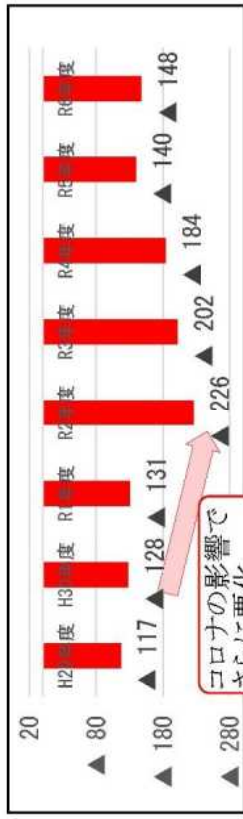
②JR四国への支援等

- ・四国の活性化に欠かせないインフラであるとともに、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成しており、将来にわたって持続的な運行維持が必要。

1) JR四国の現状

JR四国の営業利益

- ・人口減少やマイカーへの転移等による長期的な需要減少や資源価格の高騰などにより厳しい経営環境。



減便等の状況

- ・採用環境の悪化や離職者の増加により、R5年度後半から働き手確保が一層困難に。
- ・香川県内でも減便が発生。
R6. 9. 29 ダイヤ改正 朝夕の通勤通学時間帯を中心に、普通列車11本の減便
最終列車1本の繰上げ
- ・R7. 3. 15 ダイヤ改正 特急列車5本、普通列車3本の減便、
最終列車4本の繰上げ

JR四国の様々な経営課題に対する継続的な支援が必要

2) 駅トイレの整備等

県内のJR四国のトイレの状況

- ・トイレが設置されている県内28駅のうち、依然として汲取式となっているトイレが9駅あり、水洗化、洋式化などの整備が必要。



駅トイレ(汲取式)の状況

県による駅トイレ整備の取組事例(鬼無駅のトイレ整備)



鬼無駅トイレ

県内の市町による駅トイレ整備の取組事例(高瀬駅のトイレ整備)



高瀬駅(新駅舎・トイレ)

- ・駅トイレ単体の整備等にも活用できる支援制度の創設が必要
- ・国において、JR四国に対して、駅トイレの整備等を実施するよう強く働きかけることが必要

要望事項

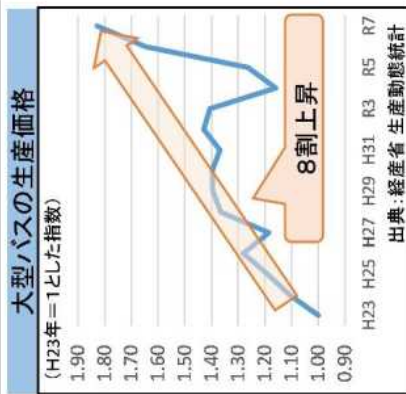
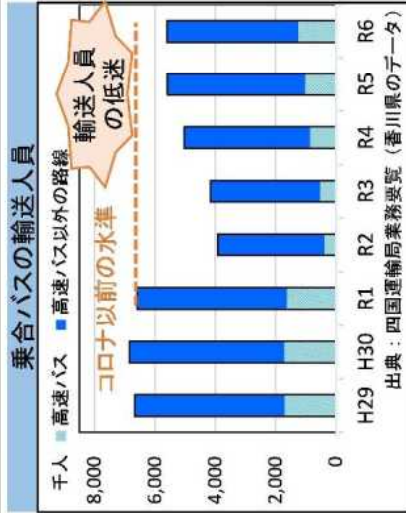
③ バス・タクシー等自動車運送事業者への支援

- 1) 幹線バス等について、地域公共交通確保維持改善事業の補助要件の緩和、補助限度額の引き上げ等を図ること。
- 2) バス・タクシーの担い手確保のための継続的な財政支援を図ること。

現状と課題

③ バス・タクシー等自動車運送事業者への支援

1) 幹線バス等への支援



【運行経費】・輸送人員の低迷や特例措置の縮小の動きにより、本来の幹線バスの補助要件（1日当たり輸送量15人以上など）を満たすことが困難。

・デマンド交通など代替の交通手段の導入が難しい瀬戸大橋沿線において、離島と島外を結ぶ唯一の生活路線であるバス路線を維持することが困難。

【車両】・車両価格高騰の一方で、減価償却費補助の限度額（1,500万円）は20年以上増額無し。

輸送量等の補助要件緩和（特例措置の継続）や離島特例の創設、車両の補助限度額の引き上げが必要

2) 担い手確保のための支援

- ・「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が令和6年4月1日から適用されたことに伴い、運転士の不足が顕在化。
- ・県内の路線バスでは、大幅な減便（約10～36%）実施。



事業者は、運転士等の担い手確保のため、二種免許取得費用支援や採用活動を積極的にを行っているが、その費用が大きな負担

国・県による支援

- 【補助制度（国）】・二種免許取得に関する費用の1/2を補助
- 【補助制度（県）】・二種免許取得に関する費用を定額補助（大型二種：10万円 普通二種：5万円）



運転士就職イベントでの相談風景

県の補助事業実績（R7年度確定額）

事業種別	件数	補助金額
バス事業者	8社16人分	160万円
タクシー事業者	17社53人分	265万円
計	25社69人分	425万円

二種免許取得費用や採用活動経費等について、事業者ニーズが高いことや、現下の担い手不足の状況を鑑み、さらなる拡充に向けた財政措置が必要

要望事項

④ 地域公共交通への支援
市町における地域の実情に応じた公共交通維持の取組に対する支援制度の充実を図ること。

現状と課題

・ 県内の各市町において、デマンド交通や乗合タクシーの活用、自動運転バスの実証実験、利用環境改善等の利便性向上に資する投資など、様々な検討や取組が進められている。

1) 自動運転への支援

・ 運転士不足などの課題解決が期待されるものであり、県内でも実証実験等の取組が行われている。

県内の自動運転の取組事例(R7年度自動運転社会実装推進事業)

坂出市

地域の生活移動手段確保のため、坂出駅～商業施設を周回するルート(約4km)において、地域のバス事業者や自動車学校とともに、レベル2の自動運転による運行を1ヶ月程度実施



三豊市

大浜地域の住民、香川高専の学生の交通手段確保のため、詫間駅～大浜地域(約9km)において、複数年に分けて実証を行い、経営面・技術面・社会受容性面を検証



2) 鉄道駅のトイレ整備等への支援

・ 地域公共交通を維持するため、利用の促進を図るものがあり、市町が駅のトイレ整備を行っている。

県内の市町による駅トイレ整備の取組事例(JR高瀬駅のトイレ整備)

・ 予讃線高瀬駅について、三豊市とJR四国で連携して、新駅舎・トイレの整備を実施(令和7年12月 供用開始)

(役割分担)

三豊市：
公衆トイレ、
駐輪場、
屋外広場、
パブリックスペース、
駅前ロタリー
などの整備

JR四国：
旧駅舎の解体
券売機室の整備など



JR高瀬駅(新駅舎・パブリックスペース・トイレ)

自動運転バス本体の導入に係る経費の支援や、運行に関するインフラの導入・維持管理に係る経費への助成など、本格実施に向けた支援の充実を図ることが必要

市町が鉄道駅のトイレのみの整備等を実施する場合にも活用できる支援制度の創設が必要

16 離島への航路の存続に向けた支援について

【提案・要望事項】

- ① 燃料油のうち、石油元売りの系列外において、いわゆる業転玉として取り引きされる軽油等について、需給のひっ迫や流通の目詰まりなどを早急に解消し、離島航路事業者が航路を維持するために必要な量を適切な価格で安定的に調達できるよう、必要な措置を講じること。
- ② 船舶用の燃料油や潤滑油等の安定的な供給のために必要な措置を講じること。
- ③ 複数航路で、ここ2～3年の間に運賃の値上げを行っている中、他の航路も含めて、さらなる値上げは困難であることから、航路を維持していくため、離島航路運営費の補助対象となっていない航路について、燃料費の高騰等に伴う欠損への補填等の支援を行うこと。

【現状・課題】

- ① 人口減少・少子高齢化の進行により、離島への航路の利用者数は減少し、航路事業者の経営は非常に厳しい状況に置かれています。

また、コロナ禍やウクライナ情勢後の原油価格、資材価格の高騰の影響が解消されないまま、今般のイラン情勢により、燃料油の価格がさらに高騰し、離島航路事業者の経営に多大な影響が生じています。

特に、燃料油の価格については、国において価格抑制のため、緊急的激変緩和措置が講じられているものの、免税軽油については、本年4月1日からの定額引下げ措置の終了による価格上昇に加え、石油元売りの系列外で取り引きされる、いわゆる「業転玉」と呼ばれる軽油は、需給のひっ迫や流通の目詰まりなどにより、県内の航路事業者の調達価格が本年2月から3月にかけて約1.5倍に高騰し、4月にはさらに高騰しており、航路事業の収支が急激に悪化しています。このため、航路事業者の中には、経費削減のため減便に踏み切る者もでてきており、先月16日から、高松・土庄航路の高速艇が1日15便から8便へと大幅に減便され、小豆島の住民等の移動に制約が生じているところ です。

こうした状況を踏まえ、国において、業転玉として取り引きされる軽油等について、需給のひっ迫や流通の目詰まりなどを早急に解消し、離島航路事業者が航路を維持するために必要な量を適切な価格で安定的に調達できるよう、必要な措置を講じることが必要です。

- ② 現在のイラン情勢の悪化に伴い、燃料油等の石油製品の調達が困難となる状況が生じており、離島航路事業者の中には、燃料油の調達の目途が2～3か月先までしか立っておらず、航路の先行きに大きな不安を抱いている者もいます。

さらに、離島航路事業者の中には、船舶のエンジン等に用いる潤滑油について、従来の取引業者からの調達が困難となり、異なる製品を代用したり、別の事業者から調達したりしている者もいるなど、このままでは、安全運航のために必要なメンテナンスを十分に行えない可能性も考えられます。

離島航路は、離島住民の通院・通学をはじめ、観光客やビジネス客の往来及び貨物輸送等を支える不可欠な交通・輸送手段であり、安定的かつ安全に運航されることが重要です。

このため、船舶用の燃料油や潤滑油等の安定的な供給のために必要な措置を講じることが必要です。

- ③ 航路事業は、経常経費に占める燃料費の割合が陸上交通に比べて高く、燃料油の価格高騰は経営への影響が大きいことから、昨今のイラン情勢による燃料油の価格高騰は、離島航路事業者の経営を著しく圧迫しています。

こうした状況に対応するため、燃料サーチャージの導入も検討せざるを得ないものの、既に県内では複数の航路で近年値上げをしており、他の航路も含めて、燃料サーチャージの導入による再度の値上げに踏み切れない離島航路事業者も出てきています。

このため、離島航路運営費の補助対象外の航路について、燃料費の高騰等に伴う欠損への補填等の支援を行うことが必要です。

【所管府省】 国土交通省（総合政策局、海事局）、経済産業省、財務省

【県関係課】 交通政策課

16 離島への航路の存続に向けた支援について

所管府省

国土交通省(総合政策局、海事局)、経済産業省(資源エネルギー庁)、財務省(主計局)

関係係課

交通政策課

要望事項

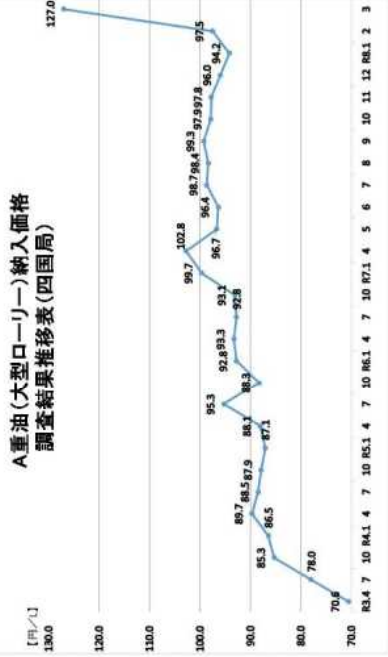
- ① 燃料油のうち、石油元売りの系列外において、いわゆる業転玉として取引される軽油等について、需給のひっ迫や流通の目詰まりなどを早急に解消し、離島航路事業者が航路を維持するために必要な量を適切な価格で安定的に調達できるよう、必要な措置を講ずること。
- ② 船舶用の燃料油や潤滑油等の安定的な供給のために必要な措置を講ずること。
- ③ 複数航路で、ここ2～3年の間に運賃の値上げを行っている中、他の航路も含めて、さらなる値上げは困難であることから、航路を維持していくため、離島航路運営費の補助対象となっていない航路について、燃料費の高騰等に伴う欠損への補填等の支援を行うこと

現状と課題

- 石油元売りの系列外で取り引きされる、いわゆる「業転玉」と呼ばれる軽油は、需給のひっ迫や流通の目詰まりなどにより、調達価格が著しく高騰し、航路事業の収支が急激に悪化している。
- 航路事業者の中には、燃料油の調達の目的が2～3か月先までしか立っておらず、航路の先行きに不安を抱いている者もいる。
- 船舶のエンジン等に用いる潤滑油の調達に困難となり、異なる製品で代用したり、別の事業者から調達している者もいる。
- 燃料サーチャージの導入も検討せざるを得ないものの、すでに、近年値上げをしておき、燃料サーチャージの導入による再度の値上げに踏み切れない事業者も出てきている。

県内では、高松～土庄航路(高速艇)においては、本年5月より、1日15便(2隻運航)から1日8便(1隻運航)に減便になったところ。
※報道によると、軽油価格がイラン情勢前に比べ1.5倍に高騰(今後、2倍近くになる可能性もある)。

重油価格の構造的な高騰と、一部の航路における運賃への価格転嫁



17 高松空港の機能強化について

【提案・要望事項】

- ① コロナ禍で大きなダメージを受けた上、物価高騰の中で着陸料への転嫁が難しく経営状況が悪化している高松空港株式会社に対し、国の支援を図ること。
- ② 国際線のグランドハンドリング等の運航経費の支援を行うこと。
- ③ カテゴリーⅢの計器着陸装置（ILS-CATⅢ）整備事業に早期に着手すること。

【現状・課題】

高松空港の運営を受託している高松空港株式会社においては、コロナ禍で大きなダメージを受けた上、物価高騰の影響を受け、経営状況が悪化しております。本県としては、県内市町及び同社と連携協力し、航空旅客の増加に向け、既存路線の増便や新規路線誘致等航空ネットワークの充実強化に取り組んできているところですが、しかしながら、高松空港の活性化に向けては、旅客ターミナルの増改修をはじめ様々な投資を着実に進めていかなければなりません。そのためには、国において高松空港株式会社の経営立て直しのための支援を行う必要があります。

- ① 令和元年から令和4年までのコロナ禍の影響により、約38億円の収入減となっております。コロナ禍において、国では、コロナの影響で厳しい経営状況にある航空・空港関連企業を支援していくための施策について「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」において、コンセション空港に対しても支援が行われましたが、その支援内容のうち、高松空港で活用できた事項は、空港施設の更新に対する無利子貸付約6億円と、契約上の履行義務（ターミナルビルのリニューアル工事の履行時期）の緩和にとどまっており、結果昨年度末時点の同社の負債額約39億円のうち、コロナ禍起因の負債は約15億円を占めています。このため、同社は、依然としてコロナの影響で生じた負担により経営が圧迫されている状況であり、国の特別な支援が必要です。

