

地域を支える産業の振興

4 総合特区構想の推進

提案先省庁	内閣官房、内閣府
-------	----------

提案事項

水島コンビナートは、本県産業の中核をなしており、当コンビナートの持続的発展は本県の活力維持と雇用の確保にとって不可欠である。

このため、アジア有数の競争力を持つ「モデルコンビナート」を実現するため、国に対して規制の特例措置や財政支援を提案する「ハイパー&グリーンイノベーション水島コンビナート総合特区構想」を策定し、平成23年12月、地域活性化総合特別区域の第1次指定を受けた。この構想の実現に向け次の事項を提案する。

- ・ 総合特別区域法及び特例措置の提案の主旨を十分踏まえ、国において提案内容の実現を可能とする措置を速やかに講じることを前提として、国と地方の協議の前進に取り組むこと。

(提案の理由)

現状

- 規制の特例措置等の提案のうち、ガス事業法の特定供給要件の緩和をはじめ13項目の提案について国との合意が図られたが、残る提案について、実現に向けた条件、代替案の検討等を行っており、国との合意に至っていない。
- 今までの提案に加え、瀬戸内法に基づく許可手続きの弾力化について、新規に提案を行った。
- 平成26年春の「国と地方の協議会」において、前述の瀬戸内法に基づく許可手続きの弾力化及び高圧ガス保安法における認定保安検査実施者による保安検査が可能な高圧ガス製造施設に係る要件緩和の2件を協議中。
- 平成26年秋以降の協議会において、電気事業法における特定供給要件の緩和や新たな提案について協議予定。

課題

- 規制の特例措置等提案を実現するためには、国と地方の協議会において国と地方の合意を得る必要があるが、規制等を所管している国の抵抗が強く、合意に至るまでに多大な時間と労力を要しており、迅速な協議の進捗を図る必要がある。

【参考】 国に対する提案

1 特例措置案（19項目 ※印は実現可能となった項目、☆は新規に提案した項目）

※①ガス事業法の特定供給要件の緩和

- ・一般ガス事業者の供給区域内に立地する企業間でガスの供給を可能にする。

②電気事業法の特定供給許可要件の緩和

- ・一般電気事業者の供給区域内において企業間連携による電気の融通を可能にする。

※③消防法の移送取扱所に係る事業所敷地内部分の配管基準の緩和

- ・事業所内の配管基準を緩和することで、企業間で効率的に原燃料等の融通を可能にする。

※④エネルギー使用の合理化に関する法律のエネルギー使用量等報告に係る共同省エネルギー事業の省エネ効果を各企業単位で反映できる制度の導入

- ・企業間連携による省エネルギーへの取組を促進する。

※⑤地球温暖化対策の推進に関する法律の温室効果ガス算定排出量報告に係る連携事業による温室効果ガス算定排出量を各企業単位で反映できる制度の導入

- ・温室効果ガス排出量削減効果のある取組を企業間連携によって促進する。

※⑥石油コンビナート等災害防止法の連携事業を実施する際のレイアウト規制の緩和

- ・企業が連携して敷地の有効活用と安全確保の両立を図る。

⑦高圧ガス保安法の認定を受けた企業が行う配管系変更工事の届出制への緩和

- ・許可制に比べ期間を短縮し、必要な際に迅速な配管変更工事を可能にする。

⑧高圧ガス保安法における認定保安検査実施者による保安検査が可能な高圧ガス製造施設に係る要件緩和

- ・休止中の設備に対する保安検査制度の改善による労力・コスト削減を図る。

※⑨-1 土壤汚染対策法の土地の形質変更に係る土壤調査要件の緩和(みなし区域の設定)

- ・事前調査により埋立地管理区域とみなせる区域を設定し、着工までの期間短縮を図る。

⑨-2 土壤汚染対策法の土地の形質変更に係る土壤調査要件の緩和(埋立地管理区域対象の拡大)

- ・公有水面埋立法施行前に造成した土地を埋立地管理区域の対象とする。

⑩石油コンビナート等災害防止法のレイアウト規制に関する手続きの地方公共団体への権限移譲によるワンストップ化

- ・レイアウト規制の審査権限の移譲により、タイムリーな事業開始を可能にする。

⑪設備投資等に対する法人税の特別償却

- ・事業実施主体の負担を軽減し、成長市場分野の集積を図る。

※⑫道路運送車両法の特定経路における車両の重量規制の緩和

- ・トレーラの稼働台数を減らすことで道路周辺への環境への負荷の低減と輸送コストの削減を図る。

※⑬道路運送車両法の特定経路における臨時ナンバープレートの取り付け免除

- ・ 輸送コストの削減を図る。

※⑭-1 港則法及び関税法による水島港に寄港する船舶の錨泊地の利用基準の緩和(港則法)

※⑭-2 港則法及び関税法による水島港に寄港する船舶の錨泊地の利用基準の緩和(関税法)

- ・ 輸送コスト低減による競争力の向上と安定操業の実現を図る。

※⑮ 水島港に寄港する船舶の再入港時のとん税及び特別とん税の非課税要件の緩和

- ・ 輸送コスト低減による競争力の向上と安定操業の実現を図る。

⑯ 海上交通安全法の水島港に寄港する船舶の航路航行制限の緩和

- ・ 輸送コスト低減による競争力の向上と安定操業の実現を図る。

☆⑰ 瀬戸内海環境保全特別措置法に基づく許可手続きの弾力化

- ・ 排水口ごとの排水量等の許可に対する運用を弾力化し、コストの低減を図る。

2 財政支援（1項目）

※○施設整備に対する補助金制度の拡充

- ・ エネルギー使用合理化等事業者支援補助金の補助対象事業期間の拡大。

3 金融支援（1項目）

※○総合特区利子補給制度の活用

- ・ 金融機関から行う資金調達に国が利子補給を行う。

5 水島港の整備促進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

(1) 新高梁川橋梁の整備促進

生産拠点の水島地区と物流拠点の玉島地区をダイレクトに結び、物流コスト削減と両地区の連携強化を図るため、新高梁川橋梁の平成28年度供用開始に向けて整備促進を図ること。

(2) 玉島東航路の整備促進

東南アジア向け外貿コンテナ機能の強化と貨物船の大型化に対応するため、玉島東航路の整備促進を図ること。

(3) 国際バルク戦略港湾の整備促進

穀物・鉄鉱石の安定的かつ効率的な海上輸送網の拠点となる大型船に対応した国際物流ターミナルの整備を促進するため、水島地区の航路・泊地の整備を早期事業化し、必要な予算の確保や備讃瀬戸航路の航行環境改善を図ること。

(提案の理由)

現状

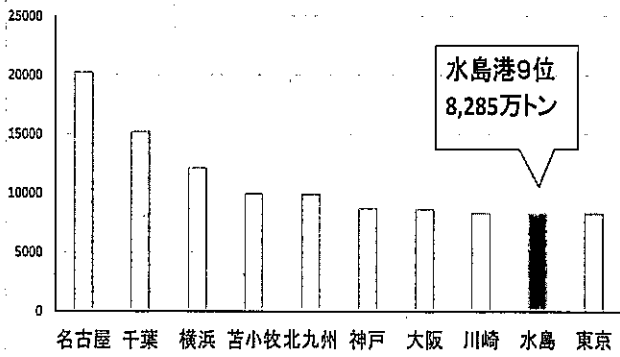
- 水島港周辺には、我が国の基幹産業を構成する大企業群が集積し、国内屈指の生産流通拠点を形成している。平成24年は総取扱貨物量が全国第9位、外貿コンテナ取扱貨物量が全国第13位で、103千TEUとなっている。
- 水島地区と玉島地区を直接結ぶ橋梁がなく、港湾物流と生活交通とが混在し渋滞が生じている。また、玉島東航路が船舶の大型化に対応できていない。
- 水島地区の航路水深が不足しているため、大型の穀物運搬船や鉄鉱石運搬船は減載して入港している。

