

4 三菱自動車工業(株)関連中小企業への支援

提案先省庁	厚生労働省、経済産業省、国土交通省
-------	-------------------

提案事項

(1) 関連中小企業への甚大な影響に対する配慮

自動車産業は裾野の広い産業であり、三菱自動車工業(株)の生産・販売停止の長期化により、多くの関連中小企業への甚大な影響が懸念される。

国においては、地域経済への影響が最小限となるよう、生産及び販売の再開に必要な手続きを迅速に行い、関連中小企業が経営見通しを立てられるよう情報提供に配慮するとともに、技術力の高い関連中小企業が今後も生産活動を継続できるよう積極的に支援すること。**新規**

(提案の理由)

現状

- 三菱自動車工業(株)は、4月20日から4車種について生産・販売を停止しており、今後、国による試験ののち、型式指定が取り消された場合、生産・販売を再開するには、再申請を行い型式指定を受け直す必要があり、停止期間はさらに長期化するおそれがある。
- 生産・販売を停止している軽自動車4車種は、水島製作所で生産され、同製作所の年間生産台数約30万台のうち6割を占めている。
- 県が関連中小企業32社に対し、緊急に聞き取り調査した結果、15社が操業停止（一部停止を含む）し、9社が社員の自宅待機（派遣中止を含む）を実施するなど、既に影響が出ている。（4月25・26日調査）
- 水島製作所の周辺地域には、車づくりを支えてきた技術力の高い関連中小企業が集積している。

課題

- 生産や販売がいつ再開されるかわからない状況であることから、部品生産、販売、運送など多くの関連中小企業が先行きに大きな不安を抱えている。
- 生産及び販売の停止の長期化により、地域経済や雇用に甚大な影響が危惧される。

提案事項

(2) 雇用調整助成金の要件緩和等

三菱自動車工業(株)の軽自動車の生産・販売停止は、関連中小企業にとって予見できない不測の事態であり、長期化により甚大な影響が懸念される。そうした中、従業員の雇用維持に懸命に取り組んでいる関連中小企業を早期に幅広く支援できるよう、「雇用調整助成金」の遡及適用、クーリング期間の廃止、生産指標比較期間の短縮などの要件緩和と助成率の拡大を行うとともに、今後、危惧される深刻な雇用情勢の変動に対しても適切に対応すること。**新規**

(提案の理由)

現状

- 三菱自動車工業(株)の生産・販売停止発表後の4月21日以降、県下のハローワークには、関連中小企業から、雇用調整助成金等に関する問い合わせや相談が相次ぎ、5月31日までで123件、また、先行き不安を抱える在職者等からの相談も169件に上っている。
- 県が実施した調査では、5月13日現在で、生産の全面・一部停止が48社、休業や出向の実施が28社、休業・出向などの雇用調整対象者数は約1,000人にも及んでいる。
- 4月21日以降、やむを得ず休業等を実施している企業の中には、クーリング期間中であつたり、最近3か月の比較では要件に満たないなど、直ちに助成対象とならない企業がある。

課題

- 関連中小企業を中心に先行きへの不安と経済活動への厳しい影響が広がっており、早急に雇用調整助成金の要件等について特例措置を行うとともに、雇用情勢の変動など不測の緊急事態に対応する新たな仕組みづくりを行うなど、地域における雇用の維持・安定と関連中小企業の不安の払拭を図る必要がある。
- 雇用情勢の変動に効果的な緊急雇用創出事業臨時特例交付金を活用した県事業は、平成27年度で終了しており、今後、危惧される離職者の増加に対する地方の施策への国の新たな支援の枠組みが必要である。

【参考】リーマンショック時や過去の災害時における主な特例措置

- 1 対象期間を発災直後からに遡及
- 2 クーリング期間の廃止
- 3 生産指標の確認期間について、「最近3か月」を「最近1か月」に短縮
- 4 雇用量の不増要件の撤廃
- 5 助成率2/3を4/5に拡大
- 6 支給限度日数を3年間で300日に拡大

5 水島港の整備促進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

(1) 国際バルク戦略港湾としての整備促進

水島港全体の効率的な連携を図り、国内企業の国際競争力を強化するため、ポストパナマックス船等による穀物の一括大量輸送に対応した港湾整備と、備讃瀬戸航路の航行環境改善を図ること。

(2) 玉島東航路の整備促進

東南アジア向け国際コンテナ貨物の増大と貨物船の大型化に対応するため、玉島東航路の水深12m化に向けて整備促進を図ること。

(提案の理由)