一方で、同社の収益力は、EBITDAで1億円から2億円までの間であるところ、90億円超の負債を抱えることにより、国内線エリアの改修工事については、資金不足等により計画の縮小・見直しが必要となっており、実施の目途が立っていないのが現状です。同社の現在の経営状況のままでは、今後必要な施設整備や更新投資が進まず、空港の安全性の確保や利便性の向上が遅れるとともに、事業期間の15年が経過して、同

社に撤退されてしまうおそれがあります。高松空港の活性化においては、同社の経営安定化に向けた国の早急な支援が必要です。

高松空港株式会社は、予期せぬ事由（コロナ）による負債（15億円）や物価高騰を背景としたコスト増に加え、過大な滑走路運営維持管理コストに対して、旅客数や売上等の経営規模が小さいため、経営上カバーすることが困難です。ついては、「民間委託空港状況フォローアップ会議」において提言された「独立採算が見込めない空港を対象とした、一部の事業を国が分担し、又は事業費の一部を国が負担するスキーム」を延長オプションの行使期限となる2028年までに導入することを求めます。

また、コンセッションの応募時には、見込まれていなかった、国における「脱炭素社会に向けた空港分野の取組み」の一環として、滑走路の航空灯火のLED化の工事のため、12億円の負担が発生したほか、物価高騰の影響で、化学消防車の調達には、コロナ前は1台1.2億円であったところ、1台2億円の費用が必要となっています。

加えて、現在、高松空港の国際線は、本県及び地元自治体が空港会社と協力し、ネットワークの強化に努めてきたところ、コロナ前の4路線20往復便/週に比較し、運休中の上海線を除く、4路線33往復便/週となり、その利便性は、中四国でトップクラスとなっています。この利便性の維持・向上に加えて、県民や県内経済界からの要望が強い、東南アジアへの新規路線の誘致を進めていくためには、旅客ターミナルビルの増改築による受入れ容量の拡大や利便性向上が必要です。旅客ターミナルビルの増改築について、約50億円の資金調達を行うこととしています。前掲のとおり、昨年度末時点の同社の負債額は約39億円であり、今後、負債額が90億円超になることが見込まれています。

ついては、幅広く高松空港株式会社の経営に対して国の支援を求めます。

② 外国航空会社から、グランドハンドリング経費が高騰しており、収支悪化のため、既存路線の維持や増便等が難しいとの報告が相次いでおり、国際線のグランドハンドリング等の運航経費の支援を実施することを要望します。

③ 高松空港は、標高185mの高台に位置するため、降雨や濃霧など天候の影響を受けやすく、欠航に加え、他空港への着陸や出発空港への引き返しの可能性があるという条件付き運航となることも多く発生しています。

高松空港が機能を十分に発揮するためには、濃霧を要因とする欠航や条件付き運航を減らし、運航の定時性や安定性、信頼性を確保する必要があります。

高松空港は、国土交通省の「地震に強い空港のあり方検討委員会報告」において、四

国で唯一「航空輸送上重要な空港」に位置付けられており、ILS-CATⅢが整備されていれば、大規模災害の発災後の応急対策活動や、近隣空港及び地上交通機関の代替として、利用が増加した場合でも、確実な輸送が期待できます。

また、ILS-CATⅢの整備により、航空ネットワークの信頼性が高まり、高速で確実な移動手段が確立することで、広域交通インフラとしての空港の拠点性が向上し、都市から地域への誘客や地域間の交流人口の拡大、企業立地の促進、地域経済の活性化を図ることができます。

令和8年度の空港整備関係予算において、高松空港の高カテゴリー化事業が新規事業として採択いただき、予算が配分されたところです。

できるだけ早期に整備事業に着手していただき、高松空港の運営の民間委託の成果をあげるためにも、現在の高松空港の基本機能を維持しつつ、早急に ILS-CATⅢの整備事業を進め、就航率改善に向けて取り組んでいただくよう、強く要望いたします。

2025年5月24日（土）、8時45分上海空港発、12時高松空港着の春秋航空の航空便が、高松空港の天候不良の影響で、関西国際空港にダイバートとなり、その後、高松空港へ22時20分に到着しましたが、同日中の折り返し便については、乗務員の勤務時間の関係から欠航となる事案がありました。

同便に搭乗予定の約170名は、12時頃から22時過ぎまで搭乗待合室での待機し、欠航決定後、春秋航空が市内へのバス6台を手配しましたが、当該バスを利用しなかった70名がターミナルビル内に滞留することになりました。

CATⅢの整備があれば、このような事態を避けることも可能となると考えますので、早期の整備を要望します。

【所管府省】国土交通省（航空局）

【県関係課】空港振興課

17 高松空港の機能強化について

所管府省 国土交通省(航空局)

県関係課

空港振興課

香川県

① コロナ禍で大きなダメージを受けた上、物価高騰の中で着陸料の中で着陸料への転嫁が難しく経営状況が悪化している高松空港株式会社に対し、国の支援を図ること。

現状

高松空港株式会社の経営状況が悪化

- ▶ コロナ禍により約38億円の収入減(令和元年から令和4年まで)
- ▶ 令和6年度末時点の負債額39億円、うちコロナ禍起因の負債15億円
- ▶ 今後、さらに国際線ターミナルビルの増改修工事(50億円)や物価上昇等により、負債が90億円超まで膨れ上がる見込み
- ▶ 滑走路部門の財務状況は▲8.4億円(令和7年度)。着陸料への転嫁の難しい滑走路運営維持管理コストが過大。EBITDA1~2億円程度で90億円の負債返済の目的が立たない可能性がある。
- ▶ 滑走路の維持は、民間では限界がある。

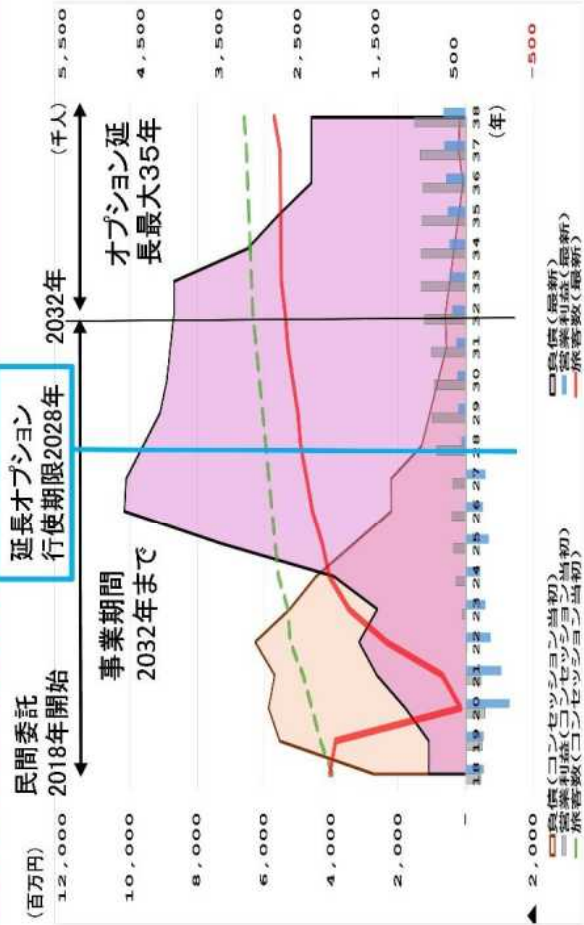
課題

高松空港への支援の実施

- 高松空港株式会社は、コロナ禍で大きなダメージを受けた上、物価高騰等により、経営状況が悪化
- 地元が協力して、特に国際航空ネットワークの拡充に努めているところ 国際線コロナ前 4路線20往復/週⇒R8夏ダイヤ 4路線33往復/週(運休中の上海線を除く)。
- 空港収入規模に対し、滑走路運営維持管理コストが過大
- 現在の経営状況のままでは、今後必要な施設整備や更なる投資が進まず、空港の安全性の確保や利便性の向上が遅れるとともに、15年で撤退となる恐れがある。

要望

- 高松空港株式会社は、旅客数や売上などの経営規模が小さいため、予期せぬ事由(コロナ)による負債や物価高騰を背景としたコスト増、過大な滑走路運営維持管理コストを、経営上カバーすることが困難
- ・県として、高松空港(株)による現在の運営体制が継続されるよう、国の支援を求める。



提案・要望事項

- ② 国際線のグランドハンドリング等の運航経費の支援を行うこと。
- ③ カテゴリーⅢの計器着陸装置(Ⅲ-CATⅢ)を早期に整備すること。

現状と課題

② 国際線のグランドハンドリング等の運航経費の支援を行うこと。

グランドハンドリング経費の高騰(航空会社の支援要請)

- ▶ 外国航空会社から、グランドハンドリング経費が高騰しており、収支悪化のため、既存路線の維持や増便等が難しいとの報告が相次いでいる。

③ 計器着陸装置(Ⅲ-CATⅢ)の早期整備

- ▶ 濃霧を要因とする欠航、条件付き運航の発生 ▶ 拠点性の低下、地域経済への影響

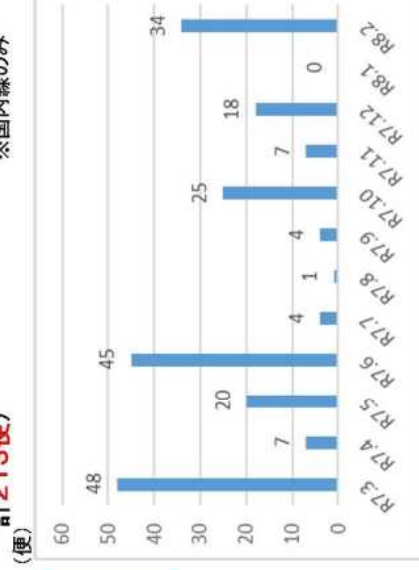
高松空港の基本機能を維持しつつ、

- ▶ **本県の提案内容を考慮し、費用便益比(B/C)の向上を図り、カテゴリーⅢの計器着陸装置(Ⅲ-CATⅢ)を整備することが必要**

視界不良による国際線の欠航

- ▶ 令和7年5月24日、8時45分上海空港発12時高松空港着の春秋航空の航空便が視界不良のため、関西空港にダイバート
- ▶ 22時20分に高松空港に到着したが、同日中の折り返し便は欠航となった。
- ▶ 当該折り返し便搭乗予定の約170名は、12時から22時頃まで搭乗待合室で待機。春秋航空が市内へのバス6台を手配したが、当該バスを利用しなかった70名が、ターミナルビル内に滞留。翌日出国

高松空港到着便における視界不良を理由とした条件付き運航便数(R7.3~R8.2月の12か月で計213便)
※国内線のみ



18 地方創生を支える社会資本整備の推進について

(1) 国土強靱化予算の総額の増加

【提案・要望事項】

- 令和9年度の予算編成においては、急速な物価高や賃金水準の上昇などに応じた国土強靱化予算を通常の公共事業予算とは別枠でこれまで以上に確保するとともに、当初予算においても必要かつ十分な予算を確保することにより、本県の社会資本整備予算の総枠を拡大すること。
- 初年度分として配分された国土強靱化予算は不十分であったことから、次年度以降の配分は経済情勢や初年度の不足分を考慮し、これまでを大きく上回る予算を確保すること。

【現状・課題】

- 現在、本県は、急激に進む人口減少と少子高齢化、激甚化・頻発化する自然災害や南海トラフ地震の発生確率の高まり、公共土木施設の老朽化などに加え、急速な物価高や賃金水準の上昇など、内外の難局に直面しています。
- また、本県は、南海トラフ地震が発生した際に「四国の防災拠点」として、四国唯一の内陸空港である高松空港や重要港湾・防災機能強化港である高松港、緊急輸送道路である高松空港連絡道路などを活用した緊急物資の輸送など、四国の復旧・復興の先頭に立つ役割があります。
- このため、本県の総合計画である『人生100年時代のフロンティア県・香川』実現計画の着実な実行に向けて、持続的な経済成長に資する「地方創生」に不可欠な社会資本整備を推進するとともに、激甚化・頻発化する自然災害や甚大な被害が想定される南海トラフ地震に屈しない「強靱な県土づくり」を計画的に加速化・深化させる必要があります。これまでも国土強靱化予算を活用してきたところです。
- 一方、昨年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく国土強靱化予算の事業規模は今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とすることが規定されていますが、令和7年度補正予算として配分された初年度分予算3兆円余りに民間事業分を追加計上した場合、単純計算の年間4兆円に届かない可能性があります。さらに、令和8年度当初予算では初年度分の追加配分がなかったことから、急速な物価高や賃金水準の上昇を考慮した十分な国土強靱化予算を確保できているとは言い難い状況です。
- つきましては、継続した物価高や賃金水準の上昇、初年度の不足分も見込まれることから、切れ目なく国土強靱化を推進するため、令和9年度の予算編成においては、国土強靱化予算をこれまで以上に確保しつつ、当初予算においても確保することにより、本県の社会資本整備予算の総枠を拡大することを要望します。

【所管府省】 国土交通省（道路局、水管理・国土保全局、港湾局、都市局、住宅局）、
財務省（主計局）、内閣官房（国土強靱化推進室）

【県関係課】 技術企画課、土木監理課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について (1)国土強靱化予算の総額の増加

所管府省

国土交通省(道路局、水管理・国土保全局、港湾局、都市局、住宅局)、財務省(主計局)、内閣官房(国土強靱化推進室)

関係係課

技術企画課、土木監理課

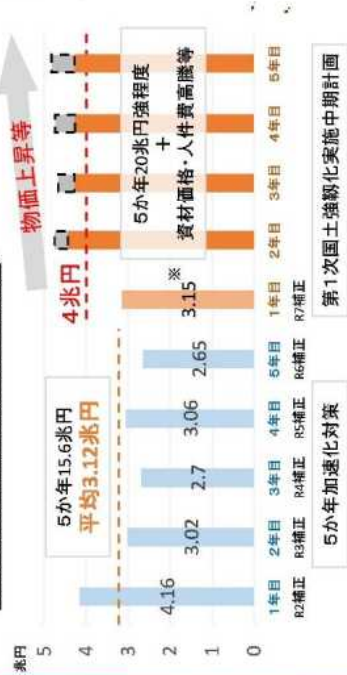
提案・要望事項

- 令和9年度の予算編成においては、急速な物価高や賃金水準の上昇などに応じた国土強靱化予算を通常の公共事業予算とは別枠でこれまでに以上に確保するとともに、当初予算においても必要かつ十分な予算を確保することにより、本県の社会資本整備予算の総枠を拡大すること。
- 初年度分として配分された国土強靱化予算は不十分であったことから、次年度以降の配分は経済情勢や初年度の不足分を考慮し、これまでに大きく上回る予算を確保すること。

現状と課題

国土強靱化予算の確保

- ・国土強靱化予算の事業規模は今後5年間でおおむね20兆円強程度を目標とすること、今後の資材価格・人件費高騰等の影響を適切に反映することを規定。
- ・令和7年度補正予算として配分された初年度分予算3兆円余りに民間事業分を追加計上しても、単純計算の年間4兆円に届かない可能性。