課題

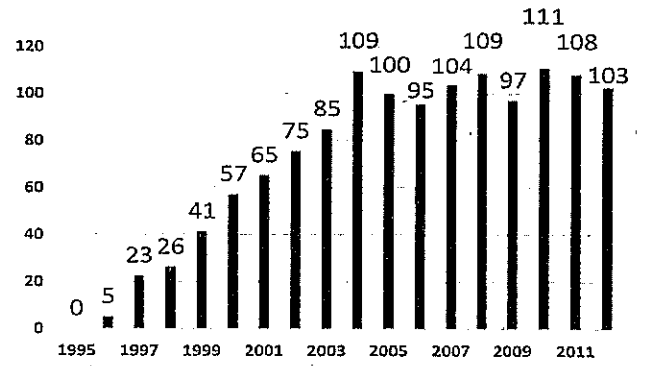
- 港湾物流の円滑化並びに生産拠点の水島地区と物流拠点の玉島地区との連携強化を図るために、両地区をダイレクトに結ぶ新高梁川橋梁の早期整備が必要である。
- 船舶の大型化への対応を図るため、玉島東航路の早期整備が必要である。
- 中国や韓国など諸外国とのバルク貨物獲得競争に打ち勝つためには、不足している水島地区の航路水深を増深し、穀物運搬用のポストパナマックス船（10万トン級）や鉄鉱石運搬用の瀬戸内マックス船（20万トン級）の入港が必要である。

【参考】

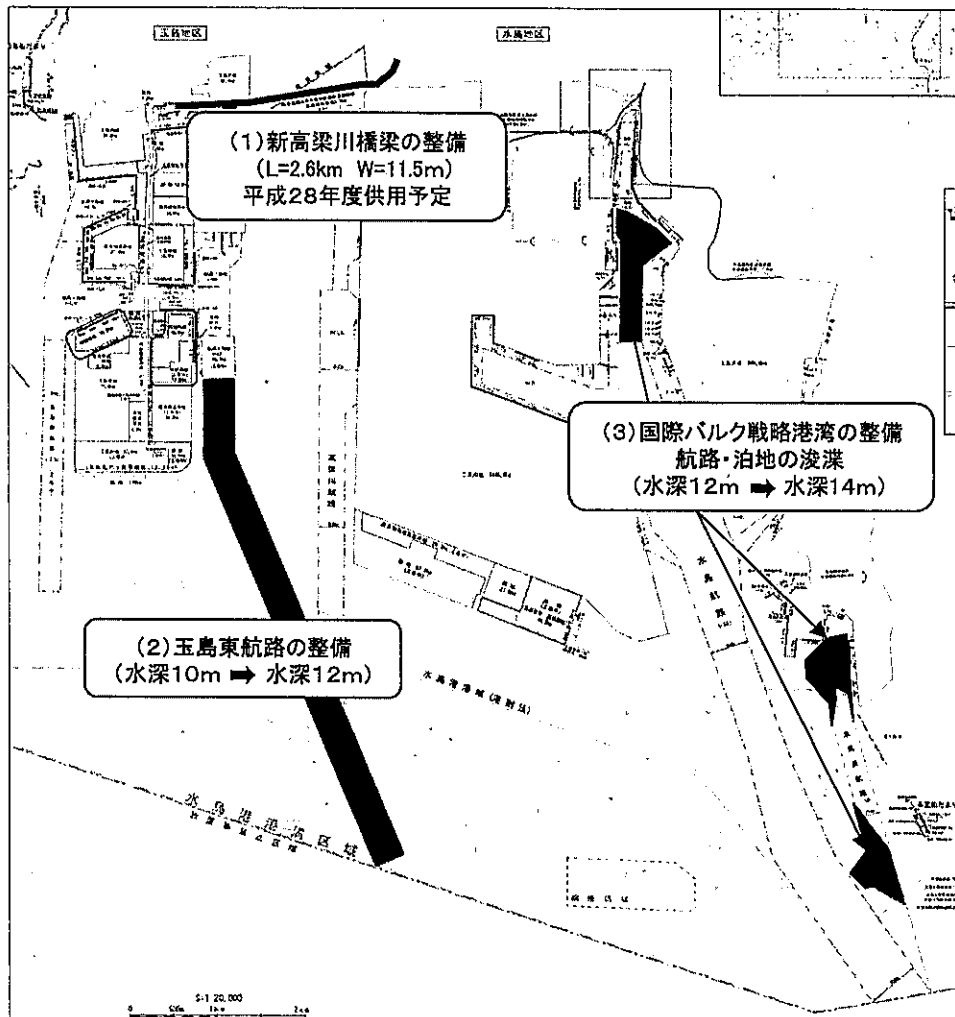
H24年全国港湾の総取扱貨物量(単位：万トン)



水島港の外資コンテナ取扱貨物量(単位：千TEU)



事業位置図



6 瀬戸内法に基づく許可手続きの見直し

提案先省庁	環境省
-------	-----

提案事項

瀬戸内海沿岸域での事業活動において、過剰な規制と考えられる瀬戸内海環境保全特別措置法に基づく許可手続きを緩和し、他の閉鎖性海域の沿岸域と同等の事業活動環境とすること。 **新規**

(提案の理由)

現状

- 瀬戸内海の流域では、水質汚濁防止法に基づく特定施設を設置する工場・事業場のうち、最大排水量が50m³/日以上のもは、瀬戸内海環境保全特別措置法（以下「瀬戸内法」という。）に基づき、特定施設等の設置・変更を行う場合はあらかじめ許可が必要であり、その手続きの際には、事前に周辺水域の水質影響評価を行うことや申請後3週間の告示縦覧を行うことが定められており、事業者に大きな負担と時間的制約がかかっている。
- これについては、瀬戸内海が国立公園に指定された豊かな海であることや、過去において、赤潮の発生や水質汚濁が進んだことを契機に瀬戸内法が制定されたという経緯があるものの、現時点において、瀬戸内海より環境基準の達成率が低い閉鎖性海域（東京湾、伊勢湾等）では、このような許可手続きは行われておらず、瀬戸内地域の事業活動を迅速かつ円滑に行う上で、大きな障害となっている。
- 瀬戸内海では、東京湾及び伊勢湾と同様に、5年ごとに水質総量削減計画が策定され、また、個別の事業場に対しては総量規制基準が適用されており、これらの制度により水質保全の目的は、達成可能である。

課題

- 現状では、事業場からの排水水質に変更がなくても排水量が1m³/日増加するだけで、また、水量水質に全く変更がなくても特定施設を更新するだけで、事前の水質影響評価や申請後3週間の告示縦覧が必要であるなど、極めて不合理な制度となっており、地域の事業活動を妨げる要因となっているので、社会通念上軽微と考えられる変更等の場合には、事前の水質影響評価及び申請後の告示縦覧は、省略すべきである。

