

IV 発展につながる産業づくり

23 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。

- ① 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。
- ② 水島コンビナートが存する地域の特性及び地域活性化総合特別区域の政策課題に鑑み、構想の推進に重要・不可分な区域についても規制の特例措置が適用されるよう、法制度を含め、必要な措置を検討すること。

(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12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。
- 平成25年春の「国と地方の協議会」において、施設整備に対する補助金制度の拡充を協議中。平成25年秋以降の協議会において、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や新たな提案について協議予定。
- 海上交通安全法による備讃瀬戸航路の船舶に対する航路航行制限の緩和については、規制の特例措置が適用される区域が備讃瀬戸航路であり、総合特区の区域外であるとして、規制の特例措置が講じられない旨、国からの見解が示された。

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（18項目 ※印は実現可能となった項目）

- ※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高圧ガス保安法の保安検査の認定制度に係る高圧ガス製造施設休止届を提出した際の認定取り消しの免除
 - ・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。

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。

24 水島港の整備推進

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

(1) 水島・玉島地区間の連携強化

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ぶ新高梁川橋梁の整備を促進し、物流コスト削減と両地区の連携強化を図ること。

(2) 外貿コンテナ機能の強化

外貿コンテナの増加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推進

我が国の新成長戦略の柱として、産業の国際競争力を支える国際バルク戦略港湾の整備を国の責任において促進するため、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

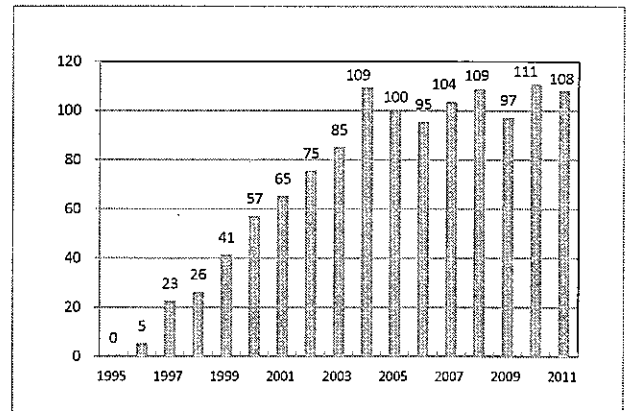
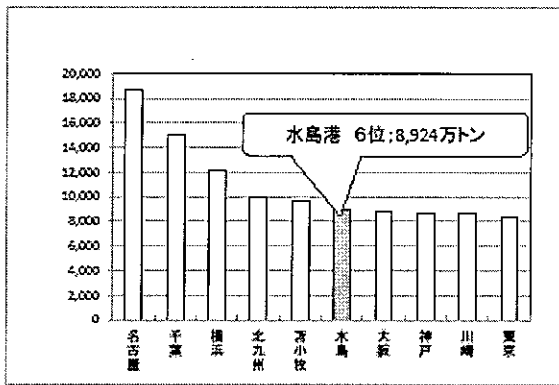
- 水島港周辺には、我が国の基幹産業を構成する大企業群が集積し、国内屈指の生産流通拠点を形成している。平成23年は総取扱貨物量が全国第6位、外貿コンテナ貨物量が全国第13位で、過去最高を記録した前年並みの108千TEUとなっている。
- 水島地区と玉島地区を直接結ぶ橋梁がなく、港湾内物流と生活交通とが混在し渋滞が生じている。また、玉島東航路が船舶の大型化に対応できていない。
- 水島港の航路水深が不足しているため、大型の穀物運搬船や鉄鉱石運搬船は減載して入港している。