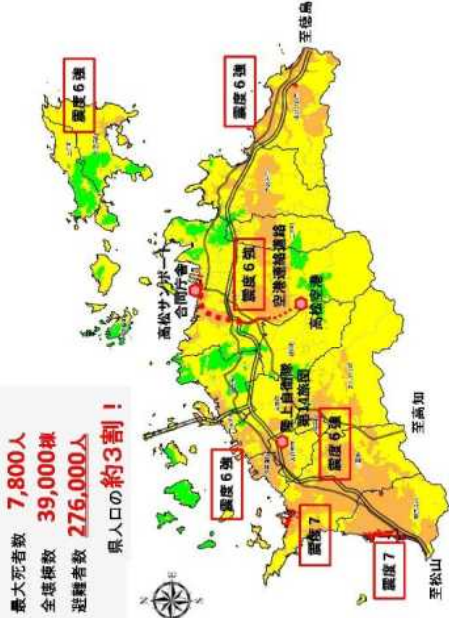


第1次国土強靱化実施中期計画

国土強靱化予算額(事業費)

切迫する南海トラフ地震

- ・県土面積の9割以上に於いて震度6弱から震度7を想定。
- ・香川県は「四国の防災拠点」として機能を果たす役割。



香川県震度分布図(南海トラフ(最大クラス))

新幹線の整備

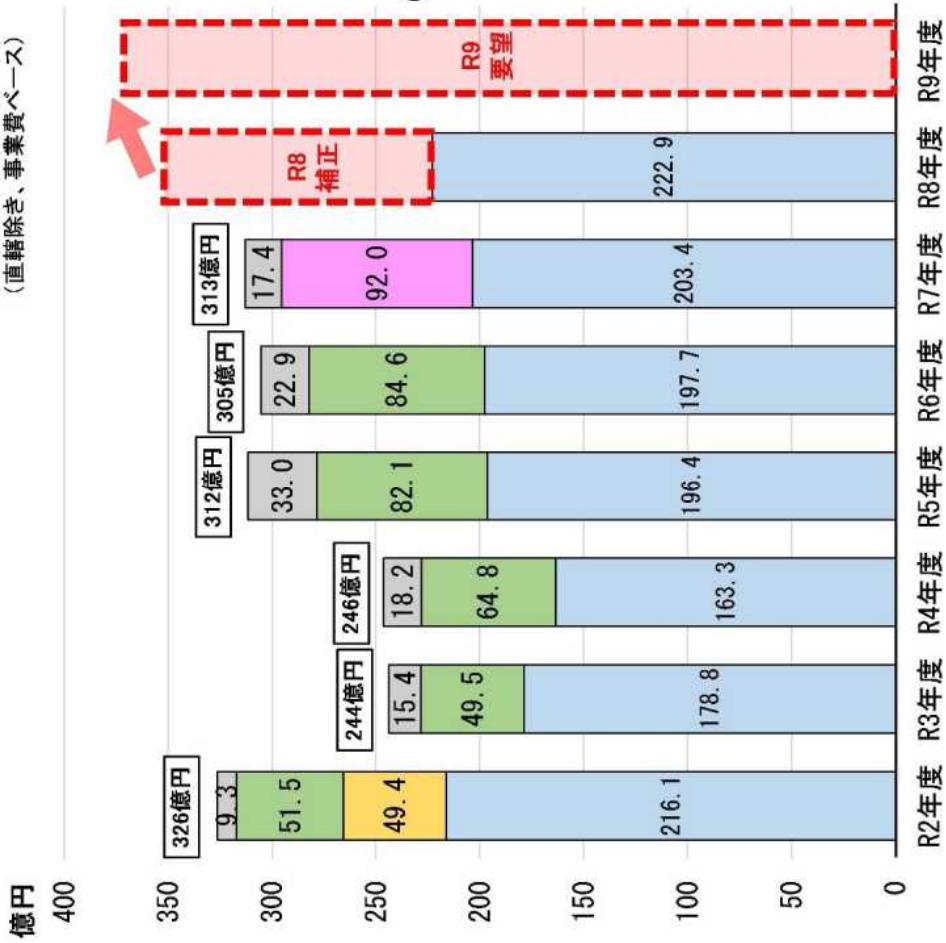
- ・四国は全国の中でも唯一の新幹線空白地域。
- ・災害時の大量輸送・代替移動手段の確保が必要。
- ・南海トラフ地震に備え、法定調査の早期着手を!



全国新幹線鉄道網の整備状況

香川県事業への配分額推移

□ 当初 □ 3か年対策 □ 5か年対策 □ 第1次中期計画 □ 他 補正
 (直轄除き、事業費ベース)



県土木部費用: 道路・河川砂防・港湾・都市計画・下水・建築・住宅

○公共土木施設の老朽化対策を推進

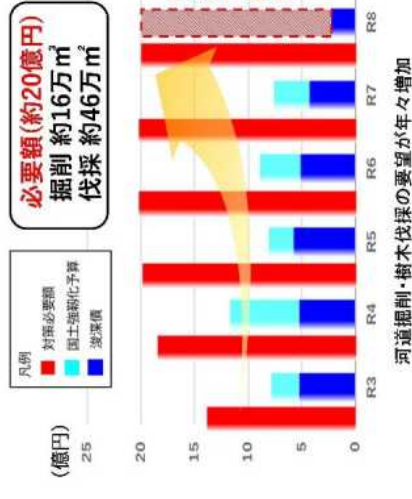
- ・国土強靱化予算を活用し、橋梁やトンネルなどの道路施設や規模の大きい河川管理施設などの老朽化対策等を推進。
- ・これまでの老朽化対策の安定的な継続や予防保全への計画的な移行だけでなく、施設数が多い小規模施設の老朽化対策に向けた予算確保が必要。



鉄筋が露出している橋梁の補修が必要 腐食が進行している標識柱等の更新が必要 小規模水門の老朽化対策等が必要

○河川の河道掘削・樹木伐採を推進

- ・国土強靱化予算により、これまで実施できていなかった流下能力向上に資する河道掘削や樹木伐採を推進。
- ・未だ対策が必要な箇所が多く、継続的に河道掘削等を実施するための予算確保が必要。



河道埋塞により流下能力が低下

(2) 高規格道路等の整備及び交通安全対策等道路事業の推進

【提案・要望事項】

- 人流・物流の円滑化による生産性向上、地域活性化等を図るため、次の項目について強力に推進すること。
 - ①香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョンの実現
 - ②シームレスな高規格道路ネットワークの構築（高松環状道路、高松空港連絡道路等）
 - ③直轄国道の整備
 - ④孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセス道路整備
 - ⑤道路施設の老朽化対策の推進
 - ⑥通学路における交通安全対策の推進
 - ⑦緊急輸送道路等における無電柱化の推進
- 国土強靱化実施中期計画を踏まえた関係予算については、予算編成過程で計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう新たな財源の創設等を図り、近年の資材価格や建設業における人件費の上昇などの影響を適切に反映し、頻発する災害も踏まえ、通常道路予算とは別枠で必要な予算を満額確保すること。

【現状・課題】

①香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョンの実現

- 四国の玄関口として、さらなる人流・物流の円滑化による生産性の向上や地域活性化等を図るとともに、令和6年能登半島地震の課題を踏まえた広域道路ネットワークの構築を計画的に進めるため、「香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン」を令和7年2月に策定しました。
- 4つの整備目標である「地域間連携の強化」「交通物流拠点へのアクセス向上」「高速道路インターチェンジからの圏域拡大」及び「平常時・災害時でのネットワークの強化」を達成するため、道路事業に対する必要な予算の確保を要望します。
- 本県の4つの整備目標の達成に向け、幹線道路ネットワーク整備が推進できるよう、人流、物流機能の効率化や成長基盤の強化に資する交通物流拠点等へのアクセス道路整備について、個別補助事業による重点支援の拡充を要望します。

②シームレスな高規格道路ネットワークの構築（高松環状道路、高松空港連絡道路等）

- 高松環状道路は、高松中心市街地の慢性的な渋滞の抜本的改善、高松自動車道とサンポート高松地区など臨海部との連結強化、高松空港連絡道路と併せた高松空港へのアクセスの向上、さらには、大規模災害時における復旧や地域支援の活動を支える広域支援ルートの確保など、高松都市圏が抱える交通課題を解決するために非常に重要な事業です。
- 機能強化を進める高松港朝日地区の交通アクセス強化等のため、ボトルネックとなっている本町踏切の対策も重要であることから、環境影響評価や都市計画決定の手続きが速やかに進むよう、県や地元高松市と連携し、早期事業化に取り組むことを要望します。
- 高松環状道路の政策目標である「産業振興の支援」や「交流・人流の促進」の達成のため、高松環状道路が高松空港連絡道路や高松自動車道と円滑に接続されるよう要望します。
- 高松自動車道と高松空港を結ぶ高規格道路である高松空港連絡道路等は、本県の高速交通体系のストック効果と高松空港の拠点性を最大限に生かし、地域経済の活性化を図るために重要な道路であり、現在、県道円座香南線（香南工区）6 kmの整備に取り組むとともに、令和8年度からは、新たに中間南工区0.7 kmに着手しています。
- 「災害に強い国土幹線道路ネットワーク」に位置付けられた高規格道路のミッシングリンク解消に向けて進めている高松空港連絡道路等の整備をより一層推進するための補助予算の確保を要望します。

③直轄国道の整備

- 大規模災害時に、概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保する必要がありますが、高規格道路と代替機能を発揮する国道11号とのダブルネットワーク化が不十分であり、速やかな復旧・復興において課題を抱えています。
- 現在整備中の大内白鳥バイパスや豊中観音寺拡幅の早期完成を図るとともに、大内白鳥バイパスに引き続き、三木町～さぬき市区間等の次の4車線化・バイパス化に必要な計画段階評価に向けた検討に着手するよう要望します。
- 近年、直轄国道で多くの交通死傷事故が発生している状況にあり、日本損害保険協

会による令和6年の「全国交通事故多発交差点マップ」では、県内ワースト5のうち4箇所が国道11号の交差点であり、直轄国道における交通安全対策が急務となっています。

- 国道11号、国道32号などの直轄国道において、誰もが安全に利用できるよう、より一層の交通安全対策を推進されるよう要望します。

④孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセス道路整備

- 令和6年能登半島地震の課題を踏まえ、半島や山間部など、大規模災害時に孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセスルートについて、着実かつ迅速な整備を図るための予算を確保するとともに、社会資本整備総合交付金にくわえ、個別補助事業の創設など重点支援を要望します。

⑤道路施設の老朽化対策の推進

- 本県では、橋梁など法定点検の対象となった県管理施設1,632施設のうち、1巡目点検では、208施設(13%)が早期に措置を講ずべき状態(Ⅲ判定)となり、補修等の対策を実施してきました。2巡目点検では、200施設(12%)がⅢ判定となり、予防的な保全による維持管理に早期に移行するため、道路メンテナンス事業を活用し、計画的な老朽化対策を実施しています。
- 一方で、法定点検の対象になっていない標識や照明灯などの小規模附属物のほか、舗装、法面などの道路施設については、施設数が非常に多く、点検や対策が十分に行き届かない状況にあります。
- 以上のことから、道路施設全体の老朽化対策を着実に推進するため、予防保全への早期移行に向けて、今後も安定的・継続的に取り組むための予算を確保するとともに、橋梁や門型標識だけでなく、小規模附属物についても継続して必要な機能を発揮できるよう、個別補助事業の創設など重点支援を要望します。

⑥通学路における交通安全対策の推進

- 本県では、交通死傷事故件数は減少傾向にあり、人口10万人当たりの交通事故死者数は恒常的にワースト上位(令和2年:1位、令和6年:11位)という危機的な状況となっていたものの、交通安全対策に積極的に取り組んだ結果、昨年度はベスト14位(ワースト34位)と大きく改善しました。一方で、交通事故死者数の7割が高齢者であるほか、歩行者や自転車乗車中の交通事故死者数も全体の半数以上を占めています。香川県では、交通事故死者数が減少傾向にあるものの、依然として交通事故により多

くの人命が失われていることを踏まえ、「第12次香川県交通安全計画」(R8～R12)において、交通事故死者ゼロを目標に掲げ、交通安全対策に取り組んでいます。

- 令和3年6月に千葉県やちまた八街市で発生した通学路での交通死傷事故を受け、関係機関と連携した通学路の合同点検を実施し、歩道整備などの交通安全対策に取り組んでおり、令和6年度末までに192か所(約7割)の対策が完了し、残る67箇所についても令和6年度に見直した本対策が今年度に完了するものの、多くの箇所で歩道整備などの抜本的な対策が未整備のままであることから、継続的に整備を推進するために、令和9年度以降においても重点的に歩道整備等を実施する必要があります。
- 以上のことから、交通安全対策補助制度(地区内連携)、防災・安全交付金事業など、通学路における交通安全対策などを加速させるための補助予算を確保するとともに、令和4年度に創設された「交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)[令和4年度から5年程度]」が5年目を迎えることから、引き続き個別補助制度による重点支援を要望します。

⑦緊急輸送道路等における無電柱化の推進

- 令和6年能登半島地震では、電柱倒壊等による緊急輸送道路等の閉塞が応急復旧活動に支障をきたしており、無電柱化は防災機能の向上の喫緊の課題であることから、着実に進めていく必要があります。
- 緊急輸送道路である県道中徳三谷高松線等で進めている無電柱化推進計画事業の令和8年度予算は厳しい配分となっており、防災機能の向上に遅れが生じる懸念があります。
- こんぴらさんや栗林公園等に代表される主要な観光地周辺においては、電柱・電線が歴史的な景観や風情を損ねており、無電柱化による良好な景観を確保する必要があります。
- 以上のことから、無電柱化推進計画事業を加速させるための補助予算の確保を要望します。

【所管府省】国土交通省(道路局)、財務省(主計局)

【県関係課】道路課、都市計画課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について (2)高規格道路等の整備及び交通安全対策等道路事業の推進

所管府省 国土交通省(道路局)、財務省(主計局)

関係係課 県関係課

道路課、都市計画課

提案・要望事項

① 香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョンの実現

- ・本県が抱える交通課題を解決するため、県土を東西に貫く3つの「東西軸」と、それらを沿岸部から内陸部へつなぐ7つの「南北軸」および「環状道路」からなるネットワークの形成実現に必要な予算を確保すること。
- ・幹線道路のミッシングリング解消など幹線道路ネットワーク整備を推進できるよう、人流、物流機能の効率化や成長基盤の強化に資する交通物流拠点等へのアクセス道路整備について、個別補助事業で重点支援すること。

現状と課題

環状道路(直轄)