7 地域高規格道路及び直轄国道の整備促進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

高速道路の整備効果を県内地域に波及させるためには、高速道路を補完する地域高規格道路や直轄国道の整備が必要である。

(1) 地域高規格道路の整備促進

① 倉敷福山道路（国直轄）

- ・ 国道2号倉敷立体（片島町～船穂町船穂間）の4車線化の整備促進
- ・ 国道2号玉島・笠岡道路の整備促進
- ・ 国道2号笠岡バイパスの整備促進

② 空港津山道路（国直轄）

- ・ 国道53号津山南道路の整備促進
- ・ 岡山市北区菅野～岡山市北区御津宇垣間の早期事業化
- ・ 岡山市北区御津宇垣～美咲町打穴中間の事業化に向けた調査検討

③ 岡山環状道路（国直轄・岡山市）

- ・ 岡山環状南道路の整備促進

④ 美作岡山道路（県・岡山市）

- ・ 瀬戸JCT～吉井IC間、勝央IC～勝央JCT間の整備促進のための予算確保
- ・ 湯郷温泉IC～柵原IC間の早期事業化

⑤ 北条湯原道路（県）

- ・ 国道313号初和下長田道路の整備促進のための予算確保

(2) 直轄国道の整備促進

- ・ 国道180号総社・一宮バイパスの整備促進

(提案の理由)

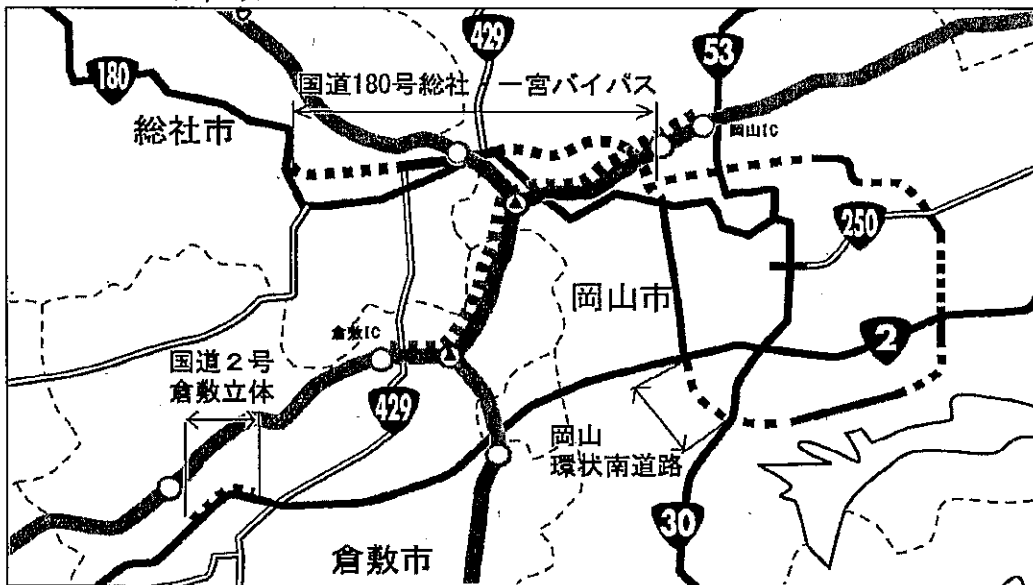
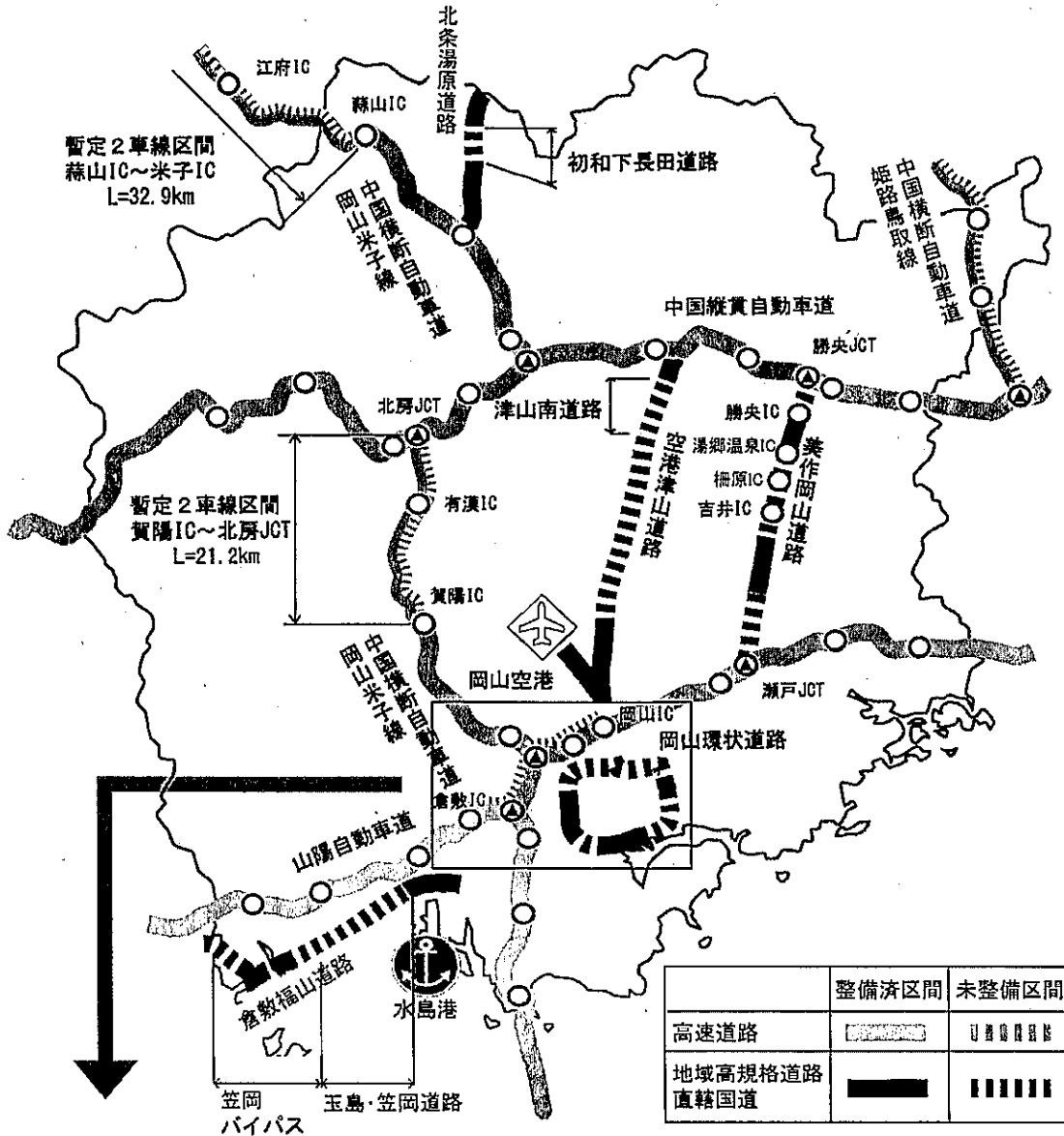
現状

- 本県は、山陽自動車道や瀬戸中央自動車道など縦横に延びる高速道路網をはじめ、陸海空の交通基盤が充実した地域であるが、県北と県南など地域間の連携強化や広域交通拠点へのアクセス向上等により産業の振興を推進するための道路整備が遅れている。
- 県南都市部の幹線道路では、慢性的な渋滞が発生しており、産業活動等に支障をきたしている。