課題

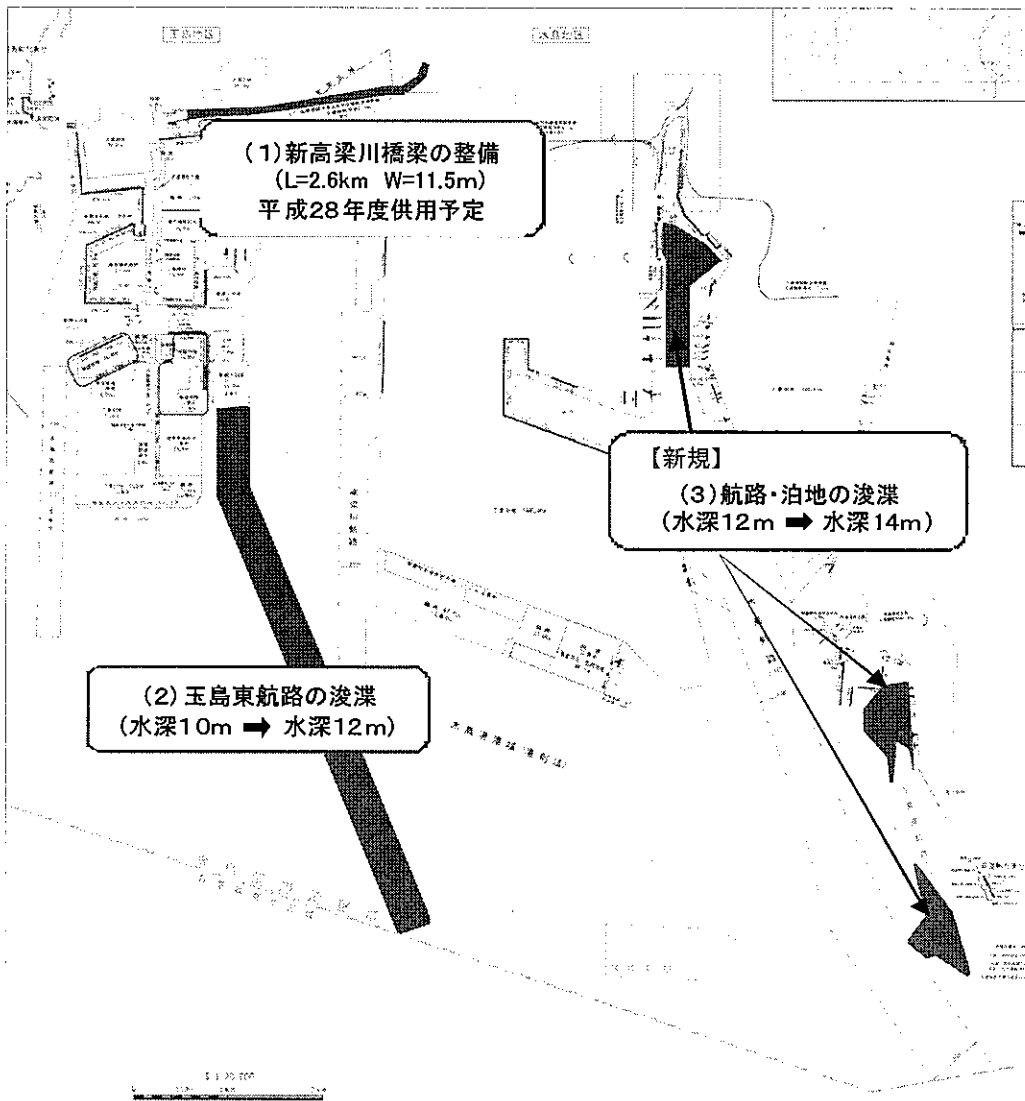
- 港湾内物流の円滑化並びに生産拠点の水島地区と物流拠点の玉島地区との連携強化を図るために、両地区をダイレクトに結ぶ新高梁川橋梁の早期整備が必要である。
- 船舶の大型化への対応を図るため、玉島東航路の早期整備が必要である。
- 中国や韓国など諸外国とのバルク貨物獲得競争に打ち勝つためには、不足している水島港の航路水深を増深し、穀物運搬用のポストパナマックス船（10万トン級）や鉄鉱石運搬用の瀬戸内マックス船（20万トン級）の入港が必要である。

【参考】

H23年全国港湾の総取扱貨物量(単位：万ト) 水島港の外貿コンテナ取扱量(単位：千TEU)