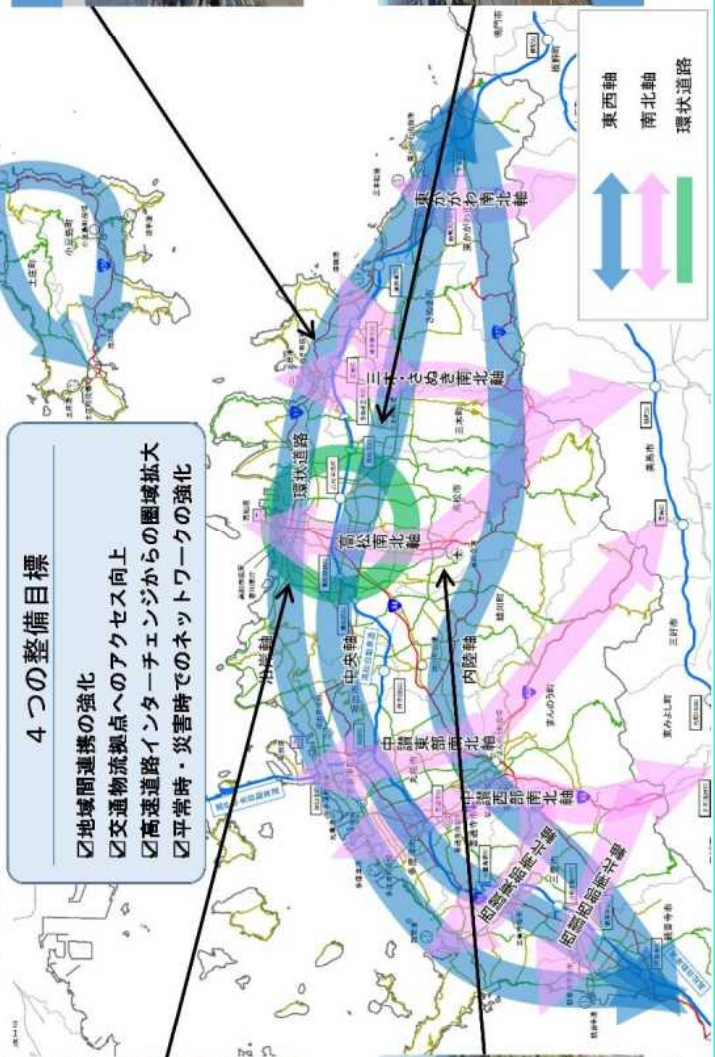
ポトルネックとなっている本町踏切の解消を含む高松環状道路の整備

南北軸(県)



高松空港から高松市中心部へのアクセスを強化する高松空港連絡道路等の整備

香川県幹線道路ネットワーク整備長期ビジョン



東西軸(直轄)



国道11号東バイパスから国道11号現道へのミッシングリングの解消

東西軸(県)



現道の渋滞解消に資する県道太田上町志度線(六条工区)のバイパス整備

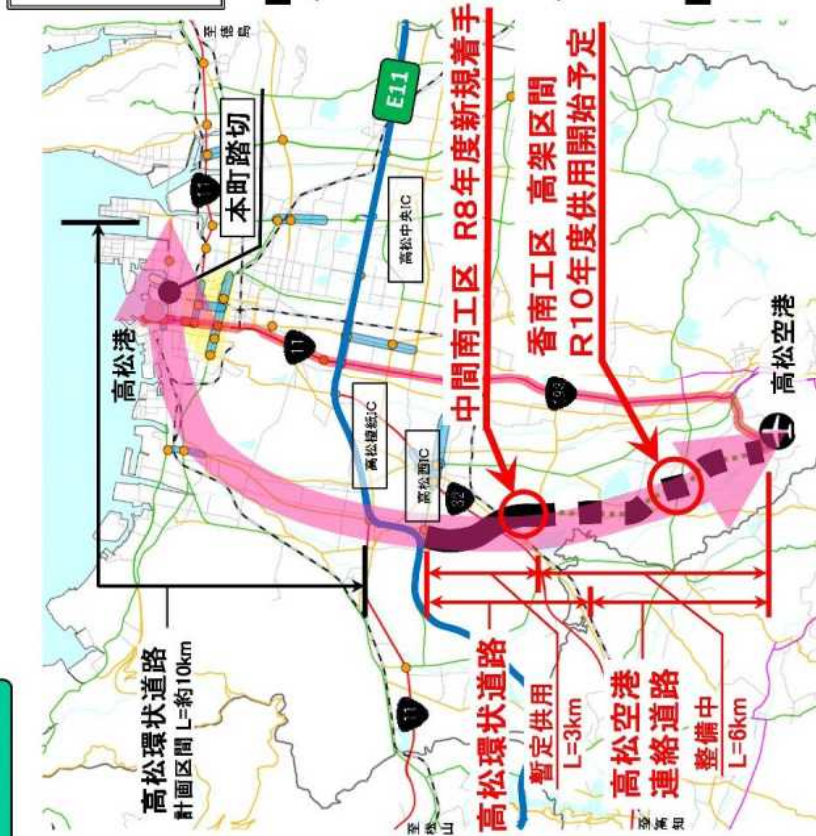
提案・要望事項

② シームレスな高規格道路ネットワークの構築(高松環状道路、高松空港連絡道路等)

高松環状道路における環境影響評価や都市計画決定の手續きが速やかに進むよう、県や地元高松市と連携し、早期事業化に取り組みむとともに、空港・港湾アクセスとなる高松空港連絡道路等の整備のための予算を確保すること。

【香南工区 進捗率:42%(R8.3月末時点)、高架区間:令和10年度供用開始予定】【中間南工区 R8年度新規着手】

現状と課題



この地図は、国土地理院 数値地図情報に基づいて作成したものである。

【要望】

- ・高松環状道路の環境影響評価・都市計画決定に向けた国の支援
- ・高松環状道路が高松空港連絡道路や高松自動車道と円滑に接続

■ 高松環状道路

～現状～

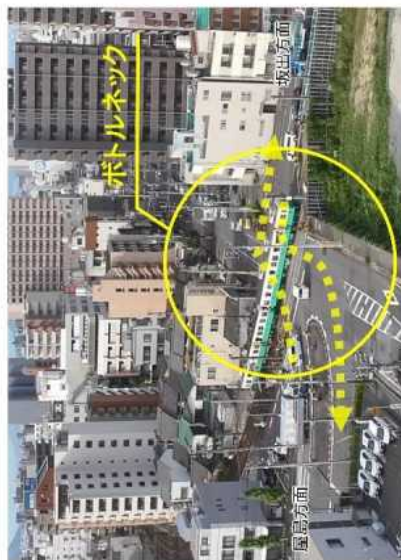
- R7.2 第4回四国地方小委員会
 - ・対応方針(案)の承認
- R7.5 計画段階環境配慮書の公表
- R7.9 対応方針の決定
- R8.4 方法書の公告

～今後の予定～

- 都市計画決定の手續き

■ 高松空港連絡道路等

高松空港から高松自動車道及び高松環状道路を経由し、高松市中心部へのアクセス強化を図る。



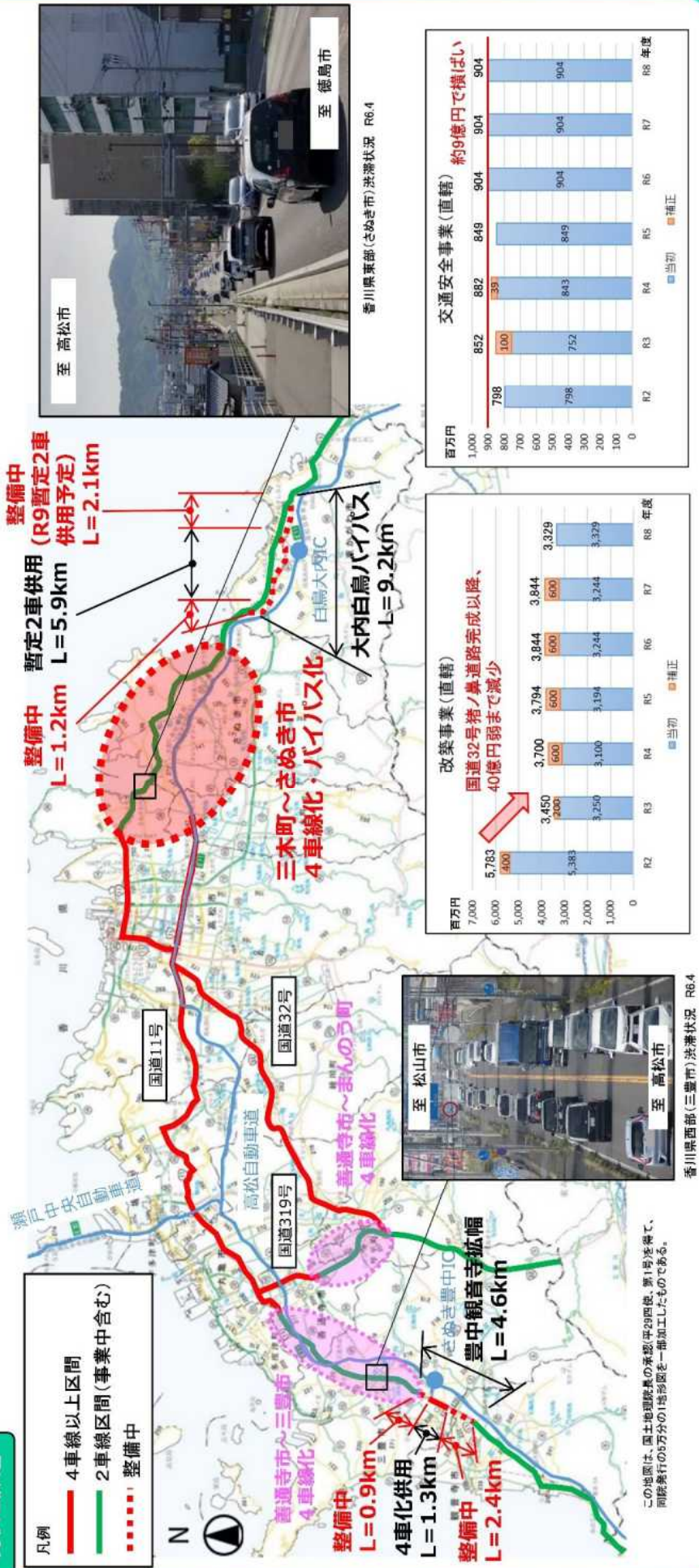
【お礼】 中間南工区 (R8年度新規着手)

提案・要望事項

③ 直轄国道の整備

- ・高規格道路と並行する国道11号の4車線化によるダブルネットワークの機能強化のため、大内白鳥バイパス及び豊中観音寺拡幅の早期完成を図ること。【大内白鳥BP 進捗率：約90%、豊中観音寺拡幅 進捗率：約72%（R8.3月末時点）】
- ・三木町～さぬき市区間等の次の4車線化・バイパス化に必要な計画段階評価に向けた検討に着手すること。
- ・直轄国道の交通安全対策を推進すること。

現状と課題



提案・要望事項

④ 孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセス道路整備
 令和6年能登半島地震の課題を踏まえ、半島や山間部など、大規模災害時に孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセスルートについて、着実かつ迅速な整備を図るための予算を確保するとともに、個別補助事業の創設など重点支援すること。

現状と課題

【現状】 個別補助事業：重要物流道路及び避難路等を対象に、砂防事業と連携した土砂災害対策を実施
 交付金事業：防災対策としての道路新設及び改良を実施

【要望】 重要物流道路や避難路等に関わらず、大規模災害時に孤立化が生じる可能性が高い地域へのアクセス道路を対象とした、道路新設及び改良に活用できる個別補助事業の創設



複数の土砂崩れにより町全体が孤立化

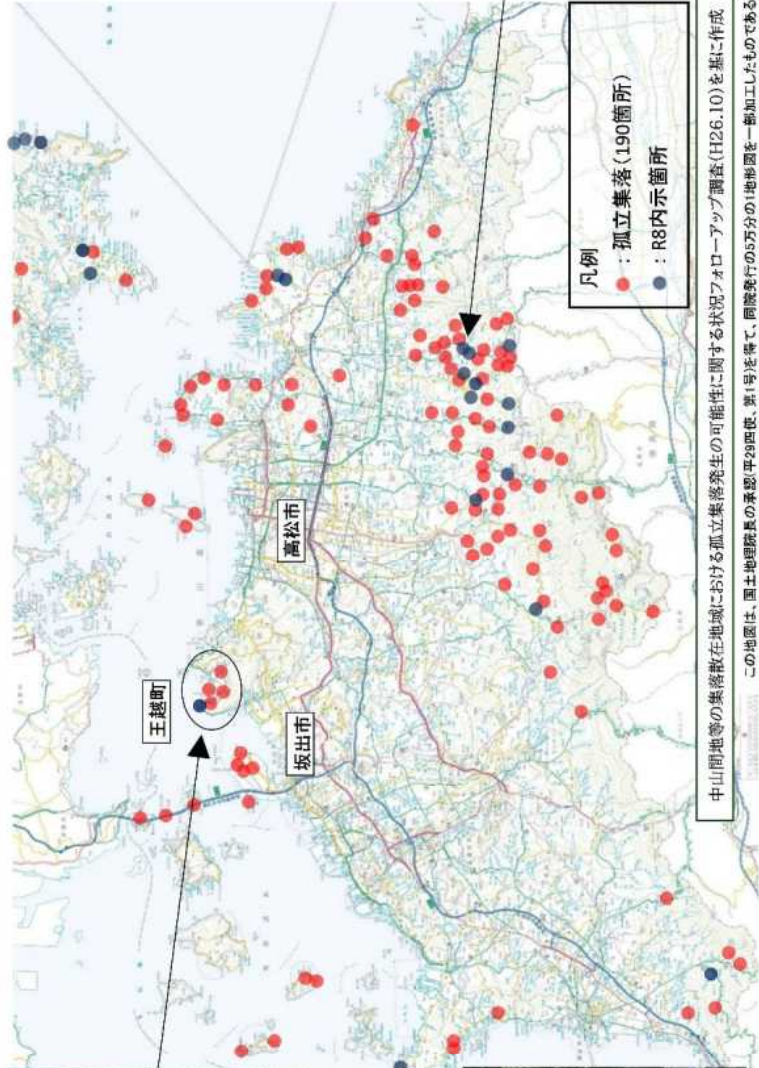
坂出市王越町 (H30. 7)

王越町から高松市、坂出市それぞれに通じる唯一の道路がH30年7月豪雨により被災し、王越町全域(479世帯958人)が孤立化し、住民の生活に大きな影響を及ぼした。



坂出市王越町 (R6. 4)

アクセスルートの整備を推進



凡例
 ●：孤立集落(190箇所)
 ●：R8内示箇所

中山間地等の集落散在地域における孤立集落発生の可能性に関する状況フォローアップ調査(H26.10)を基に作成
国土交通省 国土政策課 国土政策課長 承認(平野四郎、第1号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を一部加工したものである。

当該事業規模 (交付金事業)
 ■R7事業箇所 [内示]
 ・事業数：23箇所
 ■R7補正事業箇所 [内示]
 ・事業数：7箇所
 ■R8事業箇所 [内示]
 ・事業数：23箇所



落石による通行止めで住民生活に影響

本田郡三木町 (R5. 8)