課題

- 空港・港湾へのアクセス向上、広域交流の拡大や地域連携の促進、環状道路による都市内交通の円滑化のため、幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路や直轄国道の早急な整備が必要である。

【参考】地域高規格道路及び直轄国道 位置図



8 高速自動車国道の整備促進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

中国横断自動車道岡山米子線の賀陽IC～北房JCT間、蒜山IC～米子IC間の早期4車線化を図ること。

(提案の理由)

現状

- 岡山米子線は、平成9年に暫定2車線で全線開通した。その後、順次4車線化が進められてきたが、賀陽IC～北房JCT間、蒜山IC～米子IC間は暫定2車線のままであり、安全性、定時性、高速性等の確保に問題がある。
- 平成23年12月12日に、賀陽IC～有漢IC間の暫定2車線区間において、3名の方が亡くなる正面衝突事故が発生し、同区間上下線が約5時間半にわたり通行止めとなった。さらに、平成24年7月の集中豪雨では、有漢IC～北房JCT間の暫定2車線区間において、法面が約50mにわたり崩壊したため、約4日間全面通行止めとなった。

課題

- 岡山米子線は、日本海～瀬戸内海～太平洋までの三海二山を結び中四国の連携強化に重要な役割を担う路線の一部である。発生が懸念されている南海トラフの巨大地震に備え、災害に強い国土構造を構築するためにも、災害時に緊急輸送道路としての機能を果たす高速道路の4車線化ネットワークが必要である。
- 暫定2車線区間は、4車線区間に比べ災害や交通事故の影響を受けやすく、交通事故等があった場合は重大事故につながることも多く、さらに、事故処理等により上下線とも全面通行止めになる可能性が高いことから、4車線化による安全性の向上や円滑な交通の確保が必要である。

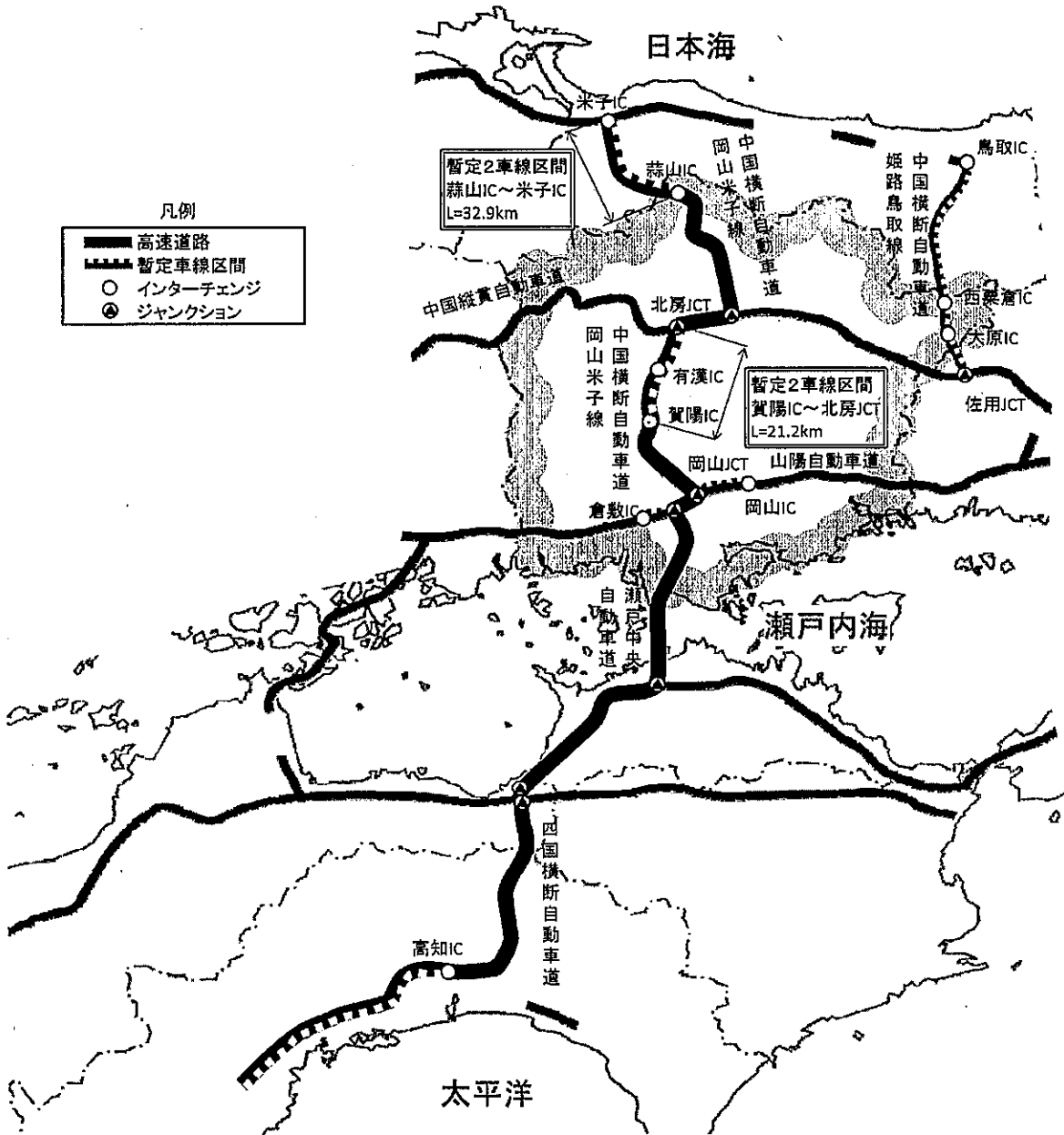
【参考】

- 岡山米子線（暫定2車線区間）の日平均交通量（単位：台/日）

区間	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
賀陽IC～有漢IC	8,300	10,100	12,100*	10,800*	10,300	10,500
蒜山IC～江府IC	7,300	8,700	9,000	8,500	8,500	8,700

*：H22.6～H23.6は岡山JCT～北房JCT間において無料化社会実験が行われている

県内の高速道路の整備状況



岡山米子線の死亡事故発生事例 (山陽新聞 平成23年12月13日(火) 第27面より)



正面衝突で炎上した乗用車(左)とトラック(右)が絡み合った。12月13日午後3時45分、岡山県吉備中央市(岡山自動車道)上での岡山米子線下り線(岡山県警提供)

岡山道

正面衝突炎上3人死亡

吉備中央市 尾道の男性重傷

対面通行区間

12月13日午後3時45分、岡山県吉備中央市(岡山自動車道)上での岡山米子線下り線(岡山県警提供)で、対面通行区間(車線幅員3.5m)で、中乗トラックと軽乗用車が正面衝突し、岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。トラックを運転する男性は、軽乗用車を正面衝突し、炎上した。約1時間後に消えた。岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。

岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。岡山県警発表によると、約1時間後に消えた。



事故現場

北房JCT 吉備中央市 有漢IC 高知IC 岡山自動車道 岡山県警

9 外国人観光客の受入環境整備の推進

提案先省庁	総務省、観光庁
-------	---------

提案事項

外国人観光客の満足度を高め、来訪促進とリピーター増加を図るため、全国どの地域にあっても、外国人観光客が快適に移動、滞在、観光することが可能となるよう、官民連携による広域的な情報インフラ（無料公衆無線LAN等）整備や既存環境の有効利用等に関するガイドラインを策定するなど全国一律の環境整備を推進すること。 **新規**

