

## 1 震災対策関係施策の充実・強化について

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震は、我が国の観測史上最大となるマグニチュード 9.0 を記録し、それに伴って発生した大津波も加わって、東日本を中心に甚大な被害をもたらし、死者、行方不明者は約 2 万 2 千人となるなど、未曾有の大災害となった。

四国地方においては、南海トラフを震源とする海溝型地震、中央構造線断層帯による大規模直下型地震及び太平洋岸地域での遠地津波による被害の発生が懸念されている。

特に南海トラフ地震については、概ね 90 年から 150 年周期で発生しているところ、昭和南海地震から本年 12 月で 80 年の節目を迎え、切迫度がますます高まってきている。

また、令和 7 年 3 月に、国の「南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会」から、これまでの防災対策の進捗状況や最新の科学的知見等を踏まえ、複数のパターンの地震を想定した津波高・震度分布が公表され、最大クラスの地震が発生した場合、太平洋沿岸では津波高が 30m を超える地点があるほか、瀬戸内地域においても 5 m に達する地点が想定された。また、四国において 6 割超の市町村で最大震度が 7 と想定されるなど、極めて厳しい想定となっている。

さらに、被害想定では最悪の場合、全国で死者数は約 29 万 8 千人、負傷者数は約 95 万 2 千人、全壊及び焼失棟数は約 235 万棟、避難者数は約 1, 230 万人、被害額は資産等の被害として約 225 兆円、経済活動への影響は約 45 兆円と推計されている。また、令和 7 年 6 月に公益社団法人土木学会が公表した「2024 年度国土強靱化定量的脆弱性評価・報告書」では、経済被害額は累積で 1, 466 兆円と推計されており、まさに発生すれば国難ともなる甚大な被害が想定されるとともに、一方で、公共インフラの整備や耐震化など効果的な事前対策により被害を軽減できることが示されている。

平成 25 年 12 月に「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が施行され、平成 26 年 3 月には、四国 4 県の全ての市町村が南海トラフ地震防災対策推進地域に、また、徳島県、愛媛県（宇和海沿岸）及び高知県の沿岸市町村が、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に指定されるとともに、南海トラフ地震対策を推進する上での基本的な方針などを定めた国の南海トラフ地震防災対策推進基本計画が示されたが、新たな被害想定や近年の情勢変化等を踏まえ、令和 7 年 7 月に基本計画が初めて全面的に見直され、想定死者数を概ね 8 割減少させるなどの今後 10 年の新たな減災目標が設定された。

県と市町村においては、基本計画の見直しや各県の被害想定結果を踏まえ、対策の実施に必要となる「推進計画」を変更するとともに、一定の津波浸水が予測される地域に存する医療機関や百貨店等不特定多数の者が出

入りする施設の管理者は、津波から円滑な避難の確保に関する「対策計画」を見直すなど、官民一体となって実効性のある地震防災対策を推進しているが、なお一層対策を加速させていく必要がある。

特に、住宅耐震化については、揺れ対策をはじめとする他の様々な地震対策の前提条件となるいわば“入り口”に位置付けられるものであり、さらなる加速化が必要である。

また、東日本大震災の被災地では被災者の生命に直結する医療救護活動において、現場での効果的な対応を阻む多くの事象が生じ、都道府県単位での震災対策では対応できない課題が明らかになったほか、令和6年能登半島地震では、半島部の中山間地域や沿岸地域において、多数の建物倒壊や大規模な火災が発生するとともに、道路の寸断により、孤立地域が多数発生し、救助活動や物資輸送に大きな影響を及ぼした。こうした状況は、南海トラフ地震においても同様に発生することが想定されるため、早急な対策の強化が必要であるとともに、令和6年4月17日に発生した豊後水道を震源とする地震では、愛媛県と高知県において、最大震度6弱が観測されたほか、同年8月8日に発生した日向灘を震源とする地震後には、運用開始後初となる南海トラフ地震臨時情報が発表されるなど、地震や津波に対する危機感が一層高まっている。