巨大な落石の撤去から仮設防護柵の設置までの約3週間にわたり通行止めとなり、利用する住民の生活に大きな影響を及ぼした。

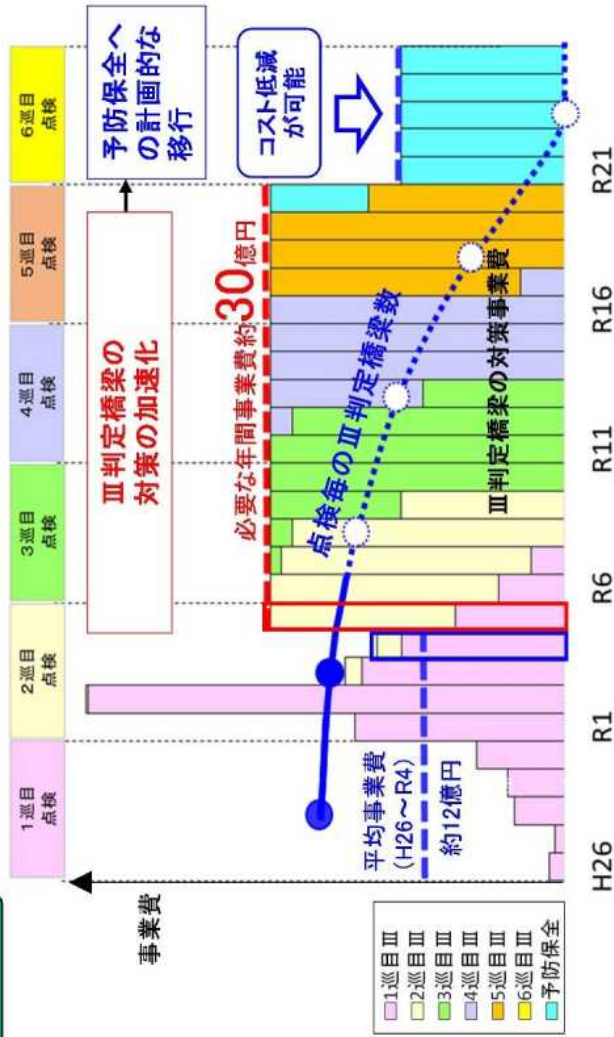
提案・要望事項

⑤ 道路施設の老朽化対策の推進

予防保全への早期移行に向けて、今後も安定的・継続的に取り組むための予算を確保するとともに、標識等の小規模附属物を含む道路施設全体の老朽化対策を着実に推進するため、橋梁や門型標識だけでなく、小規模附属物についても個別補助事業の創設など重点支援すること。

現状と課題

＜橋梁＞ 老朽化対策の予防保全への計画的な移行



- 予防保全への早期移行に向け、令和5年度からⅢ判定の対策を加速化。
- 令和7年度の年間事業費は国土強靱化予算を活用し、約30億円を確保。着手率、完了率ともに全国平均を上回る。
- 令和9年度の年間事業費を確保するため、物価高等を考慮し、令和9年度当初予算を確保する必要。

＜橋梁＞ 判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況(2巡目)

管理区ごとの着手率及び完了率(2巡目(2019～2023)のⅢ・Ⅳ)	Ⅲ・Ⅳ箇所数	着手数	完了数	着手率	完了率
国土交通省(全国)	3,707	2,891	1,328	78%	36%
香川県内	8	8	6	100%	75%
都道府県・政令市等(全国)	17,037	11,988	5,945	70%	35%
香川県	196	191	90	97%	46%
市町村(全国)	31,974	16,549	9,629	52%	30%
香川県内	262	162	98	62%	37%

(2025年3月末時点)



- 施設数が多い標識等(法定点検対象外:約2万件)の老朽化対策に向けた予算も必要。

提案・要望事項

⑥ 通学路における交通安全対策の推進

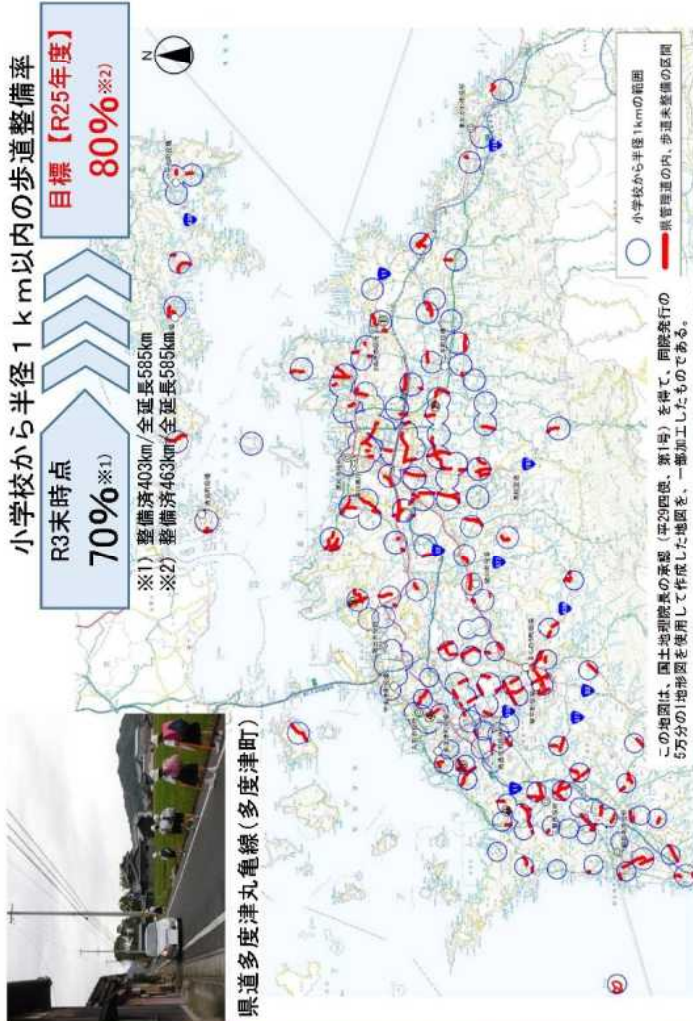
- ・通学路の合同点検を含めた交通安全対策について、歩道整備等を早急に実施するための予算を確保すること。
- ・令和4年度に創設された通学路緊急対策が5年目を迎えることから、引き続き個別補助制度で重点支援すること。

長期的な整備目標

【現状】 個別補助事業：地区内連携、通学路緊急対策(R4から5年程度)
 交付金事業：通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策
 【要望】 令和4年度に創設された通学路緊急対策が5年目を迎えることから
 個別補助制度による重点支援の継続



県道多度津丸亀線(多度津町)



小学校から半径1km以内の歩道整備率

R3末時点 70%※1
 目標【R25年度】 80%※2

※1) 整備済403km/全延長585km
 ※2) 整備済463km/全延長585km

この地図は、国土地理院の基型(平成四号、第1号)を得て、同院発行の5万分の1地形図を使用して作成した地図を、一部加工したものである。

小学校から半径1km以内の県管理道585kmの内182km(約3割)が歩道未設置となっており、利用者の安全な通行を確保するため、歩道の設置等を早急に進めていく必要がある。

当面(5か年：R6～R10)の整備目標

国庫補助事業対象道路における歩道整備率

通学路等優先度の高い84事業を5年間で完了するためには

毎年約60億円が必要

道路：79事業 50億円/年
 都市：5事業 8億円/年

令和9年度末の整備率達成のためには

当初予算必要額 61億円

凡例
 上段：5か年事業区間の整備率
 下段：長期的な整備率



<中間目標>

R5年度末実績		R8年度末目標(中間)		R10年度末目標(最終)	
整備延長	整備率	整備延長	整備率	整備延長	整備率
24.9km	51.1%	39.2km	80.4%	48.8km	100.0%

<最終目標>

提案・要望事項

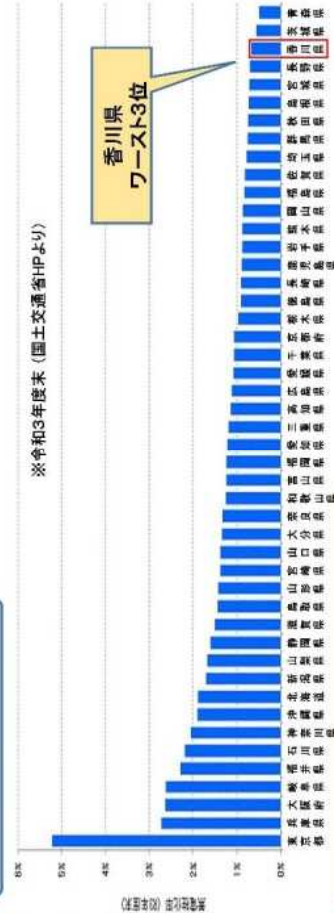
⑦ 緊急輸送道路等における無電柱化の推進

道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成を図るため、市街地区間の緊急輸送道路における無電柱化を推進するための予算を確保すること。

現状と課題

- ・ 都道府県別の無電柱化率は0.6%と低く、全国ワースト3位。
- ・ 緊急輸送道路における無電柱化率は県道が4%、市町道が8%と、直轄国道と比較して大幅に遅れている。
- ・ 現在、事業中・計画中の延長15kmの整備に向けて、無電柱化を加速。

都道府県別無電柱化率



緊急輸送道路における無電柱化

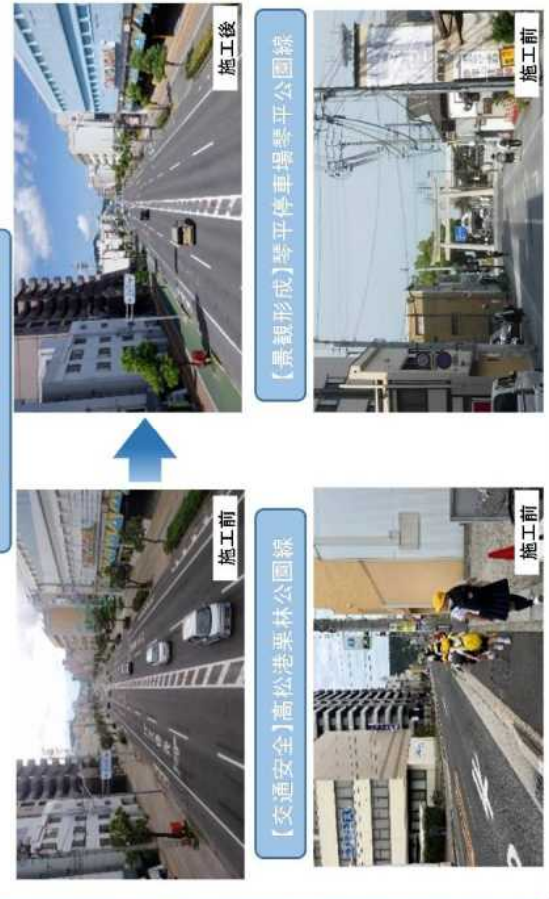
緊急輸送道路	道路延長	無電柱化延長	無電柱化率	【参考】事業中・計画延長
道路延長	832km	191km	12%	37km
直轄国道	184km	139km	38%	16km
内県管理道	596km	43km	4%	15km
市町村道	53km	8km	8%	5km

※令和6年度末（無電柱化DBより）
 ※無電柱化延長には橋梁やトンネル等の整備不要箇所を含む
 ※事業中・計画延長には緊急輸送道路以外を含む

事業費の推移



無電柱化の整備箇所



(3) 海岸堤防・河川堤防における地震・津波対策の推進

【提案・要望事項】

切迫する南海トラフ地震に早急に備えるための海岸堤防や河川堤防における地震・津波対策について、防災・安全交付金事業における対象事業を拡大するとともに、計画的かつ着実に推進するための予算を確保すること。

【現状・課題】

- 本県は、全域が南海トラフ地震防災対策推進地域に指定され、他県から重点的に警察や消防などの応援を受ける重点受援県とされる一方、国の現地対策本部が設置される高松サポート合同庁舎をはじめ、防災拠点空港としての高松空港、陸上自衛隊第14旅団が存在するなど、「四国の防災拠点」としての機能が求められており、その機能を果たすには、海岸堤防等の耐震化など地震・津波への対策を進め、緊急輸送体制等の確保を図る必要があります。
- そのため、本県では、平成27年3月に「香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画」を策定し、平成27年度から令和6年度までの10年間でⅠ期計画区間約49kmの整備が完了しており、引き続き、令和7年度から、Ⅱ期計画区間として約39kmの整備を計画的かつ着実に進めています。
- 政府の地震調査委員会が令和7年9月に公表した南海トラフを震源とする地震の今後30年以内の発生確率が「60～90%程度以上」に高まっており、さらに同委員会の被害想定を踏まえ本県が令和7年9月に公表した地震・津波被害想定では、県内の浸水域が増加しています。
- 一方で、これまで進めてきたⅠ期計画区間の、海岸堤防等の整備により、対策前に比べ浸水域が県全体で約6割減少すると見込まれるなど、地震・津波対策の効果や重要性がさらに認識されたところであり、地震・津波対策を加速化し、より一層取組みを進める必要があります。
- 以上のことから、切迫する南海トラフ地震に早急に備えるための海岸堤防や河川堤防における地震・津波対策について、Ⅱ期計画を計画的かつ着実に推進するための予算を確保するよう要望します。

- また、市町が所管する準用河川や、県管理海岸内にある市町所管の海岸保全施設についても一体的に地震・津波対策に取り組む必要があるため、防災・安全交付金事業における対象事業の拡大により、安定的に国土強靱化を推進できるような支援を要望します。

【所管府省】 国土交通省（港湾局、水管理・国土保全局）、財務省（主計局）

【県関係課】 港湾課、河川砂防課、土地改良課、水産課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について

(3) 海岸堤防・河川堤防における地震・津波対策の推進

所管府省 国土交通省(港湾局、水管理・国土保全局)、財務省(主計局)

県関係課 港湾課、河川砂防課、土地改良課、水産課

提案・要望事項

- 切迫する南海トラフ地震に早急に備えるための海岸堤防や河川堤防における地震・津波対策について、防災・安全交付金事業における対象事業を拡大するとともに、計画的かつ着実に推進するための予算を確保すること。

事業の整備効果と実施状況(事例)

Ⅱ期整備により浸水被害が概ね解消



高松市内の整備効果
(県営市Ⅰ期～Ⅲ期)

地震津波対策による整備効果
約3,050億円
(整備前浸水被害想定額)

事業費
約175億円

香川県地震・津波対策海岸堤防等整備計画

事業区分	全体計画			Ⅰ期計画 (H27～R6)			Ⅱ期計画 (R7～R16)			Ⅲ期計画 (R17～R26)		
	整備長さ(km)	事業費(億円)	整備箇所数(箇所)	整備長さ(km)	事業費(億円)	整備箇所数(箇所)	整備長さ(km)	事業費(億円)	整備箇所数(箇所)	整備長さ(km)	事業費(億円)	整備箇所数(箇所)
県管理海岸堤防	72	288	29	132	30	111	13	45				
市町管理海岸堤防	40	236	7	27	16	99	17	110				
県管理河川堤防	36	210	20	87	9	66	7	57				
合計	148	734	55	247	55	276	37	212				