（提案の理由）

現状

- 平成25年の訪日外国人旅行者は、円安や訪日プロモーション効果等により、初めて1,000万人を突破し、対前年24%増の1,036万人となった。岡山県においても平成25年度上半期の外国人旅行者宿泊者数が対前年比27%増（県内33施設による抽出調査）となり好調に推移している。
- 外国人旅行者の日本の受入環境に対する不便、不満に関するアンケート調査（観光庁）によると、外国人旅行者が旅行中に困ったこととして最も回答が多かったのは、無料公衆無線LAN環境が不足していることであった。また、訪日外国人消費動向調査（観光庁）によると、日本滞在中に旅行情報を得るのに役に立ったものとして最も回答が多かったのは、インターネット（パソコン、スマートフォン）であった。
- 岡山県内では公共施設353箇所（平成26年3月現在）、民間施設約8,700箇所（平成25年3月現在）でWi-Fiスポットが整備されているが、その多くは、ケータイキャリア3社が自社の顧客に対して整備したものや民間施設が集客等のサービス向上の一環として整備したものであり、ログイン認証の手続きも様々であるとともに、利用に当たっては有料であるものが多く、無料のものについてもID、パスワード取得のために携帯電話を用いた空メールの送信等が必要であるなど、外国人観光客の利便性の向上には寄与していない。

課題

- 外国人観光客の利便性向上を目的とした無料公衆無線LAN環境について、ハード（基盤整備）、ソフト（情報提供、人的支援によるID、パスワード取得の簡略化等）両面における整備が必要である。
- 公共施設と民間施設のWi-Fiスポットを1つのID、パスワードでログイン認証して共通利用を可能にするためには、Wi-Fiスポットを一元的に管理する認証基盤の整備が必要だが、経費的にも困難である上、関係者の利益調整も必要である。

10 農林水産物等に対する鳥獣被害防止対策等の 充実・強化

提案先省庁 農林水産省、環境省

提案事項

(1) 農林水産物に対する鳥獣被害防止対策の充実・強化

鳥獣による農林水産被害は広域化・深刻化していることから、地域の実情に応じた総合的・計画的な被害防止対策を講じるため、積極的な支援を図ること。

- ① 鳥獣被害防止総合対策交付金については、引き続き、地域の被害実態を踏まえた財源の安定確保を図ること。
- ② 捕獲圧を高めるに当たっては、都道府県、市町村及び関係団体の意見を十分に聞いた上で、捕獲事業を充実させるとともに、被害低減に効果を発揮できる制度設計に努めること。 **新規**

(提案の理由)

現状

- イノシシ、ニホンジカ、カワウなど野生鳥獣による農作物等への被害は、経済的損失も大きく、生産意欲の減退につながるなど深刻な状況となっている。
- 国庫・単県事業を活用して防護柵の設置など被害防止対策を実施するとともに、有害鳥獣の許可捕獲の促進を図っているが、地域の要望に対し十分充足できていない。
- 有害鳥獣の捕獲は、市町村が地域の駆除班等に捕獲を許可し、県は、活動費や捕獲奨励金の補助等により支援をしている。国は、平成25年12月に「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」を示し、都道府県と市町村による捕獲を強化するとしているが、国と地方が協議する機会が設けられていない。

課題

- それぞれの地域の被害実態に応じ、今後とも、防護対策と捕獲対策を組み合わせ、総合的かつ計画的に被害防止対策に取り組む必要がある。
- 「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」の具体的な内容が不明で、捕獲強化のための都道府県及び市町村への支援は、予算化されていない。
- 今回示された捕獲強化では、生息数の半減に重点が置かれ、防護による農林水産物の被害防止対策が後退する懸念がある。

【参考】

○ 有害鳥獣による農林水産被害額

(単位：千円)

区分	H5	H10	H15	H20	H22	H23	H24	H25
イノシシ	170,250	218,890	240,471	139,736	177,989	156,958	142,374	146,884
シカ	35,477	24,092	51,557	39,192	83,614	106,580	83,244	88,325
その他鳥獣	278,151	254,470	188,113	198,475	205,069	186,574	156,946	159,609
計	483,878	497,452	480,141	377,403	466,672	450,112	382,564	394,818

提案事項

(2) 広域的に分布する野生鳥獣に対する保護管理対策等の充実

野生鳥獣の個体数の増加や分布拡大による農林水産業、生活環境及び生態系に係る被害の根本的な解決を図るため、広域的に分布する野生鳥獣に対する保護管理対策の充実を図るとともに、県が行うこととなる事業等に対して必要な財源措置を講じること。

- ① 県域を越えて広域的に分布する野生鳥獣について、生息数や分布状況、行動範囲等を把握した上で早期に広域保護管理指針を策定し、個体群又は生活範囲全体を対象として、広域で連携して保護管理対策を行う体制を確立すること。
- ② 野生鳥獣の捕獲の担い手となる狩猟者数が減少を続けていることから、有効な確保対策を講じること。
- ③ 鳥獣保護法の改正に伴い、新たに県が行うこととされる事務や指定管理鳥獣の捕獲等事業に関して、必要な予算措置を講じること。 新規

(提案の理由)

現状

- ツキノワグマなど県境を越えて広域に分布・移動する野生鳥獣の保護管理対策については、県レベルでは十分な効果をあげることは困難である。
- 東中国地域に生息するツキノワグマは、環境省のレッドデータブックで「絶滅のおそれのある地域個体群」として位置づけられており、本県では、平成12年度から保護管理計画を策定し、狩猟を禁止するなど保護の取組を進めてきているが、近年、農作物を食害したり、人の生活圏に出没するなど地元住民とのあつれきが生じている。
- 近年、わな猟については狩猟者登録数が増加しているものの、狩猟者全体の高齢化・減少傾向は続いており、将来、野生鳥獣の適切な管理に支障を来すことが懸念される。
このため、県においても狩猟免許試験の実施回数の増加や休日開催など、受験機会の拡大に取り組んでいるほか、平成25年度には、県と猟友会の共催により、狩猟者の確保を目的にしたフォーラムを開催したところである。
- 鳥獣保護法改正に伴い、認定鳥獣捕獲等事業者制度及び指定管理鳥獣捕獲等事業が創設され、これらの事務や事業について、都道府県が行うものとされた。

課題

- 東中国地域のツキノワグマなど、県境を越えて生息する野生鳥獣については、広域的な生息数や分布状況、行動範囲等を把握した上で、個体群又は生活範囲全体を対象として広域で連携して保護管理対策を行う必要がある。
- 狩猟者の確保を図るため、狩猟に当たって必要な諸手続き等に関して幅広く普及啓発するなど、有効な対策が求められる。
- 鳥獣保護法の改正に伴う新たな事務・事業の実施に当たっては、相当の経費を要することが見込まれる。

【参考】

○ 岡山県におけるツキノワグマ出没状況 (単位：件)

年度	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
件数	46	14	40	25	105	21	83	48	44	28	199	79	56	61

○ 岡山県における新規狩猟免許取得者の状況 (単位：件)

年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
網 猟	2	0	5	1	2	6	8
わな猟	104	92	181	153	315	213	249
第1種銃猟	77	55	46	37	67	51	93
第2種銃猟	9	2	8	9	2	5	14
合 計	192	149	240	200	386	275	364

○ 岡山県における狩猟者登録の状況 (単位：件)

年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
網 猟	15	13	20	19	19	15	19
わな猟	1,534	1,537	1,624	1,687	1,846	1,929	2,024
第1種銃猟	2,907	2,778	2,662	2,455	2,330	2,168	2,024
第2種銃猟	90	86	85	96	93	93	106
合 計	4,546	4,414	4,391	4,257	4,288	4,205	4,173