現状

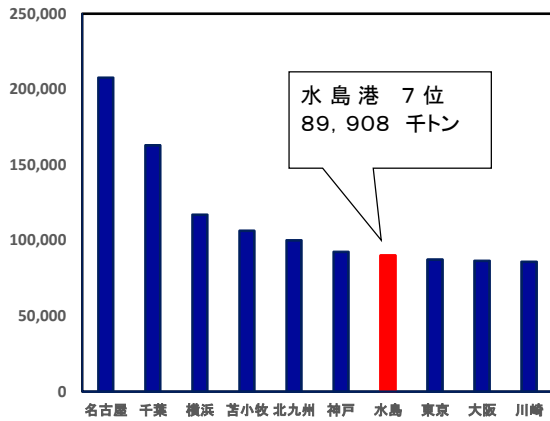
- 水島港の背後には、我が国の基幹産業を代表する大企業群が集積し、国内屈指の生産流通拠点を形成しており、製造品出荷額は約4兆円で本県の約5割を占めている。また、水島港の平成26年取扱貨物量が全国第7位で8,991万トン、コンテナ取扱貨物量が全国第15位で165千TEU、穀物（とうもろこし・大豆）取扱量が全国5位で192万トンとなっている。

課題

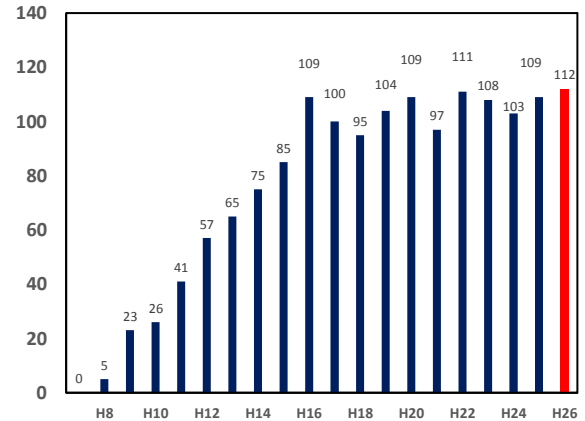
- 穀物では、ポストパナマックス船（12万トン級）の満載配船を目指しているが、現状は、水島地区の航路水深不足により、パナマックス船が減載して入港している。また、平成29年に玉島地区において、新たな食料コンビナートが立地操業することとなったが、原料の供給に必要な岸壁が整備されておらず、航路も水深不足でパナマックス船が満載で航行できない。
- 玉島地区に立地する企業は、平成31年度の新規岸壁での荷役開始を希望しており、操業に配慮した施設整備が求められている。
- 東南アジア向けのコンテナ船の航行に必要な航路として水深12m、幅300mが必要であるが、現状は水深10m、幅が250mに留まっている。

【参考】

H26年全国港湾の総取扱貨物量(単位：千トン)



水島港の外貿コンテナ取扱貨物量(単位：千TEU)



事業位置図





安くて・うまくて・安全な 肉と卵と牛乳の安定供給を担います!!



養鶏用配合飼料生産
近畿中四国の生産量の約5割(全国第5位)

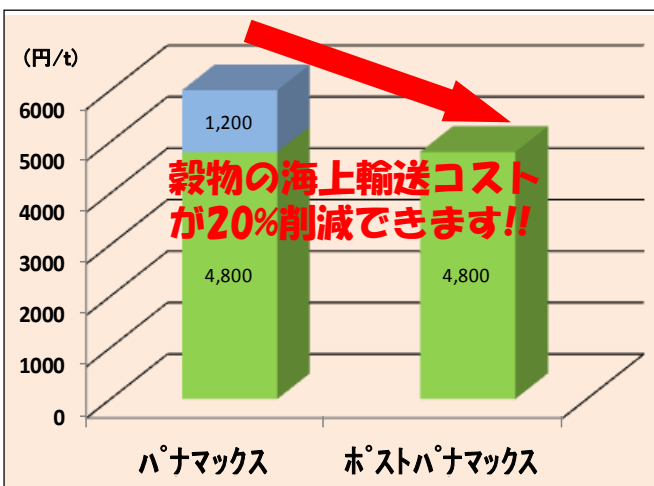
乳牛用配合飼料生産
近畿中四国の生産量の約7割(全国第4位)

配合飼料生産量近畿・中四国で第一位

国際バルク戦略港湾である水島港の玉島ハーバーアイランドに新たな食料コンビナートが立地し、既存の企業群と連携し、**西日本広域に配合飼料をより安く供給します。**



配合飼料の安定供給を担う拠点化を通じて、 そのメリットを最大限活かした新たな企業集積を!!