よって、国におかれては、地域住民の安全と安心な生活を確保するため、次の事項について、格別の措置を講じられるよう強く要望する。

## 1 具体的な対策に係る制度の整備

- (1) 「南海トラフ地震」の切迫度の高まりや被害想定の見直しの公表、埼玉県での道路陥没を踏まえた「緊急性を増すインフラ老朽化」などへの対応に向け、令和7年6月6日に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく予算については、近年の激甚化・頻発化している自然災害への対応や急速な資材価格・人件費高騰等の影響を適切に反映した上で、災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえて、更なる上積みをし、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すること。

また、南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模自然災害に迅速かつ適確に対処するため、四国地方整備局において必要な人員の確保、事務所の新設や出張所の格上げ等の組織体制強化を図ること。

- (2) 緊急防災・減災事業債については、防災拠点の整備や耐震化、災害対応のための情報網の構築等に限定されている対象事業を、非常用備蓄の促進や孤立集落対策等、国土強靱化地域計画に位置付けている事業に幅広く、柔軟に適用できるように拡大すること。

また、市町村の指定避難所になっていない高等学校等についても、

災害時における生徒や学校職員の安全を確保するために必要な防災機能設備等の整備を対象とすること。

- (3) 避難所の生活環境の改善を図るため、資機材や備蓄品等の整備、保管場所の確保等に対し、本年度創設された「防災力強化総合交付金」の対象経費の拡充及び地方負担の軽減を行った上で、十分な予算を確保すること。
- (4) 南海トラフ巨大地震の甚大な被害想定を踏まえ、電気、水、通信などの供給が途絶しても、確実な「救助・救援」を可能とするため、防災拠点施設や避難所における「自立型ライフライン機能」の確立に向けた対策を推進すること。
- (5) 被災者生活再建支援法については、令和2年12月に支給対象を中規模半壊まで拡大する法改正がなされたが、対象となる自然災害に係る戸数の要件緩和など制度のさらなる充実を図るとともに、被災者生活再建支援基金では対応できない大規模な災害が発生した場合には、国が全額補償をするなど所要の措置を講じること。
- (6) 大規模災害発生時における被災地方公共団体に対する寄付金については、税額控除額の算定における「個人住民税所得割の額の2割」という限度額を時限的に引き上げるなど、被災地方公共団体の復興に役立つよう制度の充実を図ること。

## 2 公共施設の耐震化等

- (1) 震災に強いまちづくりのため、各種公共施設の耐震性の向上、農業用ため池における防災減災対策の推進、上下水道施設の耐震化の促進、地震・津波対策としての河川管理施設・海岸保全施設・津波避難施設・都市公園施設の整備、緊急輸送路確保のための道路の整備、橋梁の耐震化、法面の防災対策、港湾・漁港の整備や土砂災害からの保全、さらにはハード整備と併せたハザードマップの作成などのソフト対策への安定的な予算を確保するとともに、国費率の嵩上げを行うこと。また、中山間地域や離島における孤立防止対策など震災対策を推進すること。

とりわけ、災害に強い道路ネットワークの構築に向け、「四国8の字ネットワーク」やICへのアクセス道路の整備、追加ICの設置等を総合的かつ計画的に推進するため、予算の重点配分を行うとともに、事業中箇所の開通見通しを適宜公表すること。

加えて、災害時には活動拠点となる耐震強化岸壁等の施設整備について、新たに「国の負担率」の嵩上げ対象とすること。

さらに、気候変動の影響も踏まえた河川・海岸堤防等の整備や、耐震・液状化対策、粘り強い構造への改良等について予算の重点配分を行うこと。

- (2) 公立小・中学校等施設の耐震化が完了するまでは、現行の補助制度

を継続すること。また、非構造部材の耐震対策について、国において十分な支援を行うこと。

さらに、「地震防災対策特別措置法」第6条の3に規定される私立の小・中学校等への財政上、金融上の配慮について一層進めるとともに、高等学校の耐震化について、財政支援の充実を図ること。