事業位置図



25 本四高速道路への全国共通料金の導入

提案先省庁	国土交通省
-------	-------

提案事項

本四高速道路については、平成26年度からの全国共通料金の確実な導入に向け、必要な措置を講じること。

(提案の理由)

現状

- 平成24年2月に開催された「本四高速の料金等に関する調整会議」において、国から「本四高速道路については、平成26年度から全国共通料金を導入することを目指し、その具体的な実施方針を平成24年度末を目途にとりまとめるよう検討を進める」との方針が示されたことを踏まえ、関係府県市は2年間に限り出資を行うこととした。
- 国において、本四高速道路を含む高速道路の今後の料金制度のあり方等について検討が行われている。

課題

- 本四高速道路は、全国の高規格幹線道路ネットワークの一部を構成し、関西・中国地方と四国地方を結ぶ大動脈であるものの、全国の高速道路と比較して割高な料金が設定されているため、架橋効果が十分に生かされていない。
- 関係府県市は厳しい財政状況の中、多額の出資(平成25年度末予定 約5,825億円)を負担している。
- 全国共通料金の導入は、地域の将来にとって、経済活性化や観光面で重要なものであり、平成26年度からの実現に向け、国において必要な措置を着実に進めていく必要がある。

【参考】

- 出資金の状況

区 分	国	地方全体	
		岡山県	
昭和45年度～平成24年度	1兆 952億円	5,482億円	654億円
新たな出資(平成24～25年度)	685億円	343億円	41億円
計	1兆1,637億円	5,825億円	695億円

26 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 空港津山道路

- ・ 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「整備区間」指定
- ・ 岡山市北区御津宇垣～美咲町打穴中間の「調査区間」指定

② 倉敷福山道路

- ・ 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

③ 美作岡山道路

- ・ 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

④ 北条湯原道路

- ・ 国道313号初和下長田道路の整備促進のための予算確保

⑤ 岡山環状道路

- ・ 岡山環状南道路の整備促進

(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)