面的防護における課題



市町が所管する準用河川は交付金事業(地震・高潮対策河川事業)の対象となっていない。



交付金事業で整備できない県管理海岸内にある市町所管の海岸保全施設

一連で面的防護を推進するためには、交付金事業の対象拡大が必要である。

(4) 「流域治水」に基づく防災・減災対策の推進

【提案・要望事項】

これまでとは次元の異なる風水害や土砂災害に対し、「流域治水」を加速化・深化し、県民の生命・財産・暮らしを守り、災害に屈しない強靱な県土づくりを進めていくため、「激甚化する風水害への対策」や「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」を推進できるよう、「国土強靱化実施中期計画」に関する令和9年度予算については、これまでの5か年加速化対策を大きく上回る予算を通常予算とは別枠で当初予算として確保し、重点的に支援すること。

- ・ダム建設事業を計画的・集中的に推進するための予算を確保すること。
- ・河川整備計画に基づく整備を対象期間内に完了するための予算を確保すること。
- ・河川等の浚渫・樹木伐採を継続的に推進するための予算を確保すること。また、河川及びダムメンテナンス事業を計画的に推進するための予算を確保するとともに、「公共施設等適正管理推進事業債」の事業期間を延長すること。
- ・土砂災害警戒区域内に要配慮者利用施設や保全人家が100戸以上ある箇所対策を10年間で集中整備するための予算を優先的に確保すること。

【現状・課題】

- 近年、全国各地で水害等による甚大な被害が発生しているなか、本県では「香川県流域治水プロジェクト」に基づき、「氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策」として、「大規模特定河川事業」、「事業間連携事業」、「防災・安全交付金事業」等を活用した河川改修や砂防ダムの整備、「メンテナンス事業」を活用した老朽化対策のほか、ダムの整備を計画的・集中的に取り組むこととしています。
- 特にダム事業は、綾川治水ダム建設事業（長柄ダム再開発）、湊川総合開発事業（五名ダム再開発）ともに、早期事業完了に向けて、ダム管理設備工事や付替町道工事等を推進することとしています。
- また、県内には、未整備の河川や土砂災害警戒区域が多く存在していることから、これまでとは次元の異なる風水害や土砂災害の頻発化に対し、「防災・減災・国土強靱化の推進」予算を活用し、河川改修や砂防ダムの整備、河道掘削などを推進しています。
- しかし、河川整備計画に基づく整備を対象期間内に完了するためには、令和9年度は約26億円が必要ですが、令和8年度の当初予算と「防災・減災・国土強靱化の推進」予

算をあわせた15か月予算の配分は、約23億円と、計画的に整備を進めるために必要な予算を確保できていない状況にあります。

さらに、砂防ダムの整備については、土砂災害警戒区域内に要配慮者利用施設や保全人家が100戸以上ある未着手箇所を令和16年度までに集中的に整備するためには、総額360億円が必要となるため、継続的かつ安定的な予算確保が必要であります。

- 以上のことから、改正国土強靱化基本法を踏まえ、今後も県民の生命・財産・暮らしを守り、災害に屈しない強靱な県土づくりを進める「流域治水」を加速化・深化するため、「大規模特定河川事業」、「メンテナンス事業」、「事業間連携事業」、「防災・安全交付金事業」等の予算をこれまでを大きく上回る規模で確保することを要望します。また、「国土強靱化実施中期計画」に関する予算を通常予算とは別枠で当初予算として確保し、令和9年度予算に向けて重点的に支援するよう要望します。
- また、河道掘削や樹木伐採についても、未だ対策が必要な箇所が多いことから、流下能力向上に資する対策を強力に推進するための予算を確保するよう要望します。
- さらに、今年度から制度が拡充された応急対策事業も活用し、老朽化した河川管理施設の計画的な維持管理・更新や、水門等の自動化・遠隔監視化などによる省人化・高度化を推進するため、河川及びダムメンテナンス事業の予算を確保するとともに、令和8年度を期限とする「公共施設等適正管理推進事業債」の事業期間を延長することを要望します。

【所管府省】国土交通省（水管理・国土保全局）、財務省（主計局）、総務省（自治財政局）
内閣官房（国土強靱化推進室）

【県関係課】河川砂防課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について (4)「流域治水」に基づく防災・減災対策の推進

所管府省

国土交通省(水管理・国土保全局)、財務省(主計局)、総務省(自治財政局)、内閣官房(国土強靱化推進室)

県関係課

河川砂防課

提案・要望事項

①ダム再開発の推進(長柄ダム・五名ダム)

ダム建設事業を計画的・集中的に推進するための予算を確保すること。

綾川治水ダム建設事業(長柄ダム再開発)

○綾川水系綾川(綾歌郡綾川町)の既設ダムを嵩上げ

- ・令和4年3月に全体計画を策定
- ・令和5年2月に用地買収、同年7月に付替道路工事に着手
- ・令和14年度事業完了に向け、令和9年度は、本体工事着手に必要なダム管理設備や付替町道を早期に完成させるために必要な23.5億円を要望
(令和8年度15か月予算(15億円)の1.6倍)

長柄ダム建設箇所



用地進捗率	92%
付替道路着手率	24%

(R8.4末時点)



綾川総合開発事業(五名ダム再開発)

○綾川水系湊川(東かがわ市)の既設ダム下流に新たなダムを建設

- ・令和5年6月に全体計画を策定
- ・令和7年3月に用地買収、同年8月に付替道路工事に着手
- ・令和20年度事業完了に向け、令和9年度は、本体工事着手に必要な付替国道工事や用地買収を推進するために必要な17億円を要望
(令和8年度15か月予算(13億円)の1.3倍)

五名ダム建設箇所



用地進捗率	57%
付替道路着手率	12%

(R8.4末時点)



提案・要望事項

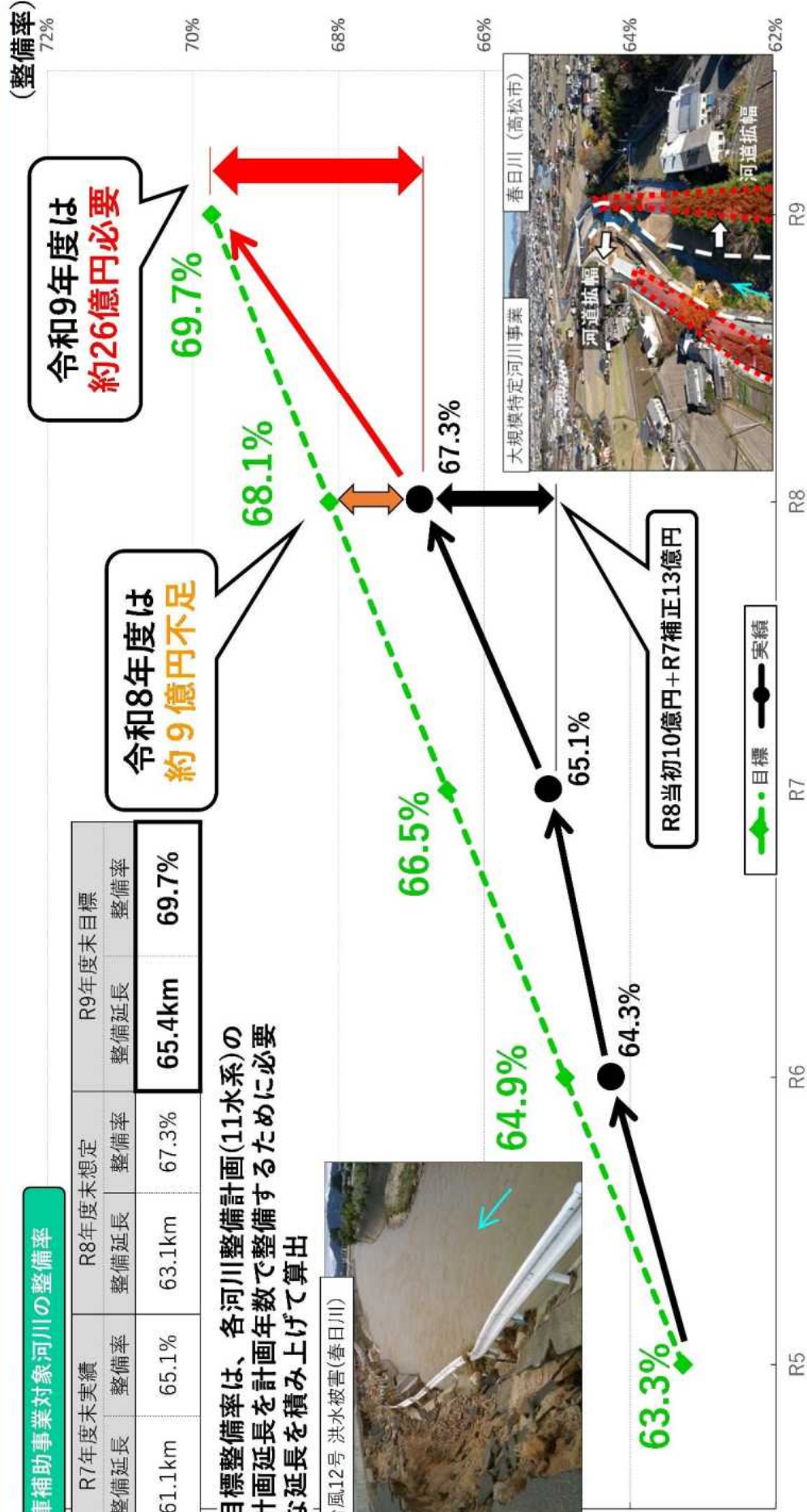
②河川事業の推進

河川整備計画に基づく整備を対象期間内に完了するための予算を確保すること。

国庫補助事業対象河川の整備率

R7年度未実績		R8年度未想定		R9年度未目標	
整備延長	整備率	整備延長	整備率	整備延長	整備率
61.1km	65.1%	63.1km	67.3%	65.4km	69.7%

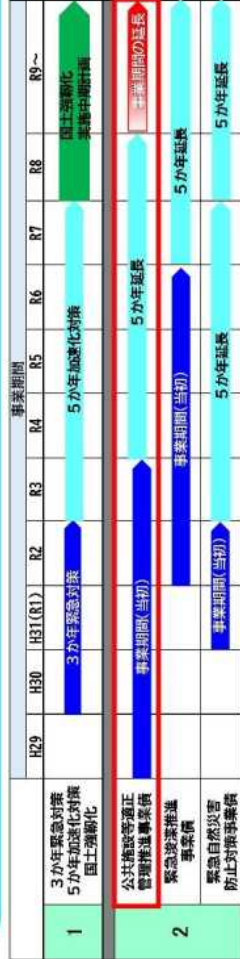
目標整備率は、各河川整備計画(11水系)の計画延長を計画年数で整備するために必要な延長を積み上げて算出



提案・要望事項

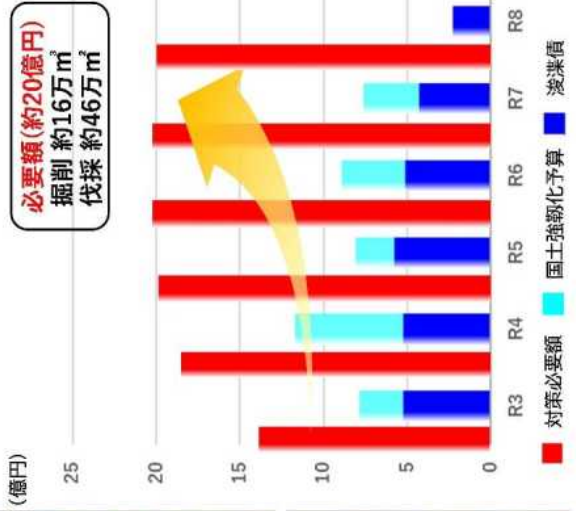
③河道掘削・樹木伐採や河川管理施設の老朽化対策の推進

- 1 流下能力向上に資する河川等の浚渫・樹木伐採を継続的に推進するための予算を確保すること。
- 2 河川メンテナンス事業(応急対策事業)の制度拡充により、小規模な水門等について老朽化対策を推進できることに感謝申し上げる。制度を最大限活用し、河川及びダムメンテナンス事業を計画的に推進するための予算を確保すること。
- 3 「公共施設等適正管理推進事業債」の事業期間を延長すること。



1 河川等の浚渫・樹木伐採の継続的な推進

河川の樹木繁茂・土砂堆積状況



2 河川管理施設の老朽化対策の推進

河川及びダムメンテナンス事業の計画的な推進

新川水系の小規模河川構造物群例



老朽化対策とともに、デジタル技術を活用した自動化・遠隔監視化等を推進

一元的な集中管理により持続可能な管理体制の構築を実現

○応急対策事業の制度活用による小規模河川構造物群の老朽化対策など、河川及びダムメンテナンス事業の計画的な推進に必要な予算の確保を要望

公共施設等適正管理推進事業債の活用



○河川管理施設の適正管理に活用可能な公共施設等適正管理推進事業債の事業期間の延長が必要

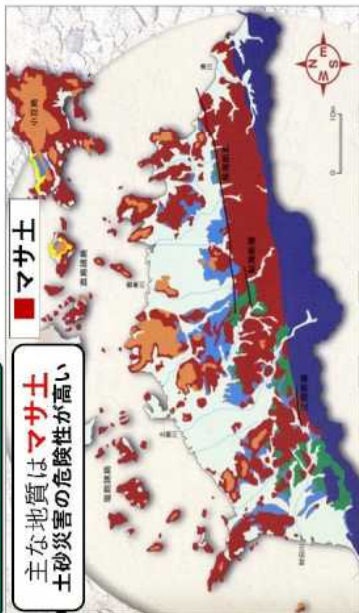
提案・要望事項

④砂防事業の推進

土砂災害警戒区域内に要配慮者利用施設や保全人家が100戸以上ある箇所の対策を集中整備するための予算を優先的に確保すること。

県土の特徴

主な地質はマサ土
土砂災害の危険性が高い



被災状況

H30年度土砂災害発生件数：57件

過去10年間で
最大件数



法面崩壊（高松市屋島西町）

土砂災害警戒区域内の施設整備状況(R8.3末)

発生原因となる 自然現象	警戒区域		うち、人家5戸以上	
	公表数	区域数	整備済 箇所数	整備率
土石流	3,272	1,713	417	24.3%
地滑り	123	73	8	11.0%
急傾斜地の崩壊	4,653	612	182	29.7%
合計	8,048	2,398	607	25.3%

要整備箇所

居住誘導区域

【R8新規着手箇所】

大木戸川まちづくり連携砂防等事業（小豆郡土庄町）



まちづくり等と一体となつた土砂災害対策を推進！！

土砂災害警戒区域内に保全人家100戸以上
または要配慮者利用施設等がある箇所

該当 箇所数	整備済 箇所数	整備率	事業 実施中	未着手
164 箇所	55 箇所	33.5%	26 箇所	83 箇所

- 土砂災害警戒区域内に要配慮者利用施設や保全人家が100戸以上ある未着手箇所を令和16年度までに集中的に整備するためには総額約360億円が必要
- 現在の事業ペースを加速化するために必要な予算を確保すること