- (3) 令和6年1月に発生した能登半島地震や平成28年4月の熊本地震においても住宅の倒壊等により多数の死傷者が出ており、住宅の耐震対策の重要性が再認識されたところである。

南海トラフ地震から多くの国民の「命を守る」際にも、津波避難空間の整備に加えて、自力で津波避難空間まで避難できることが重要であり、住宅の耐震対策は必要不可欠である。

国内で地震が頻発し、国民の意識が高まっている今こそ、住宅の耐震対策を加速させる好機である。国民の「命を守る」だけでなく、被災後の復旧・復興に向けた行政コストの削減等に寄与する住宅の耐震対策に必要な財源を確保すること。

また、簡易な耐震改修をはじめ、耐震改修と併せて行うリフォームや火災予防対策も補助対象に追加すること。

- (4) 平成30年6月の大阪府北部を震源とする地震では、ブロック塀の倒壊により、通学児童の尊い命が奪われるという痛ましい事故が発生し、その安全維持の課題が明らかになった。今後の災害に備え、通学路、学校施設、避難路などの安全確保のため、現行法令に適合しない又は危険な状態にあるブロック塀等の専門的な調査や、撤去・改修が必要である。

従来からあった私立学校施設整備費補助金に加え、平成30年度第2次補正予算においては、一般住宅や公立高等学校、その他都道府県施設等を対象とした防災・安全交付金による補助制度が創設されるとともに、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策に引き続き、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、令和2年度第3次補正予算以降、必要な予算が措置された。

今後発生が懸念される大規模災害にも対応し、ブロック塀等を即時に撤去・改修ができるよう、これらの効果的な活用に向けた技術的支援を行うこと。

### 3 社会福祉施設等の耐震化・津波被害対策等の促進

- (1) 高齢者・障がい者等の要配慮者及び避難に時間を要する子どもが入・通所する社会福祉施設等の耐震化や高台移転に十分な支援を行うとともに、周辺地域における津波に強い避難施設の整備が加速化するよう、必要な施策を講じること。

また、国庫補助率については、地震財特法や地震防災対策特措法に基づく事業と同程度まで引き上げるなど、必要な施策を講じること。

- (2) 障がい者、高齢者及び乳幼児等の要配慮者の支援のため、避難行動を支援するだけでなく、安心して避難生活を送れるよう、福祉避難所（一般避難所の福祉スペース及び要配慮者スペースを含む。）の十分な確保及び円滑な運営体制確保について支援するとともに、施設や資機材整備等に係る財政上の支援策や専門人材の育成・確保のための支援措置を講じること。

#### 4 医療提供体制の確保

- (1) 災害時に重要な役割を担う医療機関については、地震による倒壊、停電、断水に強く、自らの力で医療継続できる体制整備が極めて重要であり、耐震化や津波対策のための移転を加速させるため、医療施設耐震化臨時特例交付金による事業と同様の新たな助成制度の創設、現行の医療提供体制施設整備交付金及び社会資本整備総合交付金の補助率、補助基準額及び耐震指標値の引き上げ、医療機関単独の高台移転に対する支援制度の創設などを行い、必要な財源を確保すること。

併せて、揺れや浸水、大規模停電における電源確保対策や給水確保対策、燃料等の確保対策として、一般病院までを対象に、自家発電設備や給水設備の整備とともに備蓄品飲料水や燃料等の資材も対象とする事業者の自己負担の少ない新たな制度へと拡充すること。

- (2) 被災地域での救命・医療活動を速やかに行うため、被災状況の把握と情報共有のための通信手段の整備や更新が必要であり、一般病院までを対象とした衛星を利用した通信設備の整備への補助制度の創設を行うこと。

- (3) D M A T、D P A T、災害支援ナースなどの医療支援チームの早期かつ大量、継続的な投入体制を構築するため、被害想定はもとより感染症対策も踏まえ、国としての目標を定めて早急かつ計画的な養成、組織的に編成・運用する体制の構築、外国の医療チームの受入れに必要な医療通訳の育成など、災害時の医療人材を確保する取組を進めること。