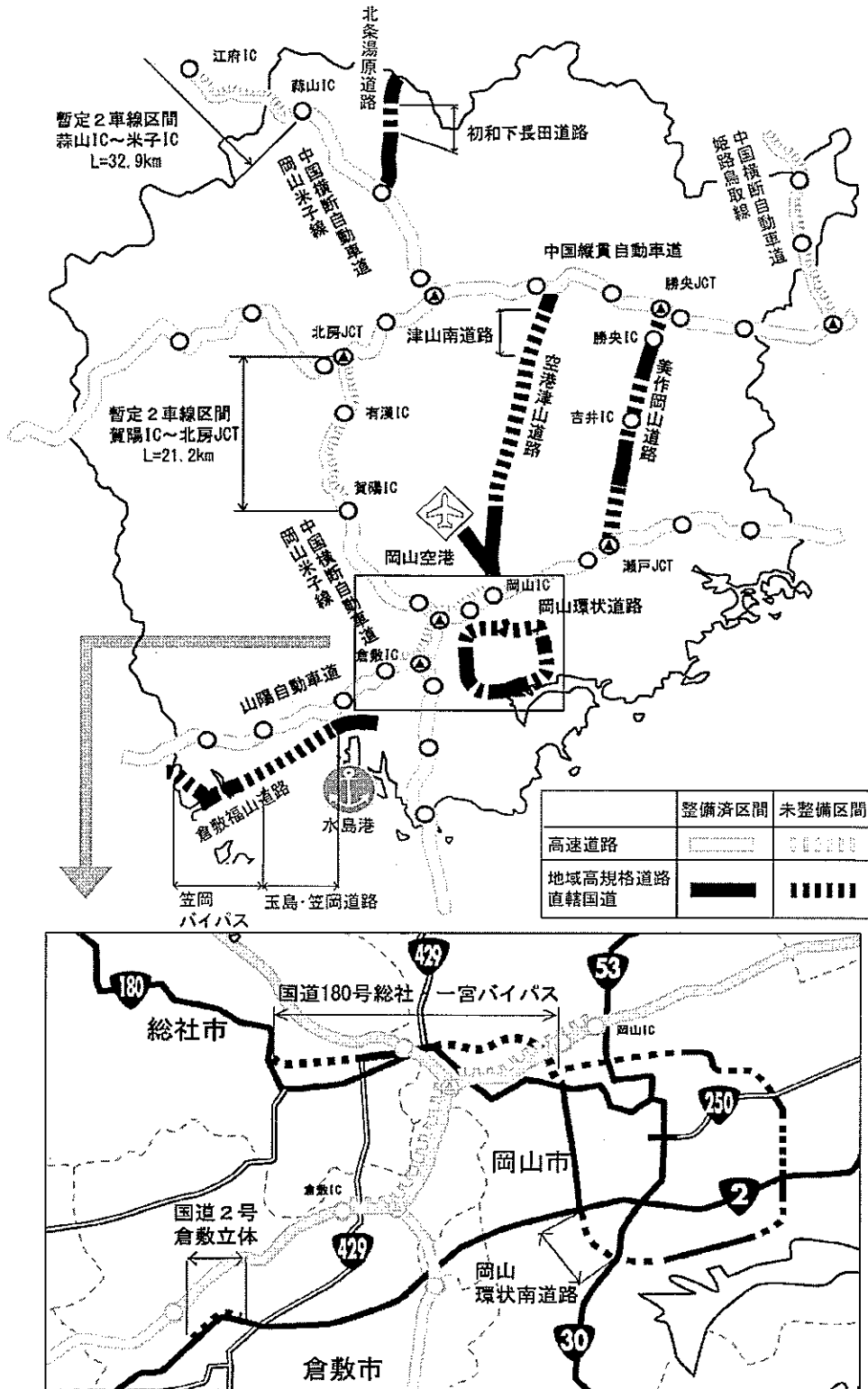
現状

- 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



27 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。

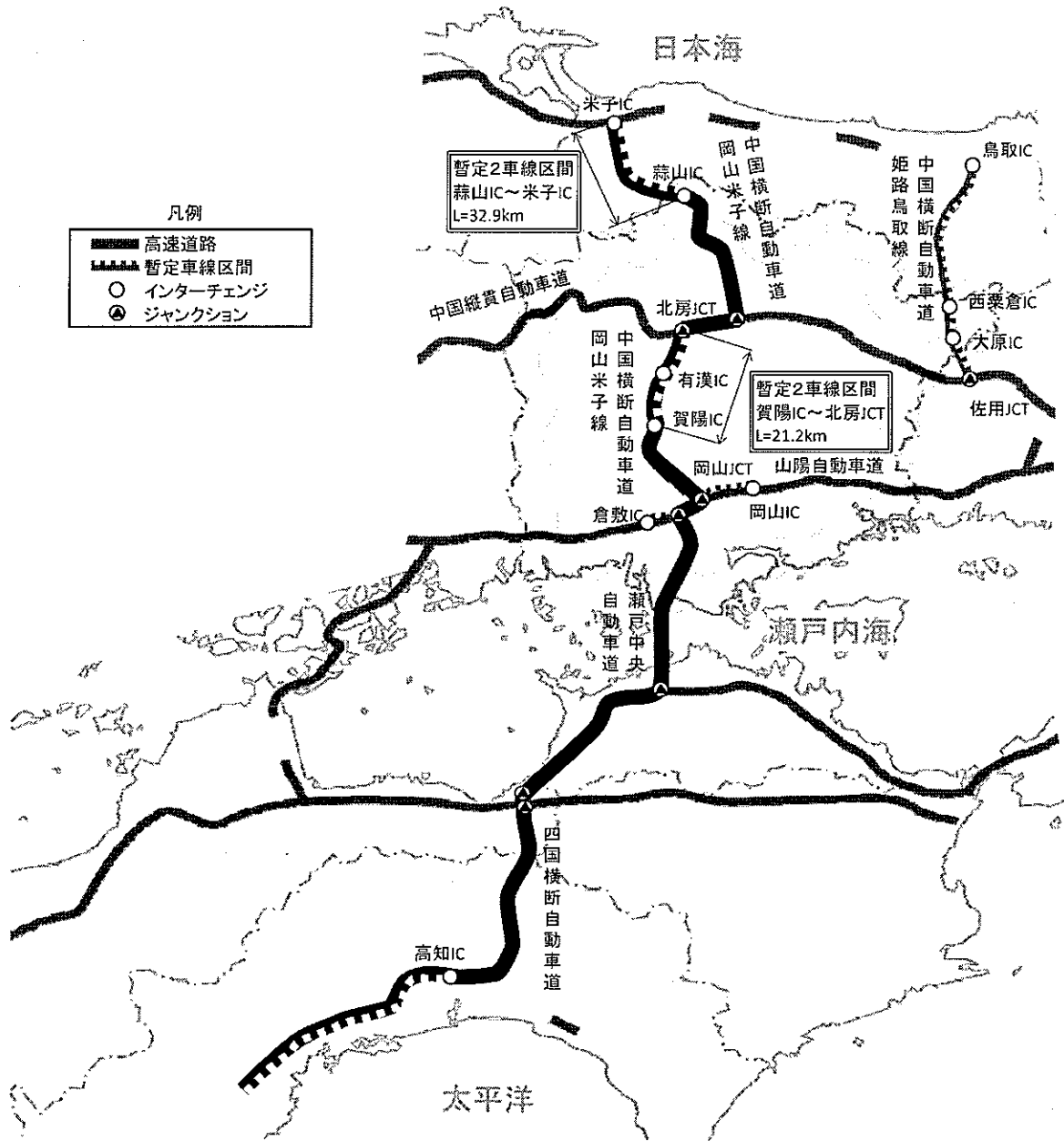
【参考】

- 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
賀陽IC～有漢IC	8,300	10,100	12,100*	10,800*	10,300
蒜山IC～江府IC	7,300	8,700	9,000	8,500	8,500

*：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）

平成23年12月13日午後3時30分、岡山米子線北房JCTから北房ICまでの区間で、岡山道と山陽道が交差する地点で、岡山道から北房IC方面へ走行していたトラックと、山陽道から岡山道方面へ走行していたトラックが正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。岡山道側は、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックが、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックと正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。

岡山道 正面衝突炎上3人死亡

吉備中央 尾道の男性重傷

