

[発言方式：分割]

- 1 今後の井戸県政について
- 2 但馬空港の機能強化の検討について
- 3 「ピンピンコロリ」、「元気で長生き、人生 85 年設計」について
- 4 兵庫県の産業・企業の活性化に向けた設備投資の促進について
- 5 公契約条例の制定について
- 6 中山間地における持続可能な農業と国土保全について
- 7 播但連絡道路など自動車専用道路の通行料金について
- 8 交通安全施設(信号機等)の適切な設置・管理について

上野英一

ひょうご県民連合議員団の上野英一でございます。議員団を代表して、8 問分割方式で質問をいたします。

まず、最初に 2 問質問をいたします。

1 問目は、今後の井戸県政についてであります。

井戸知事は、平成 13 年 8 月 1 日に副知事を経て兵庫県知事となりました。副知事時代から阪神・淡路大震災からの創造的復興に取り組まれてこられました。平成 20 年度からは、その震災復興で生じた多額の県債の償還・財政再建に、平成 30 年度まで 11 年間にわたる行財政構造改革に取り組まれ、そして今年の 8 月には 5 期目の最終年度に入られます。そのことも踏まえてご答弁をお願いいたします。

知事の強力なリーダーシップのもとで、新行革プラン策定前、平成 19 年度末の震災関連県債残高は 8,460 億円であったものが、平成 30 年度末で 3,615 億円、改善額 4,845 億円に減少しました。一方で、改革期間中に発行した財源対策債の残高は平成 30 年度末で 2,892 億円に上りました。今回県債管理基金での償還を予定されていますが、実質の改善額は 11 年間で 1,953 億円であり、今なお 6,507 億円が残っていると考えてもよいと思います。

また知事は、以前からもそうでしたが、行財政改革が県民にも痛みを伴うこともあり、なお一層県民との交流・ふれあいを大切にしてこられました。

そのような中、平成 31 年・令和元年になり、県庁舎の建替、修繕費を含めた 70 年コストで約 680 から 720 億円、スポーツアリーナの建設、但馬空港の滑走路延長・ジェット機化等、大型プロジェクトの構想・検討を打ち出されています。実現させるにはまだ多額の県債の発行が必要となります。

また、神戸市が進める三宮駅周辺の再開発事業にも相当の県負担が求められると考えられます。

加えて、病院事業では、県立病院で最大の病床数 736 床であるはりま姫路総合医療センターが建設中であり、県・市立西宮病院の県立病院としての統合再編建設事業、県立がんセンターの建替事業等があります。さらに、基幹道路では、名神湾岸連絡線や播磨臨海地域道路が計画されており、播但連絡道路の南伸では、有料道路事業の導入が検討されています。

行財政構造改革の取組により、平成 30 年度決算において収支均衡になるなど財政運営の目標が達成できたとは言え、本県の財政状況は依然として厳しい状況に変わりありません。そのような時期に多くの大型プロジェクトを次々に打ち出すことについて考えてしまいます。

そこで、これら大型プロジェクトの実現に向けて、今後の財政運営をどう考えておられるのか、ご所見をお伺いいたします。

2 問目は、但馬空港の機能強化の検討についてであります。

先ほどの質問で述べた大型プロジェクトの中で、特に但馬空港の滑走路延長・ジェット機化について掘り下げて伺います。

井戸知事は 12 月 6 日の本会議で、滑走路 1,200 メートルを延長する可能性を含め幅広く機能強化を検討する方針を明らかにし、有識者や地元代表者で懇話会を設置して年末までに機能強化の内容を検討するとされました。2,000 メートル級ならば、160 人級のジェット機の就航が可能になり、悲願だった羽田直行便の実現性が高まります。韓国や台湾などの近距離アジア圏をつなぐ航路も現実味を帯びてきます。

懇話会では、国際化の可能性や L C C の誘致、需要見込みのほか、費用対効果などを加味して検討する方針であります。また、同じ日本海側にある近隣空港は、鳥取空港が 41 万人、米子空港が 69 万人、出雲空港が 100 万人の年間利用客であることを挙げながら、3 空港は 10 年から 20 年の間隔で数回滑走路を延長している。25 年を経過した但馬空港も機能強化に取り組みたいとされました。