また、地域においても災害医療従事者の育成が図られるよう、日本 D M A T 検討委員会の認定プログラムに基づき、都道府県事業として実施する D M A T 養成研修等への恒久的かつ柔軟性の高い財政支援制度の整備を行うこと。

- (4) より負傷者に身近な医療救護活動の場となる医療救護所や医療機関のほか、地域の防災拠点等への必要に応じた資機材の整備を支援するとともに、重症患者への対応も可能な医療モジュールと運営する人材を迅速に展開できるよう、早急に体制を構築すること。

- (5) 地域の全ての人材に医療救護活動への参画が求められることから、全ての医療従事者に外傷初期対応の研修機会を提供する全国的な制度の創設や、一般住民向けの応急手当講習の拡充に向けた支援を行うこ

と。

- (6) ドクターヘリは、山間部など患者や医師の搬送に多くの時間を要する地域にとって、必要不可欠な社会インフラであるが、一部地域で操縦士・航空整備士等の人材不足や高騰する機材価格等に起因する供給力不足を背景に、ドクターヘリの運航が確保できない「空白地域」が生じていることから、総合的なバックアップ体制のあり方や操縦士・航空整備士等の人材確保について、国の責任において、安定的かつ効率的なドクターヘリ運航体制の再構築を行うこと。

また、継続的な運航体制確保に向け、機体価格の高騰や賃上げなどに伴う運航経費の増大を反映した十分な予算を確保すること。

## 5 情報通信手段の確保

- (1) 防災行政無線の整備に関し、早急な普及や再整備のための財政支援措置の拡充を図ること。
- (2) 情報通信インフラが広範囲にわたり破壊されるような大規模災害時にあっても、安否確認や、救命、医療活動に必要な被災状況の把握・共有が可能となるよう、携帯電話や通信衛星等を活用した通信手段の構築などにより、被災地域での情報通信手段を確保すること。

## 6 広域的支援体制の充実

- (1) 南海トラフ地震など大規模災害発生時に、被災地域以外の都道府県からの広域的な支援を被災地域が適切に受援できるよう、総合的な調整を行う体制を構築すること。特に、「復旧・復興支援技術職員派遣制度」については、迅速かつ的確に運用できるよう、体制の整備を図るとともに、官民含めて全国的に技術系人材が不足する中、国を挙げて技術系人材の養成に努めること。また、「応急対策職員派遣制度」については、令和7年4月に「南海トラフ地震における応急対策職員派遣制度アクションプラン」が施行されたが、今後更なる体制の充実を図ること。
- (2) 広範囲かつ長期にわたる避難生活から生じる被災者や医療機関の医薬品、医療機器及び衛生材料のニーズに対応できるよう、県を超えた広域的な医薬品等の確保と供給体制を検討すること。
- (3) 福祉避難所の運営支援や、社会福祉施設の早期事業再開の支援には、被災地外から組織的に人的支援を実施する必要があるため、D W A Tの活動内容の拡充と合わせて、国が主導する総合的な派遣調整体制を構築すること。

## 2 四国地方の高規格道路ネットワークの整備推進について

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

また、昨今の少子高齢化や本格的な人口減少社会を迎える中で、生産性向上といった地域経済の発展にも寄与するとともに、地域の自立や都市と地方の共生による健全な国土の発展を図るためにも、国土政策上の観点から戦略的に整備を進めていく必要がある。

さらに、昨今の我が国においては、豪雨災害の危険を及ぼす大雨の頻発化や、南海トラフ巨大地震などの大規模災害への懸念が高まる中、「令和2年7月豪雨」や「令和6年の能登半島地震」では、高速道路の4車線化や高速道路と国道のダブルネットワークが形成されていた箇所において、早期に交通開放がなされ緊急車両や緊急物資等の輸送機能が速やかに確保されるなど、強靱な高規格道路ネットワークの必要性が再認識された。