(5) 港湾事業の推進

【提案・要望事項】

① 高松港の港湾機能強化の推進

効率的な輸送体系の構築による地域産業の競争力強化や大規模災害時の緊急輸送機能を確保するため、国において整備中の「複合一貫輸送ターミナル整備事業」をより一層推進するとともに、朝日地区における船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備や、玉藻地区において多くの離島定期航路が利用する岸壁の耐震化の検討に着手する等、港湾計画の早期実現に向けて重点的に支援すること。

② 訪日クルーズの持続的な成長に伴う観光需要を確実に取り込むための高松港玉藻地区における港湾整備への支援

クルーズの持続的な成長に向けた全国的な取組が進められているなか、本県では、官・民による大規模開発が進められており、交通機能が集約され市街地にも近接していること等から、クルーズ客船の乗客からも好評を得ている高松港玉藻地区（サンポート高松地区）のクルーズ客船専用岸壁において、大型クルーズ客船（11万GT級）に対応した岸壁の整備を進めているところである。

クルーズの振興・拠点形成に向けて、特定利用港湾でもある高松港における受入環境整備について、早期整備に必要な予算を確保する等、重点的に支援すること。

③ 海辺の賑わい創出に向けた支援

港湾・海岸空間の利用ニーズが多様化しているなか、都市機能が集積した交流拠点である高松港玉藻地区（サンポート高松地区）においては、賑わい空間として高度利用が可能な緑地等が数多く存在し、賑わい創出に資する施設整備が求められている。離島航路等の発着場として利用される既設の浮棧橋は、古い設計基準に基づく施設であることや、瀬戸内国際芸術祭開催時にバース延長不足による増便対応の制限が生じていることから、災害対応力の強化や賑わい創出に資する新たな浮棧橋の整備が必要である。加えて、国有港湾施設である玉藻防波堤ボードウォークをはじめとする既存施設の老朽化が著しいことから、利用者の安全確保のため早急な改修が必要である。

以上のことから、港湾・海岸空間を活用した更なる賑わい創出に資する施設整備を推進するため、多様なニーズに対応した緑地等の整備、災害対応力の強化と賑わい創出に資する浮棧橋の整備、及び国有港湾施設の改修に必要な予算を確保する等、重点的に支援すること。

【現状・課題】

① 高松港の港湾機能強化の推進

- 高松港の効率的な輸送体系の構築による地域産業の競争力強化や、大規模災害時における緊急輸送機能を確保するため、国において県内唯一のコンテナ船定期航路を有する朝日地区における船舶の大型化に対応した耐震強化岸壁（-14.0m）や、離島定期航路を多く有する玉藻地区における耐震強化岸壁等の整備の検討に着手することを要望します。
- 現在、国において整備が進められている「高松港朝日地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」については、貨物需要の増大に伴う船舶の増加や大型化に対応し、近年のトラックドライバー不足等による陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトの受け皿となるとともに、南海トラフ地震の今後 30 年以内の発生確率が 60～90%程度以上と高まるなか、大規模地震発生時の緊急物資等の輸送拠点を確保するためにも、耐震強化岸壁の整備が重要であることから、より一層の整備の推進を要望します。
- 高松港が国家安全保障戦略等に基づく総合的な防衛体制の強化等に資する取組の一つ（公共インフラ整備）である特定利用港湾とされている観点からも、港湾計画の早期実現が可能となるよう、早急かつ重点的な予算の配分・支援を要望します。

② 訪日クルーズの持続的な成長に伴う観光需要を確実に取り込むための高松港玉藻地区における港湾整備への支援

- サポート高松地区は、風光明媚な瀬戸内海に隣接し、商業、官公庁、文化、交流、情報などが集積する四国の中核拠点であり、昨年 2 月に香川県立アリーナが開館したほか、周辺では、一昨年 3 月に J R 高松駅の新駅ビルが開業、昨年 4 月には私立大学が開学し、さらには、令和 9 年夏に外資系最高級ホテルの開業も予定されています。
- 鉄道・バス・離島定期航路等の交通機能が集約するサポート高松地区に位置する高松港の客船専用岸壁は、市街地にも近接していること等から、クルーズ客船の乗客からも好評を得ており、令和 8 年の訪日クルーズ客船の寄港予定が 22 回と最も多かった令和元年に迫る水準となっていることから、近年の大型化されたクルーズ客船（11 万 GT 級）の寄港ニーズに対応した施設改修が必要です。
- 高松港玉藻地区における、大型クルーズ客船（11 万 GT 級）に対応した港湾整備については、訪日クルーズの持続的な成長に伴う観光需要を確実に取り込み、瀬戸内海クルーズ振興の実現に向けた取組であるとともに、特定利用港湾として自衛隊等によるニーズも想定されることから、早期整備に必要な予算を確保する等、重点的な支援

を要望します。

③ 海辺の賑わい創出に向けた支援

- 港湾や海岸の緑地等の施設は、地域の交流拠点としての役割を担い、多様なニーズに対応できる賑わい空間です。

- なかでも、サンポート高松地区は多くの緑地が存在する等、優れた景観を有しており、世界的に人気が高い瀬戸内国際芸術祭では島々をめぐる際の拠点となるほか、クルーズ客船の寄港や新たなシンボルである県立アリーナでのイベント開催等により、更なる人流の増加が想定されることから、水際線を生かした質の高い賑わい空間として高度利用するなどして、インバウンド等の観光需要に対応していく必要があります。

- 離島航路の定期船等の発着場である既設の浮棧橋は観光需要に寄与していますが、当該浮棧橋は古い設計基準に基づくものであることから、災害時の対応も見据え、最新の基準に対応した施設整備が必要です。また、既設の浮棧橋は、瀬戸内国際芸術祭開催時の増便対応において、バース延長不足による制限が生じています。今後、外資系最高級ホテルが高松と直島にて開業することから、双方のホテル間の移動やチャータークルーズのニーズが高まり、既設浮棧橋の利用状況はさらに逼迫することが想定されます。

- 新たに浮棧橋を整備することにより、災害時等における離島、内地間の交通機能を確保し災害対応力の強化を行うとともに、離島航路の定期船、海上タクシー等の受入容量を拡充し賑わいの創出を図る必要があります。

- 加えて、国有港湾施設（防波堤附帯施設）である玉藻防波堤ボードウォークをはじめとする既存施設の老朽化が著しく、大規模改修等による利用者の安全性確保が急務となっています。

- 以上のことから、港湾・海岸空間を活用した更なる賑わい創出に資する施設整備を推進するため、多様なニーズに対応した緑地等の整備、災害対応力の強化と賑わい創出に資する新たな浮棧橋の整備、及び国有港湾施設の改修に必要な予算を確保する等による重点的な支援を要望します。

【所管府省】国土交通省（港湾局）、財務省（主計局）

【県関係課】港湾課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について

(5) 港湾事業の推進

所管府省

国土交通省(港湾局)、財務省(主計局)

県関係課

港湾課

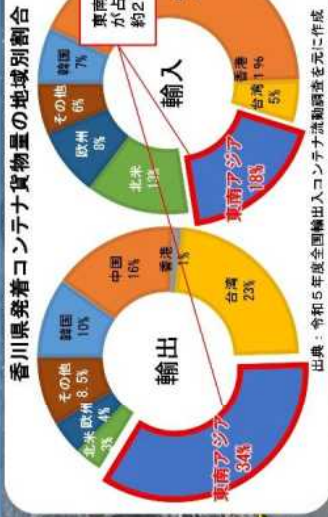
提案・要望事項

- ① 高松港の港湾機能強化の推進
 地域産業の競争力強化や大規模災害時の緊急輸送機能を確保するため、複合一貫輸送ターミナル整備を推進するとともに、大水深岸壁の整備の検討に着手する等、港湾計画の早期実現に向けて重点的に支援すること。

現状と課題

高松港朝日地区

フェリー岸壁 新設
 (-7.5m, L=200m)



【継続事業】必要な予算を確保
 大規模災害時の緊急物資輸送体制等の構築
 複合一貫輸送ターミナル整備

【将来施工】検討に着手
 地域産業の競争力強化
 大水深岸壁整備

- 凡例
- 黄色 : 継続事業
 - 赤色 : 将来施工

耐震強化岸壁 延伸
 (-12.0m, L=30m)

民間物流
 センター

大水深岸壁整備
 (-14.0m, L=330m)

コンテナヤード
 拡張区域



提案・要望事項

② 訪日クルーズの持続的な成長に伴う観光需要を確実に取り込むための高松港玉藻地区における港湾整備への支援
クルーズの持続的な成長と拠点形成並びに総合的な防衛体制の強化に資する受入環境整備について重点的に支援すること。

外資系最高級ホテル
(令和9年9月開業予定)



出典：合同会社四国まちづくり&おもてなし
プランニングによるプレス発表資料

高松港玉藻地区

- ・ 11万GT級の大型クルーズ客船が令和11年の寄港を希望
- ・ 訪日クルーズ需要を確実に取り込むとともに、特定利用港湾として国民の安全・安心の確保に資する、受入環境整備の推進を加速するために必要な予算を要望



外資系
最高級ホテル
R9.夏 開業予定

JR高松駅
TAKAMATSU ORNE
R6.3 開業

フェリー
乗り場建替え

高速艇
乗り場建替え

ことのでん
高松葉港駅

史跡高松城跡
玉藻公園

大型クルーズ客船受入施設
[5万GT級→11万GT級対応へ]



事業期間：令和6年度～令和12年度
令和9年度事業内容：棧橋上部工、床版工、
係留ドルフィン工

→複数のクルーズ船社からの寄港ニーズに対応し、
早期便益発現（令和10年度完了）を目指すため、
必要な予算を要望

年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
事業費 (進捗率)	約8億円 (35%)	約8億円 (35%)	約6億円 ↑(64%)	約8億円 (100%)
ジャケット式棧橋				
既設構造物撤去				
下部工製作・打設				
上部工製作				
上部工探付				
床版工・舗装工等				
係留ドルフィン				
下部工製作・打設				
上部工・付属工				
連絡橋				

補正により
前倒し要望

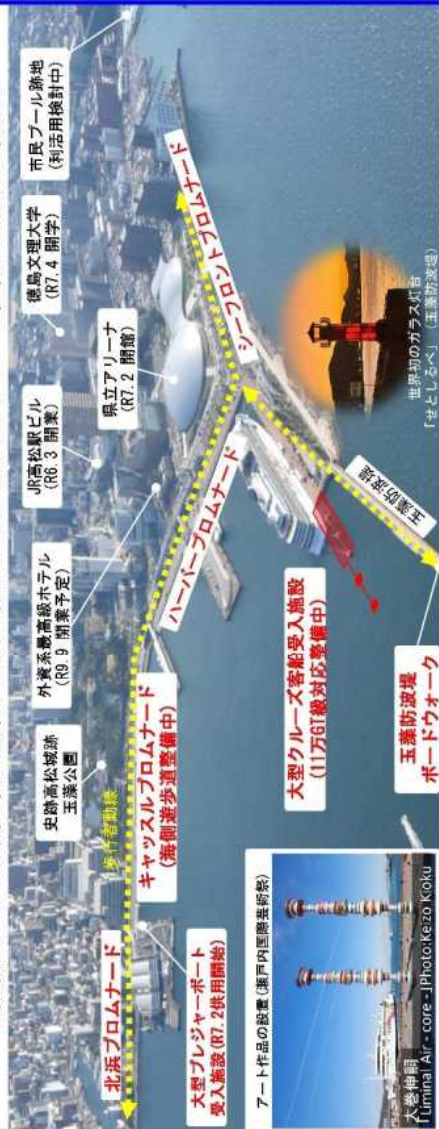
3か年国債(6億円) +
県単独費充当(約3億円)
により事業を加速化

提案・要望事項

③ 海辺の賑わい創出に向けた支援
 港湾・海岸空間を活用した更なる賑わい創出に資する施設整備の推進について重点的に支援すること。

賑わい創出に資する施設整備が求められる緑地等

水際線を生かした質の高い賑わい空間の創出が求められるサンポート高松地区周辺の緑地等



既設浮桟橋の現状・課題

①災害時の機能維持
 離島航路の定期船や海上タクシー等が利用する重要な港湾施設であるが、設計基準が古く、最新基準に対応した施設が必要

②利用の逼迫
 瀬戸内国際芸術祭開催時、パース延長不足から増便対応に制限
 外資系最高級ホテル開業(高松・直島)に伴うホテル間移動やクルーズニーズの高まり

新たな浮桟橋の整備

- ・災害時及び観光繁忙期における離島・内地間の交通機能の確保
- ・離島航路の定期船、海上タクシー等の受入容量を拡充

災害対応力の強化・賑わい創出を図る

サンポート高松地区 (高松港玉藻地区) で賑わい・交流拠点として港の機能を最大限活用する



(6) 安全・安心な水道水供給に向けた水道事業の推進

【提案・要望事項】

1 防災・安全交付金の拡充

能登半島地震を受けて、災害に強い水資源インフラの整備が急務となっていることから、急所施設（導水管、送水管）や重要施設に接続する水道管路（配水本管、配水支管）の耐震化を推進するための支援を拡充し、必要な予算を確保すること。

また、広域化による経営基盤の強化を確実に図るため、広域化事業・運営基盤強化等事業への必要な予算を確保するとともに補助要件等を緩和すること。

- (1) 急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業に対する防災・安全交付金の交付率（1/3）を下水道事業と同程度（1/2）まで引き上げること。
- (2) ① 広域化事業の時限措置（10年間）を延長すること。
② 運営基盤強化等事業の事業費について、広域化事業費の総額を上限とする要件を緩和すること。

2 地方財政措置の拡充

急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業を活用し、耐震対策を加速化できるよう、耐震化事業に係る繰出基準及びそれに伴う地方財政措置について拡充すること。

- (1) 急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業に係る水道事業債について、下水道事業債と同様に元利償還金に対して普通交付税措置を講じること。
- (2) ① 急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業に係る繰出基準（通常の耐震化事業に上積みして実施するものの地方負担額の1/4）について、水道広域化に対する基準（水道広域化事業に係る地方負担額の1/2）と同等程度まで更なる拡充をすること。
② 繰出に伴う一般会計出資債の元利償還金に対する地方交付税措置（元利償還金の1/2を普通交付税措置）について、水道広域化事業（元利償還金の60%を普通交付税措置）と同等程度まで拡充すること。

【現状・課題】

- 水道事業については、全国的に、人口減少等に伴う給水収益の減少が見込まれるなか、老朽施設の大量更新や耐震化への対応、熟練技術者の大量退職に伴う次世代への技術の継承など様々な課題を抱えています。
- こうした課題に対応していくため、本県では、平成29年11月、全国に先駆け、「県内一水道」（岡山県から受水している直島町は除く）として、8市8町からなる「香川

県広域水道企業団」を設立し、平成 30 年 4 月から事業を行っているところです。

- 安全・安心な水道水を将来にわたり安定的に供給していくため、企業団では、現在、令和 10 年度の水道料金統一にむけて、水道料金の見直しについて検討を進めていますが、想定を上回る人口減少による給水収益の減少に加え、昨今の資材、燃料費の高騰、予防保全のための老朽化・耐震化対策の加速化に、対応していくには、国における継続的な支援が不可欠です。
- 令和 6 年能登半島地震では、水道施設が甚大な被害を受けましたが、今後 30 年以内の発生確率が 60%から 90%程度以上とされている南海トラフ地震では、本県においても甚大な被害が想定されており、水道事業者には、こうした大規模地震発生時でも水道機能を維持し、生活に不可欠な水道水を供給することが求められています。