6 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

中四国の交通の結節点、優れた産業集積などの強みを生かした持続的発展の基盤づくりを推進するためにも、高速道路を補完し、地域間の連携や交流を強化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（Ⅱ期）の整備促進
- ・ 国道2号笠岡バイパスの整備促進
- ・ 国道2号福山道路（笠岡市茂平～広島県福山市瀬戸町間）の早期事業化

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）

- ・ 英田IC～湯郷温泉IC間の平成29年度新規事業採択
- ・ 瀬戸JCT～熊山IC間、佐伯IC～吉井IC間の整備促進のための予算確保

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）

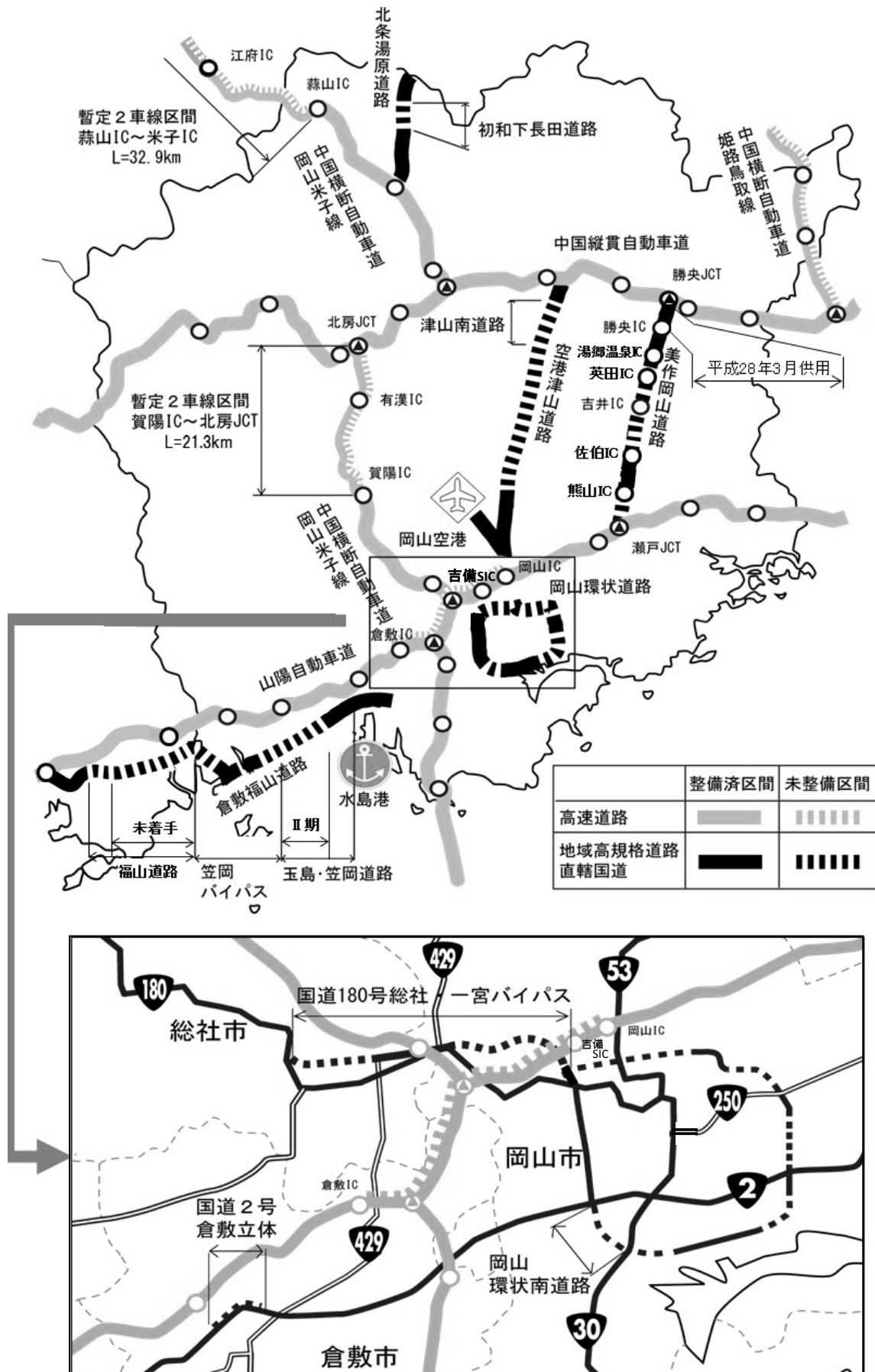
現状

- 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



7 中国横断自動車道岡山米子線の早期4車線化

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

高速道路ネットワークは、国土強靱化や地方創生の基盤であり、安全性、定時性、高速性が確保された日本海～瀬戸内海～太平洋までを結ぶ基幹的な南北軸を構築し、防災面での広域化を含め、中四国の連携を強化するため、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間の暫定2車線区間の早期4車線化が必要である。

(提案の理由)

