

21 農林水産業を支える人材育成について

主管省庁（内閣官房，内閣府，法務省出入国在留管理庁，厚生労働省人材開発統括官，農林水産省経営局，林野庁，水産庁）

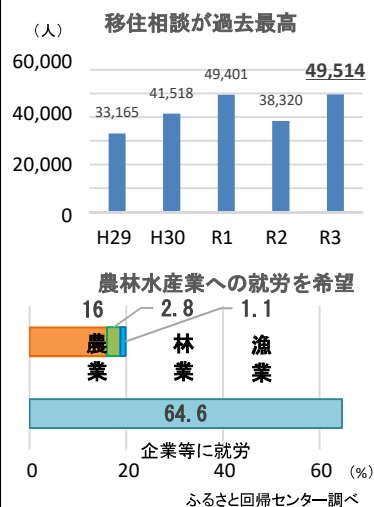


【現状と課題】

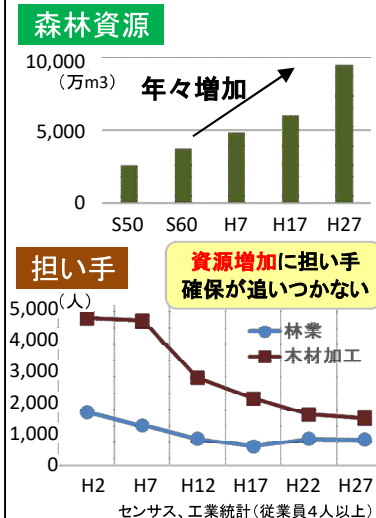
直面する課題

- 農業の現場は、季節により仕事量が増減する特殊な労働環境の中、高齢化や担い手不足が顕著な上、コロナ禍により雇用環境も激変し、「新たな労働力の確保」が喫緊の課題となっている。
- 政府はデジタル田園都市国家構想を掲げ、農業と他の仕事を組み合わせた「半農半X」の推進に意欲を見せており、「副業」としての農業など多様な人々が関われる仕組みづくりが必要である。
- 本県では、充実した森林資源を背景に、森林サイクルの確立に向けて「伐って、使って、植える」人材の育成が急がれているが、国内の労働力市場では、対策を講じても十分な人数が確保できない。
- 過去の漁獲実績が1年に満たない新規就業者は不漁や魚価安などによる減収を補うことができない上、漁業においては、農業や林業に比べ、新規就業者の経営を支える給付金制度が乏しい状況にある。

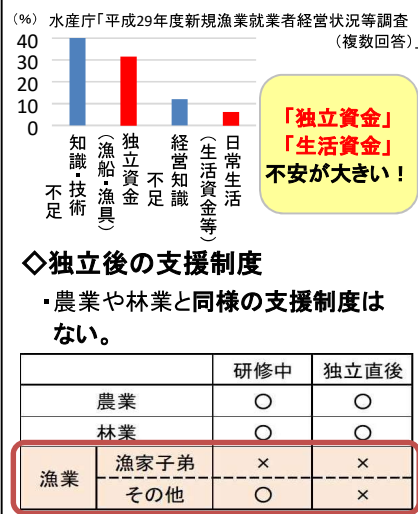
農山漁村への関心の高まり



資源増加に対する人材不足



漁業就業初期の課題



【国の政策方針】

《令和4年度国予算の内容》

- ◇ 新規就農者育成総合対策 23,605百万円
- ◇ 「緑の人づくり」総合支援対策 4,810百万円
- ◇ 経営体育成総合支援事業 610百万円

【政権与党の政策方針】

《自由民主党 総合政策集2021 J-ファイル》(P68, 72, 77)

- ◇ 「みどりの食料システム戦略」の実現に向けた技術の開発・普及
- ◇ 多様な担い手の育成
- ◇ 漁師になろう！漁業・水産業への新規就業者を支援

県担当課名 経営推進課，スマート林業課，水産振興課
関係法令等 出入国管理及び難民認定法，水産基本法

【課題解決への方向性と処方箋】

方向性（処方箋）

- 将来の移住・就農へ向けては、まず地域農業の応援団となる仕組みを作り、農業・農村に共感を持つ**農業関係人口を増やす段階的な取組みが有効**である。
- 収穫や調整など、作業が集中する時期の労働力を確保できるよう、人手を求める生産者と求職者（働き手）のマッチングを促す取組みが有効である。
- 新たな担い手の確保に向けて、「出入国管理及び難民認定法」に基づく「**特定技能制度**」を活用した**外国人材確保**に向けた取組みが必要である。
- 次代を担う漁業就業者の育成・確保を図るためには、研修から定着まで支援の充実を図る必要がある。