1 防災・安全交付金の拡充

- 今後、高い確率で発生が見込まれている南海トラフ地震等に備えるため、急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震対策が喫緊の課題ですが、本県の重要施設に接続する水道管路の耐震適合率は、令和 5 年度末で 30%であり、全国平均の 39%と比べて低い状況にあります。

こうしたなか、企業団では、「上下水道耐震化計画」に基づき、令和 7 年度から令和 21 年度までの 15 年間で耐震化適合率 100%を目標に緊急度や優先度の高いものから順次、耐震化を図っていくこととしておりますが、広域水道施設整備に加え、耐震化整備にも多額の費用が必要となっています。

生活に不可欠な水道水を将来にわたり安定的に供給するため、必要な予算を確保していただくとともに、防災・安全交付金の補助率（1/3）を下水道事業と同程度（1/2）まで引き上げるなど、耐震対策に係る支援の拡充を要望します。

- また、本県では、「香川県水道広域化基本計画」に基づき、全国に先駆け「県内一水道」（岡山県から受水している直島町は除く）として 8 市 8 町からなる「香川県広域水道企業団」を設立しています。

この計画では、経営基盤の強化を図るため、平成 30 年度の事業開始から令和 9 年度までの 10 年間に、円滑な水融通のための連絡管の布設や統合浄水場の整備などの広域水道施設整備に加え、経年施設の更新や耐震化など、総額 1,400 億円余の整備事業を実施することとしており、事業の実施に当たっては、国の交付金事業を最大限活用しています。

現在、企業団では、次期施設整備計画を策定し、令和 10 年度の料金統一にむけて、水道料金の見直しについて、検討を進めておりますが、当初見込みを上回る人口減少に

よる給水収益の減少に加え、昨今の資材、燃料費の高騰、老朽化・耐震対策の加速化等により、企業団の経営は急速に悪化しており、当初計画していた施設整備を後年度に遅らざるを得ない状況となっております。

効率化・集約化を目的とした水道施設の広域施設整備については、多額の費用と長い年月を要するものであることから、企業団が広域化を着実に推し進め、リーディングケースとしての役割をしっかりと果たしていけるよう、今後も必要な予算を確保していただくことに加え、広域化関連の交付金交付が終了する令和10年度以降についても、引き続き、広域化事業について国費による支援を継続するとともに、運営基盤強化等事業の事業費について、広域化事業費の総額を上限とする要件の緩和を要望します。

2 地方財政措置の拡充

○ 急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業を活用し、耐震対策を加速化できるよう、耐震化事業に係る水道事業債について、下水道事業債と同様に、元利償還金に対しての普通交付税措置の創設を要望します。

○ また、水道事業については、地方公営企業法等に定める経営に関する基本原則を堅持しながら、その経営基盤を強化するため、地方財政計画において、公営企業繰出金を計上することとしており、その考え方については、地方公営企業繰出基準として、毎年度、総務省から地方公共団体に通知されています。

今年度、繰出基準が一部見直されていることは承知していますが、現在の繰出基準では、迅速かつ適切に対応することは困難であり、耐震化を加速するには、国、地方公共団体及び水道事業者がより連携して取り組むことが必要です。

そこで、急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化事業に対する繰出基準及びそれに伴う地方財政措置について、水道広域化に対する基準と同等程度までに拡充することを要望します。

【所管府省】国土交通省（水管理・国土保全局）、財務省（主計局）、総務省（自治財政局）
【県関係課】予算課、水資源対策課

18 地方創生を支える社会資本整備の推進について (6)安全・安心な水道水供給に向けた水道事業の推進

所管府省

国土交通省(水管理・国土保全局)、財務省(主計局)、総務省(自治財政局)

県関係課

予算課、水資源対策課

提案・要望事項

- 1 防災・安全交付金の拡充・・・急所施設や重要施設に接続する水道管路の耐震化を加速するとともに、広域化による経営基盤の強化を図るため
 - (1) 防災・安全交付金の交付率(1/3)を下水道と同程度(1/2)まで引き上げること。
 - (2) ①広域化事業の期限措置(10年間)を延長すること。
②運営基盤強化等事業の事業費の総額を上限とする要件を緩和すること。
- 2 地方財政措置の拡充・・・急所施設(導水管、送水管)や重要施設に接続する水道管路(配水本管、配水支管)の耐震化を加速するため
 - (1) 水道事業債について、下水道事業債と同様に元利償還金に対して普通交付税措置を講じること。
 - (2) ①繰出基準(上積事業費の地方負担額の1/4)について、水道広域化事業に対する基準(地方負担額の1/2)と同等程度まで拡充すること。
②一般会計出資債の元利償還金に対する地方交付税措置(元利償還金の1/2)を水道広域化事業(元利償還金の60%)と同程度まで拡充すること。

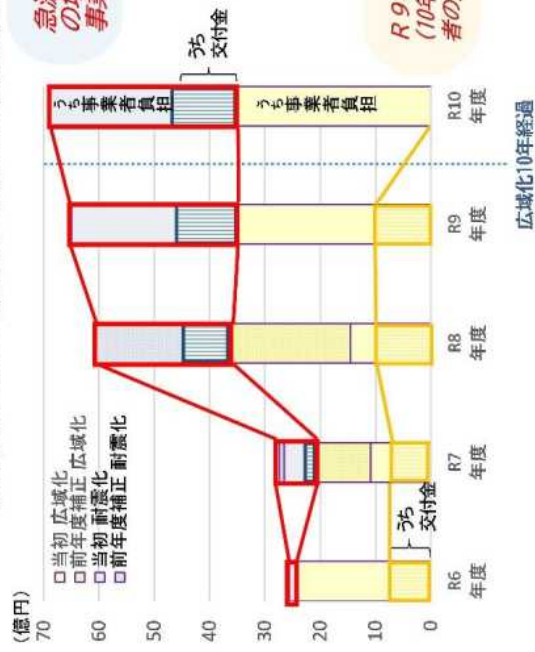
現状と課題

「県内一水道」の実現 香川県広域水道企業団

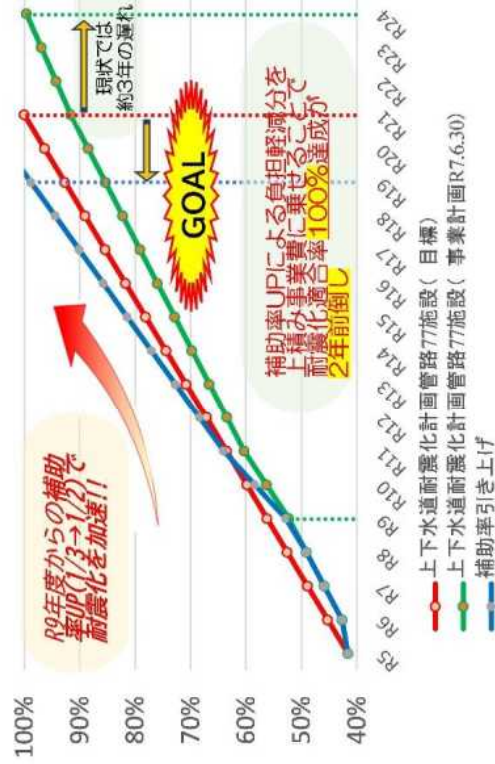
★広域化による運営基盤強化
⇒ 将来にわたる安全・安心な水の安定供給

★災害に強い
水資源インフラの整備

水道事業における防災・安全交付金の事業費及び交付金の推移



上下水道耐震化計画管路(77施設)耐震適合率



19 脱炭素・地球温暖化対策の推進について

【提案・要望事項】

- ① 「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の継続・拡充及び中間評価を踏まえた計画見直し

「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」を継続・拡充し、地域脱炭素を加速化すること。特に、採択されている「重点対策加速化事業」について、今年度予定されている中間評価において、事業要件（再生可能エネルギー導入量の合計1MW以上）を満たし、かつ、省エネ設備に対する地域のニーズが高い場合には、原則として認められていない、再エネ設備から省エネ設備への計画変更を認めるなど、地域の実情に応じた利用しやすいものとする。

- ② ZEH、断熱窓、EV等への支援

家庭の脱炭素化においては住宅の断熱化が重要であり、ZEHの新築や既存住宅の断熱改修に対して、国の補助金と併用できる方式で、本県独自の補助を行っており、ZEHについては、令和6年度から予算額を大幅に増やしているものの、年度途中で予算上限に到達している。家計にとって負担の大きい住宅の建築や改修において、国と県から補助が得られることで効果的な導入促進施策となっていることから、国の「戸建住宅・集合住宅のZEH化・省CO₂化促進事業」や「断熱窓への改修促進等による住宅の省エネ・省CO₂加速化支援事業」など住宅脱炭素の支援策を継続・拡充すること。

EV、FCVなどの導入促進や充電・充填インフラの整備、運営への支援の充実を図ること。

- ③ ペロブスカイト太陽電池や水素等次世代エネルギーの導入促進

日照時間は長いものの、県土が狭隘な本県において、再生可能エネルギーの導入をより一層進めるためには、次世代型太陽電池であるペロブスカイト太陽電池の活用が必要であり、新技術の早期社会実装を実現し、広く社会に普及していくよう、支援策を講じること。具体的には、建築基準法の防耐火性能基準を満たすペロブスカイト太陽電池の開発など、事業者への技術支援や財政措置の拡充を行うこと。また、「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の交付対象に、ペロブスカイト太陽電池を追加すること。

2050年カーボンニュートラル実現のためには、水素やアンモニア等次世代エネルギーの普及・導入拡大が必要であり、製造から貯蔵・輸送、利用にいたるサプライチェーン構築を見据え、水素等の安全かつ安定的な供給体制の整備に向けて、「地域における再エネ等由来水素利活用促進事業」などの支援策を継続・拡充すること。

【現状・課題】

① 「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の継続・拡充及び中間評価を踏まえた計画見直し

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、様々な脱炭素施策を実施するため、「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」を継続・拡充するとともに、本県が令和6年度に採択された「重点対策加速化事業」について、今年度予定されている中間評価において、事業の要件となっている「再生可能エネルギー導入量の合計が1MW以上」であることを満たし、かつ、省エネ設備に対する地域のニーズが高い場合には、原則として認められていない、再エネ設備から省エネ設備への計画変更を認めるなど、地域の実情に応じて自治体が利用しやすいものとする必要があります。

② ZEH、断熱窓、EV等への支援

- 家庭の脱炭素化においては、住宅の断熱化が重要ですが、本県における令和6年度の新築住宅におけるZEH導入割合は4割弱、またZEBの認証件数は28件という状況です。このため、ZEHの新築や既存住宅の断熱改修に対して国の補助金と併用できる方式で、本県独自の補助を行っています。ZEHについては、令和6年度から予算額を大幅に増やしているものの、年度途中で予算上限に到達している状況です。また、断熱改修についても令和6年度から支援しているところです。家計にとって負担の大きい住宅の建築や改修において、国と県の両方の支援が得られることで、効果的な導入促進施策となっていることから、国においても「戸建住宅・集合住宅のZEH化・省CO₂化促進事業」や「断熱窓への改修促進等による住宅の省エネ・省CO₂加速化支援事業」など住宅脱炭素の支援策を継続・拡充する必要があります。
- 国の「グリーン成長戦略」において2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現させることを目標としていますが、本県における令和6年度末の自動車保有台数におけるEV（PHEVを含む。）やFCVの割合は0.6%程度にとどまっています。目標達成に向けて、EVやFCVの購入などに対する補助や税制の優遇措置を拡充するとともに、充電、充填インフラなどの必要十分な整備に向けて整備費用や運営経費の支援の充実を図ることにより、利用者や設置者にとってメリットがある環境を整備する必要があります。

③ ペロブスカイト太陽電池や水素等次世代エネルギーの導入促進

- 日照時間は長いものの、県土が狭隘な本県において、再生可能エネルギーの導入をより一層進めるためには、次世代型太陽電池であるペロブスカイト太陽電池の活用が期待されており、新技術の早期社会実装を実現し、広く社会に普及していくよう、支援策を講じる必要があります。具体的には、建築基準法の防耐火性能基準を満たすペ

ロブスカイト太陽電池の開発など、事業者への技術支援や財政措置の拡充を行う必要があります。また、「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の交付対象に、ペロブスカイト太陽電池を追加することが必要です。

- 2050年カーボンニュートラル実現のためには、水素やアンモニア等次世代エネルギーの普及・導入を拡大する必要があります。製造から貯蔵・輸送、利用にいたるサプライチェーン構築を見据え、水素等の安全かつ安定的な供給体制の整備に向けて、「地域における再エネ等由来水素利活用促進事業」などの支援策を継続・拡充することが必要です。

【所管府省】 環境省（大臣官房、地球環境局、水・大気環境局）、
資源エネルギー庁（省エネルギー・新エネルギー部）、国土交通省（住宅局）
【県関係課】 環境政策課

19 脱炭素・地球温暖化対策の推進について

所管府省

環境省(大臣官房、地球環境局、水・大気環境局)、
資源エネルギー庁(省エネルギー部、新エネルギー部)、国土交通省(住宅局)

県関係課

環境政策課

提案・要望事項

① 「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の継続・拡充及び中間評価を踏まえた計画見直し
 ○ 「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」を継続・拡充すること。特に、採択されている「重点対策加速事業」について、今年度予定されている中間評価において、事業要件(再生可能エネルギー導入量の合計1MW以上)を満たし、かつ、省エネ設備に対する地域のニーズが高い場合には、原則として認められない、再エネ設備から省エネ設備への計画変更を認めるなど、地域の実情に応じた利用しやすいものとする。こと。

【中間評価時点】



② ZEH、断熱窓、EV等への支援

○ ZEH等の支援として、「戸建住宅・集合住宅のZEH化・省CO2化促進事業」や「断熱窓への改修促進等による住宅省エネ・省CO2加速化支援事業」を継続・拡充すること。

○ EV、FCVなどの導入促進や充電・充填インフラの整備、運営への支援を図ること。



③ペロブスカイト太陽電池や水素等次世代エネルギーの導入促進

○次世代型太陽電池であるペロブスカイト太陽電池の活用が必要であり、新技術の早期社会実装を実現し、広く社会に普及していくよう、支援策を講じること。具体的には、建築基準法の耐火性能基準を満たすペロブスカイト太陽電池の開発など、事業者への技術支援や財政措置の拡充を行うこと。また、「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の交付対象に、ペロブスカイト太陽電池を追加すること。

○水素やアンモニア等の次世代エネルギーの普及・導入拡大を図るため、製造から貯蔵・輸送、利用にいたるサプライチェーン構築を見据え、水素等の安全かつ安定的な供給体制の整備に向けて、「地域における再エネ等由来水素利用促進事業」などの支援策を継続・拡充すること。

【香川県のペロブスカイト実装】



大阪・関西万博で設置されたペロブスカイト太陽電池付きシエルトー
(出典：積水化学工業㈱)



移設予定場所(サポート高松)

※本件移設については、飛び火性能試験が求められた(合格済)。