現状

- 中四国地方には、中国縦貫自動車道、山陽自動車道といった基幹的な東西軸は4車線以上で整備されているものの、南北軸については、暫定2車線区間が多い。
- 岡山米子線は平成9年に暫定2車線で全線開通し、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車線のままである。
- 岡山米子線の54.2kmの暫定2車線区間を4車線化することにより、強靱な南北軸が構築される。(約270kmのうち約20%が暫定2車線区間)
- 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。
- 岡山米子線の高梁SAが、南海トラフの巨大地震発生時における広域進出拠点に指定された。
- 地方創生実現に向けて岡山米子線の4車線化を求める声は大きい。

課題

- 岡山県は、高速道路ネットワークの整備により、中四国の交通の結節点として優位性を保ってきたが、さらに企業誘致や観光客の増加など多面にわたるストック効果を最大限発揮するために、暫定2車線区間の4車線化が必要である。
- 暫定2車線区間は、交通事故があった場合は重大事故につながる 경우가多く、安全性に問題がある。
- また、事故処理等により全面通行止めになる可能性が高く、救急車両の高速性が確保できないなど、「命の道」としての役割を果たすことができない。
- 暫定2車線区間は、災害発生時の復旧工事を交互通行規制で行うため、輸送効率が低下するとともに復旧工事のスピードが遅くなり、南海トラフの巨大地震が発生した際に、緊急輸送や応急活動のボトルネックとなることから、強靱な4車線化ネットワークが必要である。

【参考】県内の高速道路の整備状況



8 本社機能移転・拡充の一層の加速

提案先省庁	内閣府、総務省、経済産業省
-------	---------------

提案事項

地方において魅力ある事業環境を整備し、特に東京に過度に集積している本社機能の地方への移転を含む企業の地方拠点の強化を図るため、本社機能の移転・拡充に取り組む企業及びそれを推進する地方への支援の充実を図ること。

新規

- ① 本社機能の移転・拡充に伴う企業負担の軽減に係る恒久的な支援制度を創設するとともに、既存支援制度の拡充を行うこと。
- ② 本社機能の移転・拡充を推進する地方に対する交付税措置について、拡充を行うこと。

(提案の理由)

現状

- 本社機能を移転・拡充する企業を対象にした地方拠点強化税制は、平成29年度末までに地方活力向上地域特定業務施設整備計画の認定を受けた企業を対象とされており、また、計画認定が平成29年度の場合は、税額控除の率が低く設定されている。
- 地方拠点強化に係る地方税の減収補てん措置（交付税措置）は、一定以上の財政力指数の地方自治体は対象外とされるなど、不十分である。
- 地方拠点強化税制は、適用条件が厳しいなど、インセンティブとして不十分である。

課題

- 東京に過度に集積している本社機能の地方への移転を含む企業の地方拠点の強化は、短期的ではなく中長期的に取り組む必要があることから、地方拠点強化税制は恒久的な制度とする必要がある。
 - * 税額控除の認定年度による率の違いを撤廃
- 本社機能の移転・拡充は、国全体の大きな課題であり、国と地方が一体となって取り組む必要があることから、交付税措置の拡充など、国による一層の支援の拡充が必要である。
 - * 財政力指数要件の見直し
- 地方拠点強化を加速するため、企業へのインセンティブを強化する必要があることから、地方拠点強化税制を魅力ある活用しやすい制度に拡充する必要がある。

9 地域中小企業応援ファンドの継続

提案先省庁	中小企業庁
-------	-------

提案事項

地域における中小企業の新事業展開を支援するため、地域中小企業応援ファンド（スタート・アップ応援型）を継続的に実施すること。

（提案の理由）

現状

- 地域中小企業応援ファンドは、地域資源などを活用した中小企業の新事業展開を支援することを目的として創設され、現在、40都道府県に中小企業基盤整備機構からの貸付金を活用した基金が造成されている。
- 中小企業基盤整備機構からの貸付期間は、10年間となっている。

課題

- ファンド事業は、中小企業・小規模事業者の新技术・新製品の開発や販路開拓等を幅広く支援しており、中小企業支援施策の柱となっている。
事業が終了した場合、中小企業支援が大きく後退する上、地方創生が目指す「しごと」づくりを通じた産業振興と雇用創出が困難となることから、実施期間の延長や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】岡山県における地域中小企業応援ファンドの概要

- ・ 平成20年3月、中小企業基盤整備機構の無利子貸付（40億円）と本県負担分（10億円）を合わせて、岡山県産業振興財団に基金を造成し、運用益で、県内中小企業の研究開発や販路開拓等を助成している。
- ・ 本県においては、平成20年度から、毎年約30件、1億円程度を助成している。
- ・ 平成30年3月、中小企業基盤整備機構へ貸付金40億円を返済しなければならない。