当局の説明によると、空港の背後圏人口は、空港を中心に 40 キロメートル圏、

車で1時間程度の距離の人工であると考ええると、鳥取空港約30万人、米子空港約56万人、出雲空港約56万人です。但馬空港は但馬・京丹後地域の人口で約22万6,000人とのことです。この数字だけでの議論では、誤った判断となると考えます。

また、石見空港は15万人利用、背後圏人口は21万人との空港もあります。

鳥取空港は、東京・羽田便を1日5便、米子空港は、羽田便を1日6便、上海便を週2便、香港便を週3便、ソウル便は現在運休です。出雲空港は、羽田便を1日5便、仙台・静岡便を各1日1便、名古屋（小牧）便を1日2便、伊丹便を1日4便、神戸便を1日1便運航しており、3空港のすみ分けが完結しているだけでなく、本州の西の端でしかも日本海側という3空港の国内便就航状況を見れば、40キロメートル圏内人口だけでなく、利用実態を更に詳しく分析する必要があります。

但馬全域の人口は約17万人、南但の朝来市の人口は、約3万1,000人を除けば13万9,000人となり、京丹後を加えても20万人には至りません。さらに、山陰近畿自動車道や北近畿豊岡自動車道の整備が急速に進んでいることや、今後人口減少が進むことなどを加味すれば、需要見込みは非常に厳しいと言わざるを得ません。さらに、高地にあり濃霧による就航率も考えなければなりません。

そもそも但馬・伊丹路線は、県土の高速交通空白地域を解消するために県が空港を建設し、J A Cを誘致したものであり、実質機材の無償提供、A P R機材更新は総事業費約22億7,000万です。空港運営補助、平成30年度で約3億7,000万円を行っています。

平成30年度にサーブ340B（36席）から、A T R 42－600（48席）に更新し、過去最高の旅客数となりましたが、利用実績は年間約4万2,000人です。しかも地元自治体の多額の運賃補助、平成30年度で約1億円をもってであります。

美方郡のある議員は「地域によって温度差がある。我々は20分もあれば鳥取空港を利用できるが、現在も年間利用者数の確保が義務付けられており、滑走路延長で更に負担が増えるのではもとも子もない」と言われています。但馬空港滑走路延長・ジェット機化は、地域創生の観点、地域的高速交通手段の確保やインバウンドをはじめとする新たな需要の創出などの期待や可能性もあると思いますが、建設ありきではなく旅客需要や採算性等を慎重の上に慎重を期して十分に検討していただきたいと思います。知事の所見を伺います。

質問席に移動いたします。

井戸知事

ひょうご県民連合議員団を代表しての上野英一議員のご質問にお答えいたします。

まず、今後の県政についてのお尋ねがありました。

震災から 25 年が経過し、令和の時代を迎え、新たなステージにふさわしい県政を推進していかなければなりません。これまで震災復興や行財政構造改革に取り組まざるを得なかったわけではありますが、今後は他府県に比べ、後れをとった社会資本整備やまちの再整備にも財政規律を維持しつつ取り組んでいきたい、このように考えています。

ご指摘の県庁舎建替は、南海トラフ地震を控え、耐震安全性の不足や老朽化等を解決し、県政の拠点としての整備を行うもの、三宮周辺の再整備は国内外から選ばれる魅力的なまちに再整備することへの支援、名神湾岸連絡道路や大阪湾岸道路西伸部等の基幹道路ネットワークの整備は、渋滞著しい阪神高速道路などに対して、物流、輸送の効率化を図り、広域的な地域間連携を推進するインフラの構築を図るもの、但馬空港は、滑走路外側の安全地域 R E S A の基準改定に伴う整備に合わせ、航空事業や高規格道路の供用などの環境変化を踏まえた但馬空港の今後のあり方を検討するもの。県立病院建替は、老朽化、狭隘化を改善し、県内の中核的な医療を今後も担うための整備を行うもの、アリーナを初め、スポーツ施設は、県民誰もが世界的レベルを体感し、スポーツを気軽に楽しめる環境整備の必要性を検討するものであります。