12月13日午後3時30分、岡山米子線北房JCTから北房ICまでの区間で、岡山道と山陽道が交差する地点で、岡山道から北房IC方面へ走行していたトラックと、山陽道から岡山道方面へ走行していたトラックが正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。岡山道側は、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックが、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックと正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。

岡山道側は、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックが、岡山道から山陽道方面へ走行していたトラックと正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。

事故現場の位置図。岡山道と山陽道が交差する地点で、岡山道から北房IC方面へ走行していたトラックと、山陽道から岡山道方面へ走行していたトラックが正面衝突し、岡山道側のトラックが炎上した。乗員3人が死亡した。

28 経営所得安定対策の改善

提案先省庁	農林水産省
-------	-------

提案事項

経営所得安定対策については、農家や農業団体、市町村等の意見及び地域の実情に十分配慮し、条件不利地域への支援や特産物振興、担い手対策を拡充するなど、地域が主体性を持って、地域農業の振興に取り組める安定した制度とすること。

(提案の理由)

現状

- 経営所得安定対策は、これまでの制度と同様に、販売価格が生産費を恒常的に下回っている作物を対象に、その差額を基に全国一律の単価で交付することになっている。
- 平成26年度以降のあり方については、平成25年度中に農業の多面的機能を評価した「日本型直接支払」及び新たな経営所得安定対策を中心とする「担い手総合支援」の制度設計に向けた調査を行うこととなっている。
- 現行制度は、予算措置により実施されており、法制化されていない。