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) 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 捕獲事業を都道府県、市町村及び関係団体の意見を十分に聞いた上で、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。

(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・県単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。

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。
- 平成27年度から鳥獣被害防止総合対策交付金に捕獲活動支援対策が加わったが、予算額は平成26年度から同額の95億円で、予算措置が十分ではない。
- 国の捕獲強化対策では、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】鳥獣による農林水産被害額

(単位:千円)

区分	H5	H10	H15	H20	H22	H25	H26	H27
イノシシ	170,250	218,890	240,471	139,736	177,989	146,884	158,638	127,613
シカ	35,477	24,092	51,557	39,192	83,614	88,325	80,948	61,261
その他鳥獣	278,151	254,470	188,113	198,475	205,069	159,609	146,724	146,199
計	483,878	497,452	480,141	377,403	466,672	394,818	386,310	335,073

提案事項

(2) 野生鳥獣の捕獲対策の強化

平成35年度までにシカ・イノシシの生息数を半減させるため、捕獲対策の強化について、積極的な支援を図ること。

- ① 認定鳥獣捕獲等事業者制度において、県の認定事務に必要な予算措置を講じること。
- ② 指定管理鳥獣捕獲等事業において、国による捕獲の実施を図るとともに、認定鳥獣捕獲等事業者の活用に努めること。 新規

(提案の理由)

現状

- 国においては、平成35年度までに全国のシカ・イノシシの半減を目指して、鳥獣保護法を改正（平成27年施行）して、認定鳥獣捕獲等事業者（以下、「認定事業者」）制度を設け、県では認定事務を行っている。
- 平成27年度に県又は国が捕獲を実施する指定管理鳥獣捕獲等事業（以下、「捕獲事業」）が創設され、本県においては昨年度から県東部のニホンジカを中心に、県が捕獲（H27捕獲実績2,140頭、捕獲目標2,000頭）を行っている。

課題

- 県の認定事務では、認定事業者に対する認定要件維持のための指導、変更認定、従来からの捕獲の担い手（駆除班・鳥獣被害対策実施隊）と認定事業者の猟場の調整といった当該制度に係る事務が大幅に増えている。
- 認定事業者を育成するため、国においても捕獲事業の実施により、認定事業者を積極的に活用する必要がある。

【参考】 岡山県における認定事業者

（平成28年4月20日現在）

認定日	事業者名	住所	捕獲従事者数	捕獲方法、対象鳥獣
H27. 9. 8	NPO法人 ももたろう有害鳥獣対策協議会	岡山市 中区	装薬銃 11名 わな 11名	装薬銃・わな(ニホンジカ、イノシシ)
H28. 3. 30	一般社団法人 岡山県猟友会	岡山市 北区	装薬銃 58名 わな 93名	装薬銃 (ニホンジカ)、わな(ニホンジカ、イノシシ)
審査中	有限会社 サラ	津山市	装薬銃 5名 わな 10名	装薬銃 (ニホンジカ、イノシシ)、わな(ニホンジカ、イノシシ, ヌートリア)

提案事項

(3) 野生鳥獣に対する広域連携体制の確立

県域を越えて広域的に分布するツキノワグマについて、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指針を策定することなどにより、個体群又は行動範囲全体を対象として、広域で連携して保護対策を行う体制を確立すること。

(提案の理由)

現状

- 県境を越えて広域に分布・移動するツキノワグマの保護対策については、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、環境省のレッドリストに「絶滅のおそれのある地域個体群」と位置付けられており、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、農作物への食害や、人の生活圏への出没など地元住民とのあつれきが生じている。

課題

- 東中国地域のツキノワグマは、県境を越えて生息するため、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対策を行う必要がある。

【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	26	27
件数	46	14	40	25	105	21	83	48	44	28	199	79	56	61	98	87

11 飼料関連対策の充実

提案先省庁	農林水産省
-------	-------

提案事項

- ① 水田や遊休農地を活用した国産粗飼料の利用拡大を図るには、耕種農家等の生産する飼料作物を、飼料会社等が仲介し、品質の安定した安価な飼料として畜産農家に提供していくことが望まれることから、飼料会社等が補助事業に取り組みやすい環境を整備すること。
- ② 輸入飼料については、高騰時の経営安定対策である配合飼料価格安定制度を維持すること。

(提案の理由)