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

こうした状況の中、令和7年2月に阿南安芸自動車道「北川道路2-2工区」の2.7kmの区間が、同年3月に高知東部自動車道・南国安芸道路の「高知龍馬空港～香南のいち」間3.5kmの区間が、本年3月には四国横断自動車道「阿南～小松島南」間3.2kmの区間が開通するなど、着実に整備が進められているものの、依然として未整備区間を多く抱えている。

また、高速道路の暫定2車線区間の4車線化については、令和元年9月に国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」で示された「優先整備区間」において、令和6年3月に徳島自動車道「美馬IC～吉野川SAスマートIC」間のうち約4.8kmや松山自動車道「伊予IC～内子五十崎IC」間のうち約5.3kmの4車線化に着手するなど、順次、事業化され4車線化が進められているものの、昨年、暫定2車線区間で繰り返し発生した正面衝突による痛ましい死亡事故が道路利用者に大きな不安をもたらしていることから、4車線化はもとより事業が完了するまでの当面の緊急安全対策の実施による安全性向上が急務となっている。

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

- 1 道路整備の遅れた地方の実情を認識し、経済性や効率性のみを優先することなく、地域の孤立化を防ぎ、救助・救援活動の支援や緊急物資の

輸送などに必要不可欠な高規格道路ネットワークを形成する道路に対して当初予算において十分な予算を確保し、計画的で着実な整備が可能となるよう措置すること。

2 四国の高規格道路ネットワークの基幹を成す次の各路線の整備に関し、格別の措置を講じること。

- (1) 四国横断自動車道の整備中区間（小松島南 I C～徳島津田 I C）の早期完成を図ること。
- (2) 四国横断自動車道の整備中区間（窪川佐賀道路、津島道路、佐賀大方道路、大方四万十道路、宿毛内海道路）の整備推進を図ること。
- (3) 今治小松自動車道（今治市～今治市）と高知東部自動車道（芸西村～安芸市）の整備推進を図ること。
- (4) 阿南安芸自動車道（美波～牟岐）の早期事業化を図ること。
- (5) 高松環状道路（高松市福岡町～檀紙町）の早期事業化を図ること。
- (6) 阿南安芸自動車道、徳島環状道路、高松空港連絡道路、大洲・八幡浜自動車道、松山外環状道路、高知松山自動車道等の整備中区間の整備推進を図ること。
- (7) 高知松山自動車道（いの～越知）の早期事業化を図ること。
- (8) 四国縦貫自動車道の徳島 I C～川之江東 J C T 間、松山 I C～大洲 I C 間と四国横断自動車道の徳島沖洲 I C～徳島 J C T 間、徳島 I C～鳴門 J C T 間、高知 I C～須崎東 I C 間、西予宇和 I C～大洲北只 I C 間の早期 4 車線化及び対面通行区間における当面の緊急安全対策を図ること。
- (9) 西瀬戸自動車道の県境～伯方島 I C 間、大島南 I C～今治北 I C 間と今治小松自動車道の今治湯ノ浦 I C～いよ小松 J C T 間の早期 4 車線化及び対面通行区間における当面の緊急安全対策を図ること。

### 3 子育て支援施策の充実・強化について

人口動態統計によると、我が国の令和7年の出生数は、概数で、67万1,236人で、前年の68万6,173人より1万4,937人減少し、明治32年の人口動態調査開始以来最少であり、少子化が一段と進んでいる。また、令和7年の合計特殊出生率は1.14で、10年連続の低下となっており、現在の人口を維持するために必要とされている2.07の水準から遠く及ばない状況となっている。

そのような中、令和5年4月に子ども関連施策を一元的に担う「こども家庭庁」が創設されたところであるが、こうした状況を打開するためには、結婚、妊娠・出産、子育てへの支援や子育て世帯の経済的負担の軽減など、子育て支援施策の更なる充実・強化が必要である。

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

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

また、国は、子ども医療費助成にかかる国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置は令和6年度から廃止したが、ひとり親家庭等医療費助成にかかる国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置を講じていることから、国民健康保険の財政に大きな影響を与えている。