課題

- 生産条件が不利な中山間地域が多い本県では、販売価格と生産費との差額が十分補てんされていない。
- 地域の独自性を生かした農業振興を図るためには、現在の制度では不十分であり、地域の判断で自由に活用できる財源の拡大が必要である。
- 農業者の高齢化が進む中で、地域農業を将来にわたり維持・発展させていくためには認定農業者や集落営農などの担い手育成が急務であり、担い手育成に向けた施策が必要である。
- 農業者は制度の継続性に不安を抱いており、長期に安定した制度とすることが必要である。

29 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) 農林水産物への野生鳥獣による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、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 鳥獣被害の防止や捕獲の専門的な知識や技術を有する人材が不足している地域での取組に対して、技術指導を含めた人的支援を強化すること。

(提案の理由)

現状

- イノシシ、ニホンジカ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。
- 被害防止対策を地域ぐるみで進めるため、地域でのセミナー開催や指導者等の育成に努めている。

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合せ、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。
- 地域の牽引役となる地域指導者等の育成に努めているが、地方には専門的な知識や技術、経験を有する者がいない。

【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
イノシシ	170,250	218,890	240,471	139,736	177,989	156,958	142,374
シカ	35,477	24,092	51,557	39,192	83,614	106,580	83,244
その他鳥獣	278,151	254,470	188,113	198,475	205,069	186,574	156,946
計	483,878	497,452	480,141	377,403	466,672	450,112	382,564

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こと。

- ① 県境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 特に、東中国地域におけるツキノワグマについては、早急に生息状況調査を実施すること。
- ③ また、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。 **新規**

(提案の理由)

現状

- カワウや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ところである。

課題

- 県境を越えて移動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。
- 東中国地域のツキノワグマについては、兵庫県や鳥取県など県境を越えて広域的に生息しており、適切な保護管理を行うには、地域個体群全体としての生息状況を把握する必要がある。
- 狩猟の魅力や狩猟に当たって必要な諸手続等に関して幅広く普及啓発するなど、狩猟者の確保を図るための有効な対策が求められる。

【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
件数	46	14	40	25	105	21	83	48	44	28	199	79	56

- 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
網 獵	2	0	5	1	2	6
わな獵	104	92	181	153	315	213
第1種銃獵	77	55	46	37	67	51
第2種銃獵	9	2	8	9	2	5
合 計	192	149	240	200	386	275

- 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
網 獵	15	13	20	19	19	15
わな獵	1,534	1,537	1,624	1,687	1,846	1,929
第1種銃獵	2,907	2,778	2,662	2,455	2,330	2,168
第2種銃獵	90	86	85	96	93	93
合 計	4,546	4,414	4,391	4,257	4,288	4,205

30 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25年度国の予算額 213億円、平成24年度県内契約頭数 10,032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25年度国の予算額 870億円、平成24年度県内契約頭数 15,700頭)
- ・ 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25年度国の予算額 100億円、平成24年度県内契約頭数 66,272頭)
- ・ 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25年度国の予算額 52億円、平成24年度県内契約重量 114,087 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24年度県内契約重量 437,036 t)

31 国営土地改良事業の推進

提案先省庁	農林水産省
-------	-------

提案事項

高梁川下流域における農業用水の安定供給により農業経営の安定化を図るため、国営施設機能保全事業小阪部川地区を平成26年度新規着工すること。

新規

(提案の理由)

現状

- 大規模かつ優良農業地域である本地区の農業を維持・増進するとともに、ダム下流域の安全性を確保するために、施設の長寿命化を前提とした補修・更新整備を早期に進める必要がある。
- 事業構想
 - (1) 事業名：国営施設機能保全事業
 - (2) 地区名：小阪部川地区
 - (3) 総事業費：約45億円（予定）
 - (4) 工期：平成26年度～平成35年度
 - (5) 主要工事：
 - 堤体工・・・ダム堤体、管理橋、監査廊等のひび割れ等の補修
 - 取水・放流設備・・・取水口主制水ゲート、表面取水角落しゲート、かんがい用放流バルブ等の更新
 - 観測・警報設備・・・ダム監視局、放流警報局、ダム観測設備の更新
 - 管理事務所・・・管理事務所の更新