現状

- 畜産経営の低コスト化による収益力の向上を図るため、水田や遊休農地を活用した国産粗飼料の増産を図る必要がある。
- 耕畜連携による取組においては、耕種農家は安定した販売先の確保を課題とし、その一方、畜産農家は、安定した飼料品質の確保を課題としている。
- 耕種農家と畜産農家だけの取組では、安定した品質の確保や、広域流通を図ることが難しく、飼料作物の大幅な利用拡大が見込めない。
- 飼料会社は国産粗飼料の利用拡大を図ることが可能だが、既存の補助事業（畜産クラスター事業等）では補助条件を満たすことが難しい。
- 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止まりにより、農家の収益性は低下している。また、次世代の担い手を確保するには、安心して経営を継続できるように配合飼料価格安定対策の維持が不可欠である。

課題

- 畜産経営の収益力向上に有効な耕畜連携による国産粗飼料増産を推進するためには、耕種農家と畜産農家のニーズに応えつつ、供給体制を整備する必要がある。
- 飼料会社が、国産粗飼料の調整・供給を担うことで、国産粗飼料の利用拡大が飛躍的に向上することから、飼料会社等の参入を促す取組が必要である。
- 今後とも畜産経営の安定を図る上で、配合飼料価格安定対策関連予算の確保は不可欠である。

【参考】

○ 畜産・酪農収益力強化整備等特別対策事業（施設整備事業）

本事業の事業実施主体は畜産クラスター協議会となっており、その協議会構成員で、かつ協議会内で中心的な経営体に定められた者（株式会社も含む）が、家畜飼養管理施設等の整備を行えることになっているが、以下のような要件がある。

- ・事業実施要領 第5に定める別紙1

第3 取組主体

- (6) 株式会社（農業協同組合、農業協同組合連合会、地方公共団体、独立行政法人農畜産業振興機構又は畜産を営む農家が保有する株式の合計が、当該株式会社の議決権のある株式の総数の過半数であって農業を主たる事業として営むもの又は農地保有適格法人に限る。）

○ 配合飼料価格安定対策事業

輸入原料価格が直前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）、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27年度県内契約重量 575,132 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) 森林整備補助制度の拡充

森林整備法人は公益性が極めて高い森林整備事業を実施しており、持続的かつ安定的な事業展開を図るために必要な予算を確保すること。 **新規**

(提案の理由)

現状

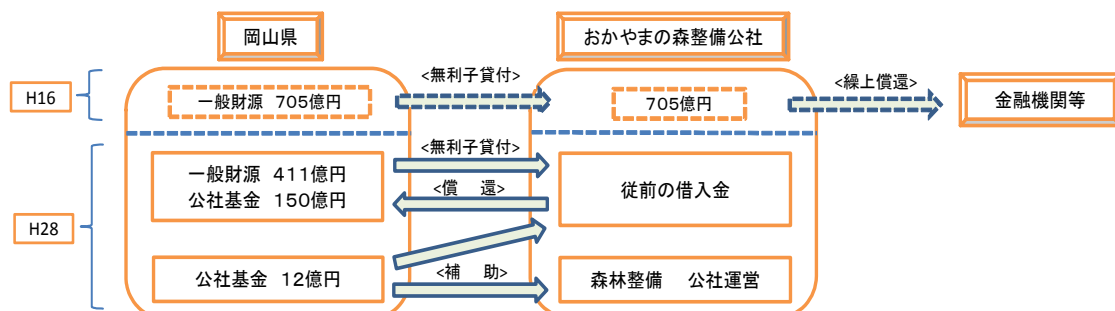
- 森林整備法人である「おかやまの森整備公社」は、昭和40年の設立以来、国の造林施策と相まって全国1位となる25千haの人工造林を行い、現在24千haの森林を管理している。
- 平成16年には、木材価格の長期低迷等により公社の経営存続が危ぶまれたことから、本県では公社の債務累増の防止と経営の安定化を図るため、約705億円の債務を県の短期無利子貸付に一本化するとともに、運営経費についても借入金から補助金に転換した。
- 同時に、公社は環境保全を優先した森づくりに大きく方向転換し、組織体制の見直しや効率的な事業実施によるコスト縮減など経営改善を行い、収入の確保に努めている。
- 公社が管理する森林では、伐採利用が可能な36年生以上の面積が5割を超え、今後、利用間伐や択伐等の収穫事業が増加する見込みであるが、木材価格や間伐等の補助制度等の変動により、公社の経営は不安定である。

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H28当初予算措置状況

おかやまの森整備公社に係るH28当初予算措置



※一般財源411億円の調達に係るコスト：約5億円（長期プライムレート1.10%）

13 成長産業化に向けた木材需要拡大の推進

提案先省庁	林野庁
-------	-----

提案事項

本格的な利用期を迎えた森林資源の循環利用を推進し、林業の成長産業化を実現するため、次の対策を講じること。

- ① 2020年の東京オリンピック・パラリンピック関連施設（東京五輪関連施設）にCLT等の新製品を活用するなど、施設の木造化、内装・外装への木材利用を積極的に進めること。
- ② 東京五輪関連施設の木材利用等を視野に、国際標準である森林認証材の流通量増大に向けた対策を充実すること。 新規