農業のワークシェア

都市部と産地をつなぐ
シェアリングエコノミー

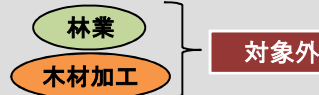
とくしまモデル
副業 × 健康増進



外国人材の活用

在留資格「特定技能」制度

農業・漁業など人材確保が困難な
「14の特定産業分野」のみ対象



分野の追加

- ・林業（**育林業に限定**）
 - ・木材加工
- ※R4には技能実習2号追加へ

安全性を確保

漁業の担い手支援策



◇本県独自の取組

- ・とくしま漁業アカデミー開講
- ・独立初期の漁業者に対する資材・燃油購入費支援（最長3年、最大75万円/年）
- ・研修中の漁家子弟に対する給付金交付（12.5万円/月）

「SDGs」実装に向けて

【徳島発の政策提言】

具体的内容

提言① 「農業シェアリングエコノミー」のモデル制度の創設

- ・ 農業に関心がある人々が多様な働き方として、副業や健康増進など農業に関わる機会を増やし、「農業関係人口」として地域を支えるモデル的な「農業シェアリングエコノミー」の支援制度を創設すること。

提言② 在留資格「特定技能」における新たな分野の創設

- ・ 「出入国管理及び難民認定法」に基づく在留資格「特定技能」の「特定産業分野」における林業（育林業）、木材加工分野の創設に取り組むこと。

提言③ 漁業の新規就業者の育成・確保に向けた支援の拡充

- ・ 経営が不安定な就業初期の漁業者を支援するため、農業や林業と同様に独立後の経営自立をサポートする給付金制度を創設すること。
- ・ 漁業学校等の研修生を支援する「漁業担い手確保・育成事業」について、将来、3親等以内の親族のもとで漁業に従事する漁家子弟も対象となるよう、制度を拡充すること。

将来像

多様な担い手の育成・確保による農山漁村の活性化

22 鳥獣対策の強化を核とした持続可能な農山村づくりについて

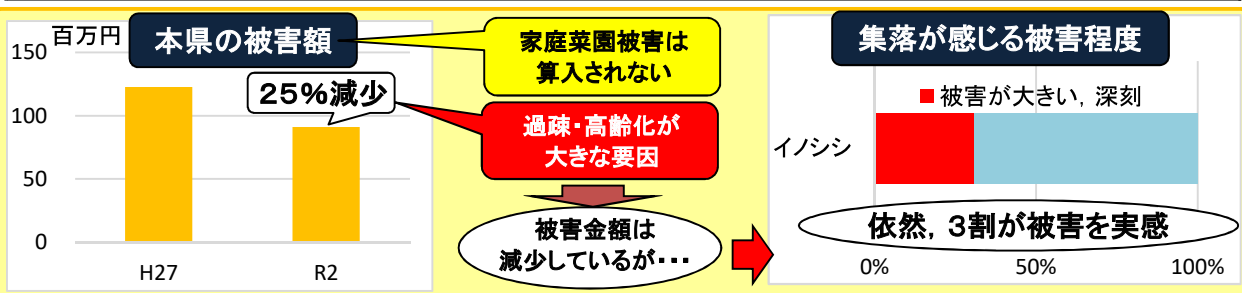
主管省庁（内閣官房，内閣府，デジタル庁，農林水産省農村振興局，環境省自然環境局，警察庁）



【現状と課題】

直面する課題

- 鳥獣被害金額には，自家消費や家庭菜園の被害額が算入されないことから，過疎・高齢化により，住民が感じる被害と被害金額との乖離が拡大している。
- 本県では，ニホンザルの農作物被害の割合が20%を超え，家屋や人的被害も頻発していることから中山間地域の維持・管理上の課題となっている。
- 都市住民の狩猟への関心が高まる一方，狩猟を行う都道府県ごとに必要な狩猟者登録やライフル使用に必要な経験年数が足かせとなっている。
- 現地で捕獲鳥獣の解体処理を行う「ジビエカー」が2t車であるため，地形が急峻で道路が狭隘な中山間地域での導入が難しい。



ニホンザルによる被害割合(R2)