課題

- 国営小阪部川農業水利事業により造成された小阪部川ダムは、築造から57年が経過し、経年劣化により取水・放流設備や観測・警報設備などの施設は老朽化が顕著となり、適切な機能の発揮に様々な支障が生じ、適正なダム管理が出来なくなるなど多大な経費と労力を要している。
また、改修整備には多額な費用負担が生じることから、新工法の導入など事業費のコスト削減を求めていく必要がある。

【参考】

○事業経緯

国営農業水利事業「小阪部川地区」(S23～S30)
農業用ダム 1ヶ所

32 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

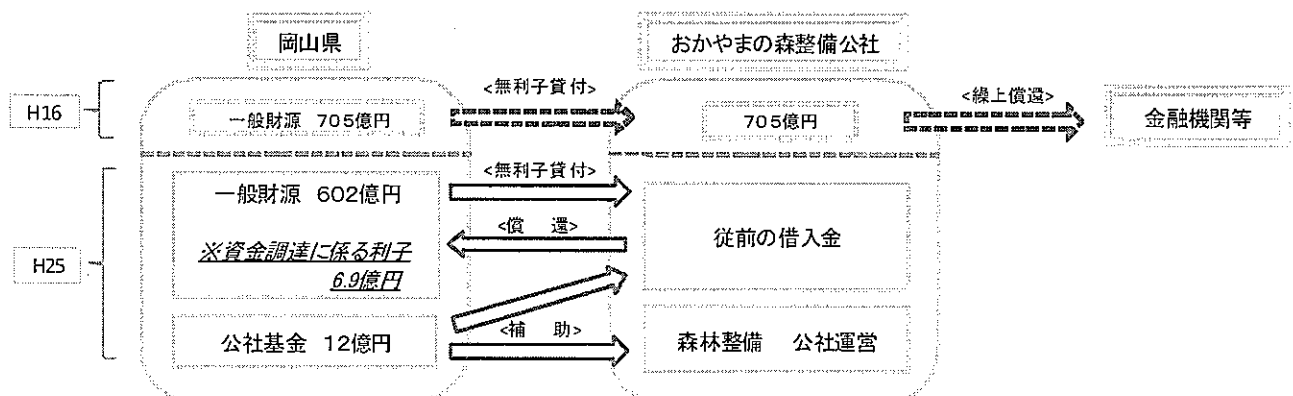
- 森林整備法人である「おかやまの森整備公社」は、昭和40年の設立以来、国の造林施策と相まって、県下の人工造林面積の約15%に相当する約2万5千haの森林資源の造成と山村地域の振興に寄与してきた。
- しかし、木材価格の長期低迷等から公社の経営存続が危ぶまれ、県では公社の債務累増の防止と経営の安定化を図るため、平成16年に約705億円の債務を県の短期無利子貸付に一本化するとともに、運営経費についても借入金から補助金に転換した。
- これにより、公社は環境保全を優先した森づくりに大きく方向転換し、組織体制の見直しや効率的な事業実施によるコスト縮減など経営改善を行い、収入の確保に努めている。

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H25当初予算措置状況



※資金調達に係る利子は1.15%（長期プライムレート）で試算

33 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

日豪EPA交渉や日中韓FTA交渉及び環太平洋パートナーシップ（TPP）協定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、現在交渉中の日豪EPA等の妥結を加速化することとされている。また、日中韓FTA交渉やTPP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。

34 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

- 宇高航路については、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り、輸送量が大きく減少し、昨年10月からは、運航2社のうち1社が運航を休止している状況である。
- 国、関係自治体、航路事業者等で構成する「宇野高松航路活性化再生協議会（平成22年6月設置）」が策定した「総合連携計画」に基づき、平成23年度には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、国において、平成26年度からの本四高速の料金にかかる方針が示されることから、これを踏まえ、国、関係自治体、航路事業者で構成される「宇野高松間地域交通連絡協議会」において、今後の対策について検討することとなっている。

課題

- 平成26年度から導入される本四高速の新料金により、宇高航路の更なる利用の減少が想定される。
- 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	一般旅客		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