（提案の理由）

現状

- 森林資源は本格的な利用期が到来しており、特に本県のヒノキ素材生産量は全国1位である。また、美作地域は西日本有数の国産材加工拠点となっている。
- 平成28年4月には、県内企業により、年間3万m³の生産能力を持つ全国初のCLT量産工場が稼働を始めた。
- 森林認証については、28年3月に県を中心とするグループで、32,507haの森林が取得。COC認証についても、啓発セミナー等により取得を促進している。

課題

- 少子化の進行による人口減少などにより、将来的に住宅着工戸数の減少が予想される中、豊かな森林資源の循環利用による林業の成長産業化を実現するためには、乾燥材等品質・性能に優れた製材品の販路を県内外に拡大させる必要がある。
- 新たな木材需要を喚起するためには、CLT等新製品・新工法の活用により、これまで木材があまり使われてこなかった分野での木材需要の創出を図る必要がある。
- 東京五輪関連施設の整備については、国際基準に合致した森林認証制度に基づく認証材が採用される見込みであり、認証材の安定供給体制の整備が必要である。

14 TPP協定の発効を見据えた対策の実施

提案先省庁	内閣官房、農林水産省
-------	------------

提案事項

TPP（環太平洋パートナーシップ）協定については、自由度の高い貿易活動の実現が図られることにより、わが国経済が総体として拡大することを期待するが、一方で、影響が懸念される農林水産分野については、意欲ある農林漁業者が将来にわたり経営を継続するとともに、農林水産業の成長産業化が図られるよう、以下の対策を講じること。

(1) 情報の提供と説明

引き続きTPPについて正確かつ丁寧な説明・情報発信に努め、農林漁業者の不安を払拭することに万全を期すこと。

(2) 必要な対策の実施

TPP交渉を主導した国の責任において、以下の対策を行うこと。 **新規**

- ① 総合的なTPP関連政策大綱を着実に実施すること。また、個別の対策については、地域特性や効果的な時期などを勘案した柔軟な制度設計を図るとともに、その効果を検証し、必要に応じ追加の対策を講じること。
- ② TPP協定の影響は長期間に及ぶことから、対策の継続性を担保するため、制度の法制化や必要な財源の確保を図ること。
- ③ 国産農林水産物の安全性について消費者の認知向上に努め、国産農林水産物の消費拡大を図ること。

(3) 農林水産業の成長産業化を一層進めるための戦略等

平成28年秋を目途に具体的内容を詰めることとされている農林水産業の成長産業化を一層進めるための戦略等については、現場や地方の意見を十分に反映させたものとする。 **新規**

(提案の理由)

現状

- 大筋合意された内容では、米や牛肉など重要品目についても関税の削減や国別枠の設定がなされるほか、農林水産品2,594品目のうち2,135品目（82%）について関税が撤廃されることとされている。
- 国の影響分析では、関税削減等の影響による価格低下のため、約1,300億円から2,100億円の範囲で生産額の減少が生じるものの、体質強化対策による生産コストの低減等の国内対策により、引き続き生産や所得が確保されるとされている。
- 依然として農林漁業関係者の間では、TPP協定発効への不安が払拭されていない。
- 国は総合的なTPP関連政策大綱を策定するとともに、経営安定対策や体質強化対策等の対策の一部を平成27年度補正予算や平成28年度当初予算に盛り込んでいるほか、農林水産業の成長産業化を一層進めるために必要な戦略等について、平成28年秋を目途にその具体的内容を詰めることとされている。
- 国産農産物の安全性が十分浸透しておらず、このため消費者の認知度が低い状況となっている。

課題

- 国の影響分析では、国内対策により農家所得が確保され、国内生産量は維持されるものとされているが、高齢化や担い手の減少が進行し、また中山間地域がその多くを占めるといった、本県の農林水産業を踏まえれば、今回の大筋合意の内容でTPP協定が発効されれば、長期的な価格の下落やこれに伴う農家経営への影響が懸念されるため、持続的・安定的な営農の確保や収益力・競争力の向上につながる対策などの着実な実施が必要である。
- 特に、米については、輸入量増加に伴う主食用米の需給及び価格に与える影響を遮断する対策を確実に実施するとともに、牛肉、豚肉等については、安価な輸入肉が増加することによる枝肉相場下落や輸入牛肉と競合する乳牛の肥育農家の経営悪化が懸念されることから、関連対策を適切かつ着実に実施する必要がある。
- 国産農産物の安全性について消費者の認知度が低いため、TPP協定発効により、競合する海外からの安価な輸入農産物の増加により、国産農産物の消費量が減る恐れがある。