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

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

#### 1 地方自治体を実施する子育て支援施策に対する適切な財政措置

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

#### 2 全国一律の子どもの医療費助成制度の創設

少子化対策の観点から、全国一律の子どもの医療費助成制度を創設す

ること。

### 3 「幼児教育・保育の完全無償化」の実現

誰もが良質な保育サービスを受けられるよう、0～2歳の保育料無償化を実現すること。

### 4 学校給食費の無償化

小学校段階（公立）を対象とした「学校給食費の抜本的な負担軽減（いわゆる給食無償化）」に伴う都道府県負担分について、引き続き、地方の財政運営に支障が生じないように、国において責任を持って恒久的な財源を確保するとともに、今後の食材費上昇等も含め、国費と地方財政措置が確実に担保されるよう法律等で制度化すること。

また、中学校段階における給食費の負担軽減についても、早期の実現に向けて検討を進めること。さらに、特別支援学校の幼稚部及び高等部についても、その対象に加えるよう検討を進めること。

### 5 国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置の廃止

ひとり親家庭等医療費助成に伴う国民健康保険の国庫負担金の減額調整措置を直ちに廃止すること。

### 6 保育士人材等の確保

保育士の人件費に関しては、人事院勧告を踏まえた公定価格の改定により、令和6年度は10.7%、令和7年度は5.3%の処遇改善が図られ、また、放課後児童支援員に関しては、令和8年度当初予算において、人件費単価や処遇改善加算の拡充が図られたところであるが、保育士や放課後児童支援員の一層の処遇改善及び再就職支援等の多様な取組による人材確保対策をさらに強化するとともに、これらの取組を行うための財源確保を確実に行うこと。

#### 4 四国への新幹線導入について

新幹線は、経済発展や地域活性化の牽引役であり、災害に強い地域づくりにも資する重要な社会インフラであることから、万が一、途絶した場合には、日本の経済・社会全体に甚大な損害をもたらすことが確実であるため、京阪神と九州を結ぶ山陽新幹線の代替ルートの確保や、西日本が首都機能をバックアップできる環境整備など、高速鉄道網の多重化によるリダンダンシーの確保が、喫緊の課題となっている。

また、新幹線が整備された地域とされていない地域との間では、「計り知れない格差」が生じてきており、このような地域間格差を是正することは、現在進められている地方創生の取組にも寄与するものである。

加えて、若者の多くが「地元就職」を望む状況にあるものの、東京都への転入超過が再び増加に転じ、地方への本社機能移転が鈍化するなど、コロナ禍前の状況に戻りつつあることから、都市部と地方が交流しやすい環境整備に向け、政府が掲げる「デジタル田園都市国家構想」、全国知事会が提唱する「新次元の分散型国土」の具現化が求められてきたところである。

さらに、水際対策緩和後、訪日外国人旅行客数が急速な回復傾向を示しており、その効果を地方まで波及させるには、高速交通ネットワークの整備は不可欠である。

このような中、四国の鉄道高速化については、平成 26 年 4 月に、「鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査結果」が出され、費用便益比が 1 を上回るケースがあること、また、地域・経済活性化の効果が見込まれること、さらに、災害に強い鉄道網が形成できること、南海トラフ地震等の避難、災害復旧に必要な強靱なネットワークの機能を果たすなど地震等災害時の安全確保効果も見込まれることなど、四国におけるフル規格新幹線整備の妥当性が確認されている。

平成 29 年 7 月には、四国 4 県をはじめとする行政や主要経済団体など 46 団体で構成する、四国の新幹線の実現に向けた組織である「四国新幹線整備促進期成会」を設立し、令和元年 8 月に開催された「四国新幹線整備促進期成会東京大会」において、中長期目標として、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ことが決議されるなど、一日も早い四国の新幹線整備の実現に向け、官民ともにその機運が高まってきている。

四国への新幹線導入については、四国の鉄道ネットワークの維持、ひいては、災害時に強い交通体系を形成、さらには、新たな人の流れをつくり、地方の持つポテンシャルを最大限引き出すことで、「魅力ある地方の創生」に寄与することから、国におかれては、令和 3 年 3 月に衆議院と参議院の