山梨県	30.2% (4,401万円)
三重県	22.6% (4,453万円)
滋賀県	22.0% (1,838万円)
徳島県	21.1% (1,918万円)
岐阜県	20.3% (4,452万円)
全国	5.3% (85,532万円)

全国の約4倍

ライフル銃
10年の銃猟経験が必要

動画「阿波の狩人たち」

狩猟者登録証

県外登録者 100名以上

県ごとに登録が必要

ジビエカー(解体処理車)

2トン車
現場乗入困難

【国の政策方針】

《令和4年度国予算の内容》

- ◇ 指定管理鳥獣捕獲等事業交付金 2,700百万円
- ◇ 鳥獣被害防止総合対策交付金 12,056百万円

《「まち・ひと・しごと基本方針2021」》(P64)

- ◇ 地域資源を活かした個性あふれる地域の形成
 - ・ 地域資源を活用した農山漁村(むら)づくり

【政権与党の政策方針】

《自由民主党 総合政策集2021 J-ファイル》(P73)

- ◇ 農林水産
 - ・ 鳥獣被害対策・ジビエ利用の推進

県担当課名 鳥獣対策・ふるさと創造課
 関係法令等 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律，銃砲刀剣類所持等取締法，鳥獣による農林水産業等に係る被害防止のための特別措置に関する法律

【課題解決への方向性と処方箋】

方向性（処方箋）

- 鳥獣被害低減の実感に向け、住民が感じている被害程度を調査し、地域の実情に応じた個体数調整捕獲や広域捕獲の実施が必要である。
- 狩猟者の確保には、狩猟に関心のある都市住民と猟友会との交流促進に加え、狩猟者登録の電子申請化を進めるとともに、自衛官等の一定のスキルを有する者については、銃使用の規制緩和が必要である。
- ジビエ利用の促進に向けては、ジビエカーの小型化が必要である。

鳥獣被害「集落アンケート」実施

・令和2年度から約1,000の集落代表者に鳥獣被害アンケート
 イノシシ31%, シカ26%, サル26%の集落が
 農業被害が「深刻」又は「大きい」と回答

新たな適正管理計画の目標として
「住民が感じる被害程度を15%以下」
 に設定

本
 県
 の
 取
 組

ニホンザル広域調査・捕獲の実施

- ・群れ生息状況調査
- ・加害レベル判定
- ・GPS首輪等による行動域調査
- ・大型捕獲檻による集中捕獲

市町村をまたぐ生息状況調査



大型檻による大量捕獲

多様な担い手の確保・育成

多様な担い
 手の活用

銃に精通した退役自衛官を活用し、
「広域捕獲専門員」を配置

若手
 ハンターの
 確保・育成



とくしまハンティングツアー実施

ハンティングスクール動画

捕獲鳥獣の利活用推進



軽トラック
 現場乗入
 可能

ジビエカーJr(保冷車)の導入

「SDGs」実装に向けて

【徳島発の政策提言】

具体的内容

提言① 鳥獣被害の低減を実感できる対策の拡充

- ・ 中山間地域の過疎・高齢化を踏まえ、鳥獣被害額調査に加え、住民が感じる被害を把握する全国統一の調査制度を創設すること。
- ・ 市町村の要請により、県が実施する「都道府県広域捕獲支援事業」の対象をシカ・イノシシに限定せず、地域の実情に応じニホンザル等を追加すること。

提言② 捕獲人材の確保を促進するための施策の充実

- ・ 複数都道府県での狩猟の推進に向け、狩猟者登録の電子申請やマイナンバーカードを活用した狩猟者登録証のICカード化に取り組むこと。
- ・ 銃器を使用する自衛隊等の公的職業経験者については、その経歴を踏まえライフル銃の使用に必要な銃猟経験年数を短縮すること。

提言③ ジビエの消費拡大のための対策の充実

- ・ 山間地域に対応した小型ジビエカーを早期に開発すること。

将来像

鳥獣被害の低減を実感できる豊かで暮らしやすい農山漁村を実現！

23 建設業における働き方改革の推進について

主管省庁(内閣官房, 内閣府, 国土交通省大臣官房, 総合政策局, 不動産・建設経済局)