「四国運輸局：四国地方における運輸の動き」より

35 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～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、JR予讃線において、耐久性に主眼を置いた試験が実施されている。また、更なる軽量化等を図った新たな試験車両の設計・製作が進められており、今年度には、実際の営業走行を想定した試験に向けて、新幹線と在来線の接続線等を九州新幹線・新八代駅に整備する予定である。
- なお、フリーゲージトレインは、九州新幹線・長崎ルート(H34開業予定)において、初めて導入予定であるが、北陸新幹線(H37開業予定)においても導入計画がある。

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

36 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、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 台風等による浸水被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 災害時の緊急輸送拠点となる岡山空港の耐震化、老朽化対策
- ⑧ 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農地防災施設の整備
- 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林道網整備
- ⑩ 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

- 個性豊かで活力あ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25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124.9%、国土交通省関係予算で対前年度比102.4%の予算が措置された。

課題

- 国の公共事業関係費は、平成24年度予算と比較すると4.8%の増となったが、平成22年度予算(自公政権下)と比較すると6.8%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、本県の安全・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	平成23年度	対前年比	平成24年度	対前年比	平成25年度	対前年比
	予 算 額	予 算 額		予 算 額		予 算 額	
農林水産省関係予算総額	24,517	23,802	97.1%	22,041	92.6%	22,976	104.2%
うち公共事業費	6,563	6,284	95.7%	5,210	82.9%	6,506	124.9%
うち非公共事業費	17,954	17,517	97.6%	16,831	96.1%	16,469	97.8%

※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	平成23年度	対前年比	平成24年度	対前年比	平成25年度	対前年比
	予 算 額	予 算 額		予 算 額		予 算 額	
国土交通省関係予算総額	55,847	53,770	96.3%	50,039	93.1%	50,743	101.4%
うち公共事業費	48,585	46,556	95.8%	43,821	94.1%	44,891	102.4%
うち非公共事業費	7,262	7,214	99.3%	6,218	86.2%	5,852	94.1%

○ 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	平成23年度	対前年比	平成24年度	対前年比	平成25年度	対前年比
	予 算 額	予 算 額		予 算 額		予 算 額	
国の公共事業関係費総額	80,364	77,572	96.5%	72,080	92.9%	73,719	102.3%
うち公共事業費	55,148	52,840	95.8%	49,031	92.8%	51,397	104.8%
						平成22年度比較	93.2%
うち非公共事業費	25,216	24,731	98.1%	23,049	93.2%	22,321	96.8%

37 旅券発給の利便性の向上

提案先省庁	外務省
-------	-----

提案事項

経済や社会のグローバル化に伴うアウトバウンドの促進や国際交流の活発化に資するため、旅券発給において、有償での発給期間の短縮を図り、より利便性の高いものとなるよう弾力的な運用を行うこと。 **新規**

(提案の理由)

現状

- 旅券発給事務は、旅券法において全国一律のサービスを行うため、標準手数料と手続きが定められている。
- 特例として、追加手数料なしで、海外で肉親が死亡した場合などの人道上の理由や、海外の工場等での事故などの業務上の理由による緊急発給制度がある。
- 旅券発給窓口では、緊急性や人道上の理由にかかわらず、早期発給の要望が多い。

課題

- 旅券発給事務は、法定受託事務であり、全国一律に標準的な発給期間や標準手数料が提示されているため、県の判断での設定は困難な状況にある。

【参考】

- ・岡山県での旅券の取扱い状況
 - 交付件数 : 44,711件 (平成24年度)
 - 処理期間 : 8日 (岡山市市民サービスコーナーは6日)
 - 手数料 : 16,000円 (10年有効)
- ・広島県の早期発給制度の概要
 - 理由を問わず、旅券を3日で発給する制度を導入。
 - 交付件数 : 約400件 (平成24年10月～平成25年3月の半年間)
 - 処理期間 : 3日 (広島県庁の窓口で受理・交付)
 - 追加手数料 : 4,000円