15 産地を支える農業生産基盤の保全対策の推進

提案先省庁	農林水産省
-------	-------

提案事項

本県では、中国山地から瀬戸内海に至る多様な気候や土地条件など地域が持つ強みを生かし、「くだもの王国おかやま」を代表する桃やマスカット・ピオーネ等の特色ある農産物の生産が行われ、地域の主要産業として定着している。

こうした産地を支える農業生産基盤を今後も適切に保全し、本県農業の持続的発展を図るため、保全対策に必要な財源を安定的に確保すること。 **新規**

(提案の理由)

現状

- 県内の主要な産地に農業用水を供給するダムや頭首工、畑地かんがい施設の多くは高度成長期に造成され、近年急速に老朽化した施設が増加しており、産地の持続的発展を図るためには、これらの施設が確実に機能を発揮することが必要不可欠である。
- 生産基盤が整備され産地化が進んだ地域では、新規就農者など力強い経営体の確保につながっており、今後の地域農業の持続的発展が期待できる。
- 本県では、耐用年数を超えても施設機能に支障が生じないように、施設毎の適時・適切な保全対策を推進しているが、昨年度に引き続き、平成28年度も農業農村整備事業費は県所要額を十分に満たしておらず、保全対策の遅れによる産地の弱体化が懸念される。

課題

- 本県の農業就業者の平均年齢は70歳に達し、活力ある産地においても高齢化等で耕作放棄地が急速に増加するなど、近い将来農家の大幅な減少が見込まれる。
- こうした中、その受け皿となる担い手が健全な農業経営を続けていくためには、整備された生産基盤の適切な保全対策を着実に推進していくことが重要である。
- 保全対策を計画的に実施するためには、平成29年度以降の当初予算が安定的に確保されることが重要である。

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

生活交通のみならず、社会的・経済的にも重要な役割を担っている宇高航路が存続できるよう、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、玉野市を經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9月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1社だけの運航となり、同社の運航便数も平成26年度中に2度にわたって減便されている。(22便→14便→10便)
- こうした状況を踏まえ、国、関係自治体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)で協議を重ねるとともに、関係自治体から国に対し、宇高航路への支援制度の創設を要望してきたところ、対応は困難とのことから、当面、緊急的な措置として、関係自治体による財政支援を平成27年度から行っている。
- 航路存続に向けては、関係自治体による財政支援だけでは、根本的な解決にならないことから、国による利用促進の取組はもちろん、航路存続に向けた効果的な支援制度の早急な創設について、平成27年11月、国に対し、関係自治体の首長が合同で要望を行ったところである。

課題

- 宇高航路の航路事業者の主要な収益であるトラックの輸送量が大幅に減少し、それに伴い、航路事業者は、減便を重ねており、運航を休止(廃止)することが懸念されている。
- 現行の国支援制度では、離島航路以外の航路について、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、災害に強い国土づくりの観点も含め、効果的な支援制度の創設が必要である。

【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
平成26年度	293,430	△31.1	89,528	△15.9	75,810	△48.5
平成27年度	219,737	△25.1	75,282	△15.9	44,645	△41.1

※「四国運輸局：四国地方における運輸の動き」より

17 社会資本整備の推進

提案先省庁 内閣府、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、産業の振興や個性豊かで活力ある地域づくりを進める上で、その基盤となる、河川や道路、農林水産基盤などの社会資本整備に必要な財源を確保・拡充し、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 活力と魅力あふれるまちづくりへの支援
- ⑥ 公共用水域の水質保全及び快適な生活環境を創出するための下水道の整備
- ⑦ 本県農業を支える農業水利施設等と、自然災害から農地や生命を守る防災施設の整備
- ⑧ 自然災害から山地や生命を守る治山施設の整備
- ⑨ 森林の整備及び山村地域の活性化を図るために必要な路網整備
- ⑩ 水産資源の確保育成と安定供給に必要となる漁港、漁場施設の一体的整備
- ⑪ 社会資本に係る長寿命化に資する保全管理の推進

(提案の理由)

現状

- 産業の振興や安心で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28年度の公共事業費については、農林水産省・国土交通省とも、前年度比でほぼ同額の予算が措置されたが、維持管理や点検・更新など防災・安全に関する予算が増加するなか、地方創生や国土強靱化に資する、道路の新設を始めとした、新たな社会資本整備の予算確保が厳しい状況である。

課題

- 国の公共事業関係費は、平成27年度予算と比較するとほぼ同額が措置されたが、平成21年度予算（前自公政権下）と比較すると16%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、県民の安全の確保や中四国における拠点性を向上させるとともに、食料や木材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。
- 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、地方の切実な要望を十分満足できる配分となっていないため、国全体の予算総額確保・拡充が必要である。