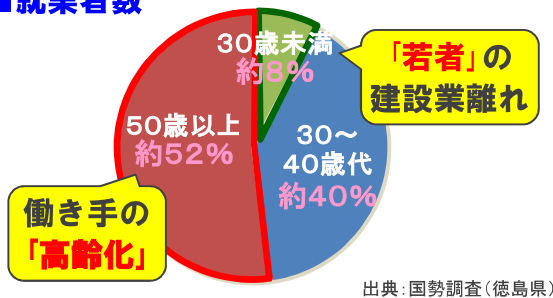
【現状と課題】

直面する課題

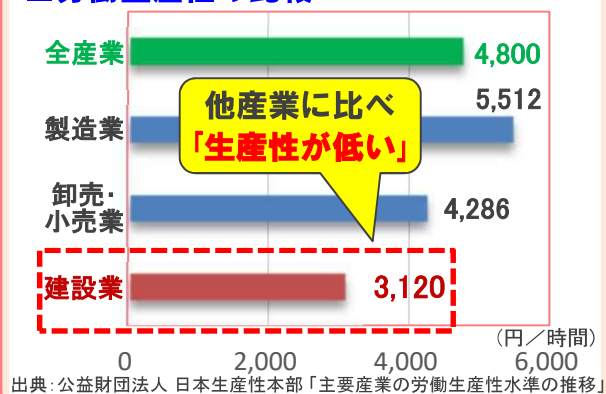
- 国土強靱化を支え、災害時の地域の守り手となる建設業は、「働き手の高齢化」や「若者の建設業離れ」が進み、深刻な「担い手不足」となっている。
- 建設業の「担い手確保」や「生産性向上」に向け、「デジタル技術」の活用や「建設キャリアアップシステム（CCUS）」の普及を進めているものの、地方の建設業では十分に進んでいない。

建設業の現状

■ 就業者数



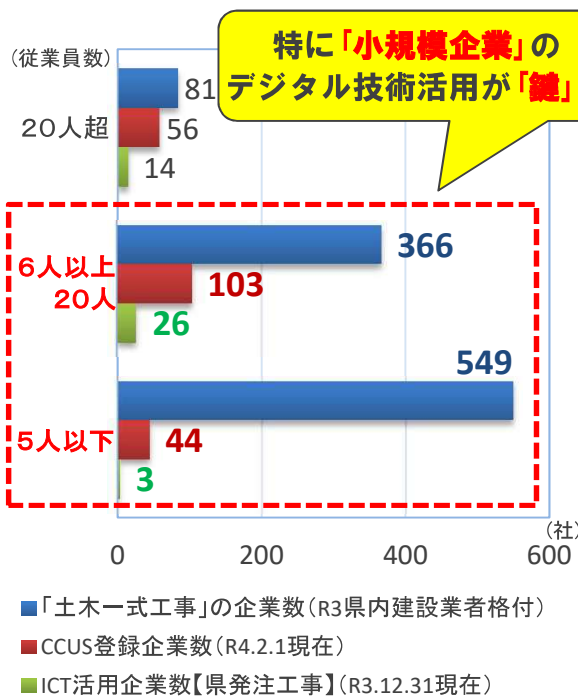
■ 労働生産性の比較



建設DX

> 徳島県は「9割以上」が小規模経営!

■ CCUS登録・ICT活用工事の実績



【国の政策方針】

《令和4年度国予算の内容》 (P25, P27)

- ◇ 国土交通分野のデジタルトランスフォーメーション(DX)や技術開発, 働き方改革等の推進
 - ・ デジタルトランスフォーメーションの推進 51億円
 - ・ 建設業, 運輸業, 海運・造船業, 宿泊・観光業における人材確保・育成 35億円

【政権与党の政策方針】

《自由民主党 総合政策集2021 J-ファイル》 (P32, P33)

- ◇ 社会資本整備
 - ・ 地域の建設産業の健全な発展と企業の利潤確保・労働者の処遇改善
 - ・ 建設産業における働き方改革の推進

県担当課名 建設管理課
 関係法令等 建設業法, 公共工事の品質確保の促進に関する法律

【課題解決への方向性と処方箋】

方向性（処方箋）

- 建設現場の「生産性向上」を図るためには、「新技術の導入」に加え、建設技能者の「多能工化」を進めていく必要がある。
- 建設DXを推進するためには、小規模企業への「設備導入の支援」や「デジタル人材の育成・確保」を行う必要がある。