国土交通委員会において、「四国における新幹線についても検討を進めること。」を含む附帯決議がなされた。また、令和5年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2023」（いわゆる「骨太方針」）において、「基本計画路線及び幹線鉄道ネットワーク等の高機能化等の地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う」と本文中に記載され、それ以降も引き続き同様の記載がされていることも踏まえ、四国の新幹線の実現のため基本計画から整備計画への格上げに向けた法定調査を実施するとともに、国が進める「地域未来戦略」の実現のため、新幹線建設予算の大幅増額による早期建設を強く要望する。

## 5 物価高騰対策について

国においては、令和7年11月21日に閣議決定された総合経済対策において、生活の安全保障・物価高騰への対応として、重点支援地方交付金の拡充や、食料品の物価高騰に対する支援、冬季（令和8年1～3月使用分）の電気・ガス代への支援に加え、ガソリンの暫定税率の廃止など、様々な施策を展開している。

また、令和8年2月に勃発したイラン紛争の情勢を踏まえ、原油価格高騰による石油製品価格の高騰を抑制するため、緊急的激変緩和措置として、令和8年3月19日から、燃料油（ガソリン、軽油、重油、灯油、航空機燃料）に対する支援を実施している。

加えて、令和8年5月26日に、夏季（令和8年7～9月使用分）の電気・都市ガス料金を支援するための予備費の使用が閣議決定され、6月5日には、重点支援地方交付金の追加措置や、エネルギー価格の急変に即応するための中東情勢等対応予備費の創設等を盛り込んだ補正予算が成立している。

物価高騰対策に関しては、地方自治体だけで対応できるものではなく、国の一元的な対応が必要であると考えられる。このため、国においては、燃油、電気料金や石油製品等の物価高騰対策はもとより、生活福祉資金の柔軟な運用等を通じた生活の底支えや、資材高騰による影響が大きい農林水産業、景気に左右される観光宿泊・交通をはじめとする幅広い産業について、特に物価高騰の影響を受けやすい中小企業への強力な支援を行うことが肝要である。

さらに、地方自治体が地域の実情に応じた様々な施策を展開できるよう、必要に応じて物価高騰対策のための重点支援地方交付金の増額を含め、機動的な予備費の活用や大型補正予算の編成を通じ、住民生活・地域経済活動の更なる支援のための大胆かつ強力な対策が強く求められている。

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

### 1 物価高騰に対応した地域経済対策の推進

- (1) 地方の産業や雇用を含む地域経済の活性化に向けた支援、特に中小企業や農林水産業等に対する影響を最小限に抑える対策を実施すること。また、地方経済が持続的に発展していくため、地域の特性や資源を生かした高付加価値型の産業・事業の創出・強化、新たな国内外の販路開拓・拡大、新分野進出に向けた支援を行うこと。
- (2) 価格転嫁の円滑化等による取引適正化等を一層進めるとともに、企業の賃上げが持続的に可能となるよう環境整備の一層の推進を図ること。

また、運輸業等の軽油の大口購入者をはじめ、A重油等の燃料油を使用する事業者に対し、販売の停止や数量制限が行われることがないよう、燃料の安定確保対策を図ること。

- (3) 各地域の実情に応じた地域経済対策に取り組むことを支援するため、補正予算等による大胆かつ強力な経済対策を講じるなど、的確に対応すること。また、エネルギー価格の安定に向けて、国が全国統一的な対策を行うとともに、エネルギー転換等の事業構造の転換など、中長期的な取組に対する支援を行うこと。さらに、農林水産業について、燃料や生産資材等の価格高騰による影響を緩和し、コストを踏まえた生産物の価格形成を行える仕組みを構築すること。

## 2 物価高騰に対応した財政措置

物価高騰の影響が大きいと考えられる子育て世帯、低所得世帯に対する支援をはじめ、地域の実情に応じた対策を機動的に講じるため、必要な財政措置を講じること。