11 畜産経営の安定対策

提案先省庁	農林水産省
-------	-------

提案事項

畜産経営の安定に資するため、肉用子牛生産者補給金、肉用牛肥育経営安定、肉豚価格安定、卵価安定及び配合飼料価格安定に係る各制度を維持すること。

(提案の理由)

現状

- 畜産物価格が回復しない中、世界的な穀物需給の逼迫や円安の進展による配合飼料価格の高騰により、農家の収益性は低下している。また、TPP交渉の動向が不透明な状況にあり、安心して経営を継続するためには価格安定対策の維持が不可欠である。

課題

- 今後とも畜産経営の安定を図る上で、価格保証対策関連予算の確保は不可欠である。

【参考】

- ・肉用子牛生産者補給金制度
肉用子牛の平均売買価格が保証基準価格を下回った場合、補給金を交付。
(平成26年度国の予算額 213億円、平成25年度県内契約頭数 10,300頭)
- ・肉用牛肥育経営安定特別対策事業
肥育牛1頭当たりの粗収益が生産費を下回った場合、その差額の8割を交付。
(平成26年度国の予算額 870億円、平成25年度県内契約頭数 15,800頭)
- ・肉豚価格安定(養豚経営安定対策事業)
肉豚1頭当たりの粗収益が生産費を下回った場合、その差額の8割を交付。
(平成26年度国の予算額 100億円、平成25年度県内契約頭数 65,849頭)
- ・卵価安定(鶏卵生産者経営安定対策事業)
鶏卵の標準取引価格が補てん基準価格を下回った場合、その差額の9割を交付。
(平成26年度国の予算額 52億円、平成25年度県内契約重量 115,613 t)
- ・配合飼料価格安定対策事業
飼料価格が直前1か年の平均価格を上回った場合、その差額を交付し(通常補填)、
輸入原料価格が直前1か年の平均と比べ115%を超えた場合、異常補填金を交付。
(平成25年度国の緊急対策 101億円、平成25年度県内契約重量 552,809 t)

12 森林整備法人に対する支援の充実

提案先省庁 林野庁

提案事項

森林の多面的機能の持続的発揮に大きな役割を担っている森林整備法人の経営安定化を図るため、次のような措置を取ること。

(1) 地方財政措置の拡充

県が森林整備法人に無利子貸付を行った場合のその資金調達に係る利子に対する特別交付税措置を拡充すること。

(2) 新たな支援制度の創設

森林整備法人の健全経営を図るため、県が行う助成措置に対する新たな支援制度を創設すること。

(提案の理由)

現状

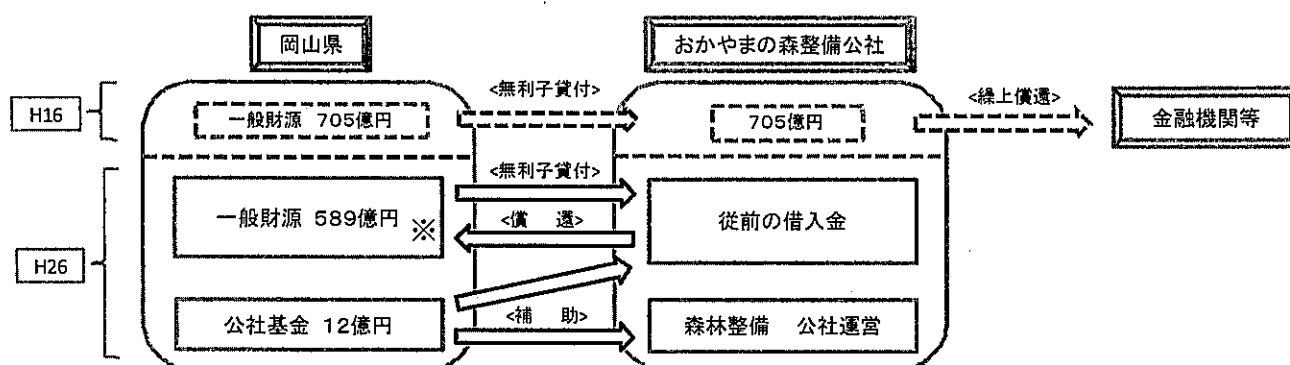
- 森林整備法人である「おかやまの森整備公社」は、昭和40年の設立以来、国の造林施策と相まって、県下の人工造林面積の約15%に相当する約2万5千haの森林資源の造成と山村地域の振興に寄与してきた。
- しかし、木材価格の長期低迷等から公社の経営存続が危ぶまれ、県では公社の債務累増の防止と経営の安定化を図るため、平成16年に約705億円の債務を県の短期無利子貸付に一本化するとともに、運営経費についても借入金から補助金に転換した。
- これにより、公社は環境保全を優先した森づくりに大きく方向転換し、組織体制の見直しや効率的な事業実施によるコスト縮減など経営改善を行い、収入の確保に努めている。

課題

- 今後、公社経営の安定化を図り森林の多面的機能を持続的に発揮させるには、国においても公社に対する財政支援を一層充実していくことが必要である。

【参考】

- おかやまの森整備公社に係るH26当初予算措置状況



※一般財源589億円の調達に係るコスト：7.1億円（長期プライムレート1.20%）

13 貿易の自由化交渉と国内農政の整合性の推進

提案先省庁	内閣官房、農林水産省
-------	------------

提案事項

(1) 新たな農産物貿易ルールの確立

WTO農業協定の今次交渉及び環太平洋パートナーシップ協定（TPP）・経済連携協定（EPA）・自由貿易協定（FTA）交渉等においては、世界各国の農業の持続的発展が可能となり、「食料・農業・農村基本法」等の国内農政と整合性のある、農産物貿易ルールの確立を図ること。

(2) 包括的経済連携における重要品目への配慮

TPP及びEPAやFTAの交渉に当たっては、米や乳製品など我が国にとって重要な品目を関税撤廃の対象から除外するなど、適切に対応すること。

（提案の理由）

現状

- 農業・農村は、食料の安定供給、地域社会の活力の維持、国土・自然環境の保全などを通じて、我が国の経済社会の発展と国民生活の安定に重要な役割を果たしている。
- 包括的経済連携に関する基本方針では、EPA等の妥結を加速化することとされており、先般、日豪EPA交渉で大筋合意がなされたところである。また、TPP交渉や日中韓FTA交渉など、主要な貿易相手国・地域との経済連携強化に向けた取組が進められている。

課題

- 我が国が主張してきた食料安全保障や農業の多面的機能等の非貿易的関心事項が反映され、国内農政と整合性のある、農産物貿易ルールの確立が必要である。
- 米国や豪州と我が国の間には大きな生産格差があり、仮に農産物の関税が完全に撤廃されれば、生産条件の不利な中山間地域を多く抱える本県の農業は、極めて大きな影響を受けるとともに、洪水防止や水源涵養などの多面的な機能も失われるおそれがある。