建設現場の「生産性向上」に向けて！！

■新技術の導入

【定置式水平ジブクレーン】

- ・運転免許が不要
- ・無線操作機により操縦
- 公共工事で標準化を！



○徳島県の取組

- ・「ジブクレーン導入」モデル工事を実施中！
- 順次、モデル工事を拡大！

■少数精鋭体制の確立

【多能工：マルチスキル】

- ・自社での施工範囲が拡大（外注の縮減）
- ・手待ち時間や移動時間の削減による効率化

○建設業の声

- ・若手技能者の教育訓練の費用負担が大きい
- 企業研修に対する助成、講師派遣を！

■建設DXの加速

【ICT】

- ・導入するための、設備投資が困難
- 小規模企業でも取り組みやすい支援を！
- ・ICT設備を操作できる人材が不足
- デジタル人材の育成・確保を！

カッコイイ、
希望の持てる、
建設産業へ



■CCUSの完全実施

- ・費用負担があり、利用の効果が分からない
- 運用経費の支援や利便性の向上を！

○徳島県の取組

登録企業を
格付けて評価



R5格付けから
評価！

登録説明会



建設業協会と連携!!

「SDGs」実装に向けて

【徳島発の政策提言】

具体的内容

提言① 建設現場における「働き方改革」の加速

- ・人口減少時代を迎える中、建設現場の生産性向上を図るため、「新技術の導入」を加速するとともに、現場を支える建設技能者のキャリア形成において「多能工化」が進むよう教育支援の充実強化を行うこと。

提言② 「建設DX」の加速に向けた支援制度の創設

- ・「建設DX」を加速させるため、小規模企業が「設備導入」や「デジタル人材の育成・確保」ができる建設業向けの支援制度を創設すること。
- ・令和5年度のCCUS完全実施に向け、「運用経費の支援」をはじめ、マイナンバーカードやスマートフォンの活用など「利便性の向上」を図ること。

将来像

地域の守り手である建設業の持続的な発展・国土強靱化の加速！

24 高規格道路の機能強化による分散型国土の形成について

主管省庁（内閣官房，内閣府，国土交通省道路局）



【現状と課題】

直面する課題

- 九州・四国・京阪神を結ぶ「南海経済軸」を形成する徳島自動車道は、未だ暫定2車線区間が約7割を占め、安全性や信頼性が不十分である。
- 本四高速の交通量は、平成26年の「全国共通料金制度」の実現以降、着実に増加してきたが、「料金水準」は令和5年度までの期限付である。

暫定2車線区間における「3つの課題」

事故防止	時間信頼性	ネットワークの代替性						
<p>徳島自動車道では 6件死亡事故発生(H25-R2)！ (元:「井川池田・川之江東間」2名死亡)</p> <p>単位:件/億台キロ</p> <table border="1"> <tr> <td>徳島自動車道</td> <td>0.24</td> </tr> <tr> <td>全国(暫定2車線)</td> <td>0.24</td> </tr> <tr> <td>全国(4車線以上)</td> <td>0.12</td> </tr> </table> <p>死亡事故率 約2倍！</p> <p>出典:国土交通省 H25-R2 高速自動車国道(有料区間)</p>	徳島自動車道	0.24	全国(暫定2車線)	0.24	全国(4車線以上)	0.12	<p>トンネル トンネル6本連続あり！</p> <p>徳島自動車道では速度低下の一因となる「トンネル」や「サグ」が多数存在！</p> <p>サグ 勾配の変化 フレーキ！</p>	<p>暫定2車線の場合 長期にわたる通行止</p> <p>復旧・復興の妨げに！</p> <p>4車線の場合 上り線を活用した対面通行</p> <p>R2 7豪雨 3日で通行止解除！</p> <p>ひび割れ 盛土崩壊の恐れ！</p> <p>安全対策</p> <p>大分自動車道(九重・湯布院間)</p>
徳島自動車道	0.24							
全国(暫定2車線)	0.24							
全国(4車線以上)	0.12							

本四高速（3ルート）の「交通量」及び「料金水準」

「交通量」は着実に増加！	「料金水準」は期限付！												
<p>※全出口料金所(全車)</p> <p>H26.4 本四高速が全国共通料金へ！</p> <p>1.1%増！</p>	<p>○当面10年間(H26～R5)の措置</p> <p>○平成26年の「全国共通料金制度」実現以前の料金水準は、現在の約1.7倍</p> <p><鳴門・神戸西間：平日昼間></p> <table border="1"> <tr> <th colspan="2">「共通料金」以前</th> <th colspan="2">現在</th> </tr> <tr> <td>普通車</td> <td>大型車</td> <td>普通車</td> <td>大型車</td> </tr> <tr> <td>5,710円</td> <td>9,430円</td> <td>3,340円</td> <td>5,410円</td> </tr> </table>	「共通料金」以前		現在		普通車	大型車	普通車	大型車	5,710円	9,430円	3,340円	5,410円
「共通料金」以前		現在											
普通車	大型車	普通車	大型車										
5,710円	9,430円	3,340円	5,410円										