14 CLT工法に対する支援措置・木材需要拡大の推進等

提案先省庁	国土交通省、林野庁
-------	-----------

提案事項

- (1) CLT工法に関する建築基準法の整備
CLT工法による建築を一般的に可能にするためには、建築基準法（構造・耐火性能）の技術的基準の整備が必要となるので、その整備を進めること。
- (2) CLT工法による施設整備への支援
CLT工法は、現在の材料価格が高いため、普及するまでの経過措置として、住宅・建築物CLT活用モデル事業等を創設すること。
- (3) 木材の需要拡大の推進
2020年の東京オリンピック・パラリンピックの選手村等の建築物に、CLT等の新製品を活用するなど、公共建築物等木材利用促進法に定めた目標を達成するため、木材の需要拡大を進めること。
- (4) 森林整備加速化・林業再生事業の期間延長及び制度の拡充
地域の林業・木材産業の成長産業化を実現するため、森林整備加速化・林業再生事業の期間を延長するとともに、補助対象事業の拡大など、制度の充実を図ること。

（提案の理由）

現状

- CLT工法は、既存の木造構造に比べ、寸法の安定性や施工性に優れ、また、部材自体に厚みがあるため、断熱性、遮音性、耐火性及び構造強度の面で有利である。このことにより、これまで困難であった大規模建築物の安定した供給が可能である。
- 欧州等では、中層建築物や大規模建築物などにCLT工法が採用されている。
- 国内では、平成26年3月に、高知県内でCLT工法による社宅（木造3階261㎡）が建設されたが、法整備が行われていないため、国土交通大臣の個別認定を別途取得する必要があった。
- 共同住宅でCLT工法を採用した場合は、RC造等他の構造より工事費が大幅に上回る。
- 岡山県では、平成26年度に真庭市と真庭木材事業協同組合がそれぞれ各1棟をCLT工法で建設する計画がある。
- 人工林資源は年々充実してきており、特に本県のヒノキ素材生産量は全国1位である。また、美作地域等は、西日本有数の国産材加工拠点となっている。
- 森林整備加速化・林業再生基金を設置し、間伐の加速化・木材加工流通施設の整備等を推進しており、一定の成果を上げている。

課題

- CLT工法の建築に向けて、建築基準法（構造・防耐火性能）の基準が整備されておらず、1件ごとに国土交通大臣の認定が必要となり、建築までに時間と費用が掛かっている。
- CLT工法での建築は、これから発展していくものであり、材料の流通がほとんど行われていないため、RC造等従来の工法に比べ費用負担が大きくなる。
- 公共建築物等木材利用促進法により、国においては、低層（3階以下）の公共建築物を原則木造化する目標を掲げているが、平成24年度に整備した施設の木造率は1割弱に止まっており、目標達成に向けて一層の対策強化が必要な状況となっている。
- 豊かな森林資源を活用して、林業・木材産業の成長産業化と森林の多面的機能の発揮を実現するためには、CLT等新製品・新技術の開発などに取り組むとともに、乾燥材等品質・性能に優れた製材品の販路を県内外に広げ、県産材の需要拡大を図る必要がある。

15 雇用対策の充実

提案先省庁	厚生労働省
-------	-------

提案事項

(1) 地域人づくり事業の継続

多様な人材の確保による地域経済の活性化を推進するため、地域人づくり事業を継続的に実施すること。 **新規**

(提案の理由)

現状

- 地域人づくり事業は、地域経済を活性化し、「日本再興戦略」による経済成長を可能にするため、地域の産業や社会情勢等の実情に応じた多様な「人づくり」を目的として、平成26年2月6日に成立した補正予算において、全国で1,020億円が措置された。
- 地域人づくり事業の実施期間は、平成26年度限りとされている（平成26年度に開始した事業のみ平成27年度も実施可能）。

課題

- 「人づくり」の具体的内容は、若者や女性、高齢者等の潜在力を引き出し、雇用の拡大を通じて「全員参加」を可能とする環境整備や賃金の上昇等、処遇改善に向けた取組であるが、26年度限りでは十分な効果が得られないおそれがあるため、実施期間の延長やそれに応じた基金の積み増しなど中長期的観点に立った取組が必要である。

【参考】

(地域人づくり事業の内容)

・雇用拡大プロセス

失業者を雇用した上で、OJT（職場内訓練）、OFF-JT（職場外研修）により人材育成を行う事業。

就職支援セミナーや合同面接会など就職を支援する事業。

・処遇改善プロセス

職場定着率向上、正社員化、賃金上昇など処遇改善に向けた事業。

提案事項

(2) 障害者雇用対策の強化

民間企業における法定雇用率達成に向け、雇用の場の確保・拡大を図るとともに、近年求職申込件数が増加している発達障害がある人などの就職を促進するため、障害者就業・生活支援センターにおける就業支援担当者の増員など支援体制を一層充実させること。

(提案の理由)

現状

- 平成25年6月1日における県内の民間の障害者実雇用率は1.93%であり、平成25年4月1日に民間企業の法定雇用率が2.0%に改定されたことから、実雇用率が法定雇用率に届かない状況となっている。さらに、雇用率達成企業の割合は50%を下回っており、多くの企業で対応できていない現状である。
- 県内に3箇所ある障害者就業・生活支援センターの1センター当たりの登録者数や相談・支援件数、就職件数は全国的に見ても多いことから、県費でも人員を配置しているところである。
- また、発達障害には様々な障害が含まれ、それぞれ異なる特徴を持っていることから、一人ひとりの障害に応じたきめ細かい支援が必要であるが、個々の企業に雇用経験がない場合が多く、雇用管理のノウハウが蓄積できにくい状況である。

課題

- 現在、法定雇用率未達成となっており、障害のある人の雇用の場の確保・拡大を図るため、障害者就業・生活支援センターの支援体制をさらに充実させる必要がある。
- 発達障害のある人の就職支援については、一人ひとりの障害特性に応じたきめ細かい支援を効果的に行う必要がある。

【参考】

○ 民間企業における障害者の雇用状況

(各年6月1日現在)

年度	実雇用率		雇用率達成企業割合	
	岡山県	全国	岡山県	全国
平成25年度	1.93%	1.76%	47.9%	42.7%
平成24年度	1.82%	1.69%	49.8%	46.8%
平成23年度	1.74%	1.65%	50.1%	45.3%

○ 障害者就業・生活支援センターの就業支援担当者

相談、就職準備、就職、職場定着に至るまでの支援や障害のある人それぞれの障害特性を踏まえた雇用管理等についての事業所に対する助言等を行う。

<就業支援担当者配置状況>

(平成26年4月1日現在)

区 分	国費による配置	県費による配置	合 計
岡山センター	4名	1名	5名
倉敷センター	3名	1名	4名
津山センター	2名	-	2名

<平成24年度における1センター当たりの件数等の全国平均との比較>

区 分	登録者数'	相談・支援件数	就職件数
岡山県	556名(2位)	6,103件(4位)	109.3件(1位)
全国平均	351名	4,024件	48.8件

※岡山県の()内の順位は全国順位である。

出典;平成24年度 障害者就業・生活支援センター事業 実施状況報告(H25. 9)

(厚生労働省 職業安定局 高齢・障害者雇用対策部 障害者雇用対策課 地域就労支援室)

16 宇高航路存続への支援

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

公平でバランスの取れた総合的な交通政策により、宇高航路が持続的に存続できるよう、効果的な支援制度を創設すること。

(提案の理由)