【国の政策方針】

《令和4年度国予算の内容》(P12, P19)

◇ 災害時における人流物流の確保，効率的な物流ネットワークの強化

【自由民主党 総合政策集2021 J-ファイル】(P36, P85)

◇ 利用重視の高速道路料金の導入，観光地における受入環境整備

・ より効果的に観光需要を喚起する高速道路料金の実現

県担当課名 高規格道路課
関係法令等 高速自動車国道法，独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

【課題解決への方向性と処方箋】

方向性（処方箋）

- 高規格道路の安全性、信頼性、使いやすさを向上させるため、「安全・安心基本計画」の課題の多い区間から4車線化を図る必要がある。
- 本四高速による全国への経済波及効果を持続的に発展させるため、現行の「料金水準」を継続する必要がある。

「安全・安心基本計画」の優先整備区間の早期4車線化！

解決すべき3つの課題

事故防止

時間信頼性の確保

ネットワークの代替性の確保

課題を指標化し、評価

優先整備区間
(122区間, 880km)

3つの課題: 10区間

2つの課題: 21区間

1つの課題: 91区間

事業化区間(7区間)

R2: 5区間事業化

R3: 2区間事業化

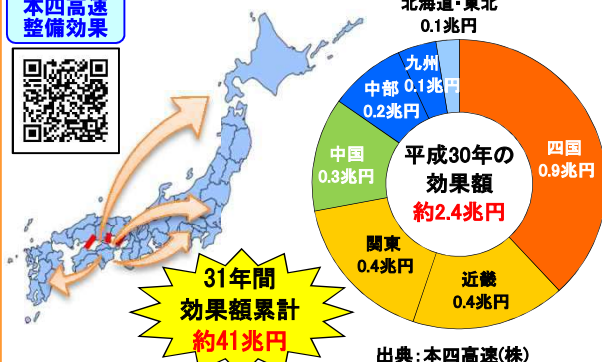
未事業化区間(3区間)

徳島自動車道
「井川池田・川之江東JCT間」(19km)

長大トンネル5本含む
区間も長く危険性大
早期事業化！

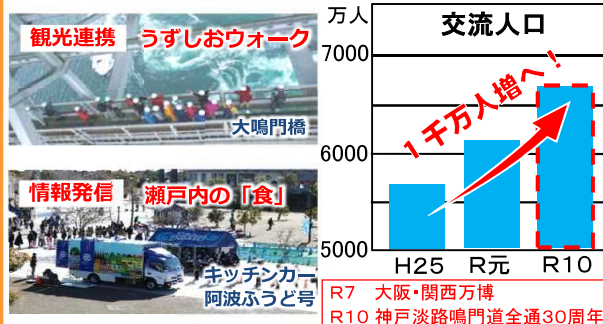
本四高速の経済効果

本四高速
整備効果



本州四国間の交流人口拡大

環瀬戸内海地域交流促進協議会 (H26.3設置)
※経済連合会・7県・国土交通省・高速道路会社



「SDGs」実装に向けて

【徳島発の政策提言】

具体的内容

提言① 徳島自動車道の早期4車線化

- ・ 現下の低金利状況を活かした「財政投融资」の積極的な活用に加え、料金徴収期間の延長や有利子債務の先行償還による利息軽減など、「有料道路制度」の見直しにより、4車線化を加速する財源を確保すること。
- ・ 徳島自動車道のうち、「安全・安心基本計画」の3つの課題全てに該当する優先整備区間「井川池田・川之江東JCT間」は、「命の道」として「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を優先的に配分し、早期事業化を図ること。

提言② 全国共通料金制度の継続

- ・ 本州四国間の「人」と「モノ」の交流拡大を図り、経済波及効果を持続的に発展させるため、令和6年度以降も本四高速を含めた「全国共通料金制度」を継続すること。

将来像

徳島自動車道と本四高速が大動脈となる「南海経済軸」の実現！