現状

- 宇高航路は、全国的な幹線道路網を構成する路線の一つとして、岡山市を起点に、玉野市等を経由し高松市を終点とする路線として指定された国道30号の海上区間上を運航している。
- しかし、平成20年度から実施された高速道路料金の大幅な引下げ等によって、宇高航路の輸送量が大きく減少し、平成24年10月からは、運航する2社のうち1社が運航を休止している状況である。
- さらに、本四高速に新料金が入導入された今年4月以降、宇高航路の輸送量は大幅に減少し、航路事業者は7月16日より現在の22便から14便に減便して運航することとしている。
- こうした状況に対応するため、これまで、国、関係自治体、航路事業者等で構成する宇野高松間地域交通連絡協議会（平成22年2月設置）で協議の上、策定した「総合連携計画」に基づき、利用促進の社会実験や広報活動の拡充などに取り組んできた。
- 今後の対応策等については、こうした状況を踏まえ、同協議会において検討することとしている。

課題

- 平成26年度から本四高速に新料金が入導入されたことで、宇高航路の輸送量は大幅に減少し、7月16日から減便となる。
- 現行の国支援制度は、航路存続に向け有効に活用できる内容となっていないため、宇高航路存続への支援については、公平でバランスの取れた総合的な交通政策や、災害に強い国土づくりの観点も含め、効果的な支援策を早急に構築する必要がある。

【参考】宇野～高松間航路の輸送動向

(単位：人、台)

区分	旅客		乗用車・バス		トラック	
		前年度比(%)		前年度比(%)		前年度比(%)
平成20年度	1,199,655	△7.7	342,253	△7.6	509,060	△10.6
平成21年度	887,273	△26.0	202,915	△40.7	325,060	△36.1
平成22年度	801,650	△9.7	167,584	△17.4	265,763	△18.2
平成23年度	805,491	0.5	184,383	10.0	241,233	△9.2
平成24年度	627,227	△22.1	149,284	△19.0	188,850	△21.7
平成25年度	425,823	△32.1	106,477	△28.7	147,078	△22.1

「四国運輸局：四国地方における運輸の動き」より

17 中四国横断新幹線の建設促進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

- ① 中四国横断新幹線の早期実現を図ること。
- ② 中四国横断新幹線実現までの段階的な整備として、JR伯備線、JR瀬戸大橋線へフリーゲージトレインを導入すること。
- ③ フリーゲージトレインの導入に当たっては、国による支援制度を創設すること。

(提案の理由)

現状

- 新幹線の整備計画路線のうち、未着工であった北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）、北陸新幹線（金沢～敦賀間）、九州新幹線（諫早～長崎間）の3区間については、平成24年6月に工事实施計画が認可され、現在、工事が進められている。
- フリーゲージトレインについては、基本的な走行性能技術は確立したとの評価が示され、平成25年度には、軽量化を図った新たな試験車両が製作された。また、今年度からは、九州新幹線、新八代接続線（軌間変換）、JR鹿児島本線を繰り返し走行する約60万kmの3モード耐久走行試験の実施が予定されている。
- フリーゲージトレインは、九州新幹線・長崎ルートにおいて、初めて導入される予定であり、北陸新幹線においても導入が計画されている。
- 地域の動きとしては、鳥取、島根、岡山の3県議会議員有志で構成される「議員協議会」において、平成26年度に、3県でJR伯備線へフリーゲージトレインを導入した場合の手法や効果、費用等を調査する方針が確認されている。

課題

- 国は、整備計画路線の建設促進を最重点課題としており、中四国横断新幹線等の基本計画路線に関しては、特段の動きは見られない。
- フリーゲージトレインの導入に当たっては、既存路線の改良、アプローチ施設の整備に多額の経費が必要であると言われている。

【参考】

○新幹線直通運転化事業調査結果(平成13年3月 日本鉄道建設公団)

地域	短縮時間(分)	需要増加率 (%)	整備費(億円)
出雲市	22～10	23～13	750～330
高松	12～9	6～5	340～310
徳島	20～7	14～11	1,010～420
松山	21～9	10～6	700～268
高知	25～7	7～3	1,110～400

※新大阪発岡山経由の場合の効果

18 社会資本整備の推進

提案先省庁	農林水産省、林野庁、水産庁、国土交通省
-------	---------------------

提案事項

県民の生命と財産を守り、産業の振興や安心して豊かさが実感できる地域づくりを進める上で、その基盤となる、河川や道路、農業基盤などの社会資本整備に必要な財源を確保し、その推進を図ること。

- ① ゲリラ的集中豪雨や大型台風に備え、水害を防止するための河川整備
- ② 高潮、津波、土石流、地すべり、がけ崩れ等の災害を防止するための海岸保全施設及び砂防関係施設の整備
- ③ 産業活動を支える幹線道路や日常生活に密着した道路の整備
- ④ 世界につながる海の玄関口としての基盤を強化するための港湾整備
- ⑤ 快適な生活環境を創出するための下水道の整備
- ⑥ 総合的・一体的なまちづくりへの支援
- ⑦ 本県農業を支える農業水利施設等の長寿命化に資する保全管理と、自然災害から農地や生命を守る防災施設の整備
- ⑧ 森林の整備及び山村地域の活性化を図るために必要な林道網整備
- ⑨ 水産資源の確保育成と安定供給に必要な漁港と漁場を一体的に整備する水産基盤整備

(提案の理由)

現状

- 産業の振興や安心して豊かさが実感できる地域づくりを推進する上で、その基盤となる社会資本の整備は、本県の発展に必要不可欠である。
- 平成26年度の公共事業費については、農林水産省関係予算で対前年度比101.1%、国土交通省関係予算で対前年度比102.3%の予算が措置された。

課題

- 国の公共事業関係費は、平成25年度予算と比較すると2.1%の増となったが、平成22年度予算（前自公政権下）と比較すると5.4%の減となっており、必要な社会資本整備の遅れが危惧される。
- 地域経済の活性化はもとより、本県の安心の確保や中四国における拠点性を向上させるとともに、食料の安定供給や国土保全など多面的機能を有する農山漁村地域の振興を図る観点からも社会資本の整備が急務である。
- 地方において、安全で快適な生活を実現するための社会資本整備は、依然として不足しており、国、地方がそれぞれの役割分担の中で着実に推進していく必要がある。

【参考】

○ 農林水産省関係予算の推移(A)

(単位:億円)

区 分	平成22年度 予 算 額	平成24年度 予 算 額	平成25年度 予 算 額	平成26年度		
				予 算 額	対前年比	
農林水産省関係予算総額	24,517	22,042	22,976	104.2%	23,267	101.3%
うち公共事業費	6,563	5,210	6,506	124.9%	6,578	101.1%
うち非公共事業費	17,954	16,831	16,469	97.8%	16,689	101.3%

※平成24年度予算額のうち、地域自主戦略交付金(314億円)については、公共事業費に一括計上

○ 国土交通省関係予算の推移(B)

(単位:億円)

区 分	平成22年度 予 算 額	平成24年度 予 算 額	平成25年度 予 算 額	平成26年度		
				予 算 額	対前年比	
国土交通省関係予算総額	55,847	50,039	50,394	100.7%	51,616	102.4%
うち公共事業費	48,585	43,821	44,568	101.7%	45,580	102.3%
うち非公共事業費	7,262	6,218	5,826	93.7%	6,037	103.6%

○ 国の公共事業関係費(農林水産省・国土交通省関係予算)の推移(A+B)

(単位:億円)

区 分	平成22年度 予 算 額	平成24年度 予 算 額	平成25年度 予 算 額	平成26年度		
				予 算 額	対前年比	
国の公共事業関係費総額	80,364	72,081	73,370	101.8%	74,883	102.1%
うち公共事業費	55,148	49,031	51,074	104.2%	52,158	102.1%
					平成22年度比較	94.6%
うち非公共事業費	25,216	23,049	22,295	96.7%	22,726	101.9%