施策の推進に当たっては、適切な行財政運営が基本となります。令和 2 年度当初予算を踏まえた行財政運営方針の財政フレームでは、県庁舎整備に伴う影響については、別枠としていますが、各指標にその影響を明示しました。

その他の施設整備の実施については、財政フレームの枠の中において推進することを前提に国庫補助金や有利な交付税措置のある県債等を最大限活用するなど、財政負担に留意しながら取り組んでまいりる覚悟であります。

続きまして、但馬空港の機能強化の検討についてであります。

先ほども少し触れましたが、空港需要が拡大を続ける中、地方と地方を直接結ぶ路線や海外と地方を直接結ぶ路線が大変好調で、地方空港は、観光客など、交

流人口の拡大に大きな役割を果たすことが現実になってきました。

但馬空港は、プロペラ機しか発着できず、交流人口の拡大効果が限定的であります。滑走路の外側の安全区域の基準適応を契機として、滑走路延長の可否を含め、機能強化の必要性を検討することにしました。

今月の第1回の懇話会では、委員から「首都圏だけでなく、地方や海外ともつながるべき」、「就航率が低く、信頼性の向上が必要」との意見があります一方、「小さな空港ゆへの活用方法もあるのではないか」「機能強化は大きな事業となり、慎重な検討が必要」等の意見もいただいています。

今後、懇話会では、旅客需要や採算性を含む費用対効果等を議論していただくことにしております。旅客需要は、地域間の旅客移動データをもとに人口減少や但馬地域の観光客の動向、活性化施策による新たな需要も加えながら、出発地から目的地までの鉄道や高速道路利用など、交通機関別の所要時間や費用等を考慮した軽度選択状況なども分析して、算定をすることとしています。

加えて、新たな路線展開に関して、観光客のニーズ、航空会社の就航意向等も把握した上で、一般的な運賃水準を基本に路線収支を試算し、実現性を見きわめます。費用対効果は、機能強化に必要な投資額に加えて、空港運営費等も考慮し、着陸料収入の増加や移動時間の短縮など、定量的効果に加え、経済の活性化や防災力向上などの定性的効果も含めて検討します。

就航率改善に向けては、滑走路への侵入灯や最新の管制技術を検討して、公共交通機関としての信頼性を向上させます。

なお、航空機能が強化されれば、航空会社は経営判断で自己判断で就航することと考えられますので、現状のような地元負担は必要ないと考えています。

今後とも但馬空港の機能強化の必要性を慎重に検討してまいることとしております。

どうぞよろしくお願いいたします。

上野英一

コメントだけさせていただきます。

どの事業も、あるいは但馬空港の検討も必要なことだというふうに理解はいたしております。ただ、私は心配をしているのが、2点あります。

1 点は、本当に財政が今後どうなるのかなと。先ほども申しましたように、11 年間で実質の改善額が 1,953 億円、そしてなおかつ職員の 3 割削減があって、それなんですね。それで、今回、財政規律の指標が、将来負担比率が 280% に設定をされます。今の状況からそれを算定をすれば、5,000 億円ぐらいの借金がまだできるというような計算になるのではないかなというふうに思いまして、11 年間で非常に苦労して約 2,000 億を削減をしてきた。そして、これからこの大型プロジェクトをやって、その上、財政がどういうふうになっていくのかということ非常に心配をいたしております。

それからもう一点は、兵庫県自治選挙は来年の 7 月ですね。これ対立候補者からしたら絶好の攻撃材料になるのではないかなというふうに思います。ですから、そういう意味で二つの心配をしているということを取り越し苦労に終わればいいんですが、そのように心配をしているところでございます。

次の質問に入ります。

3 点目は、ピンピンコロリ、元気で長生き、人生 85 年設計についてであります。

日本人の平均寿命は 2017 年女性が 87.26 歳、男性 81.09 歳と、健康寿命は 2016 年女性が 74.79 歳、男性 72.14 歳で、差は女性で約 12 歳、男性で約 9 歳です。この差をできる限り小さくすること、ピンピンコロリの世界を実現することが、元気で充実した人生を送ることになるだけでなく、医療費や介護費の削減にもつながります。揺りかごから墓場までは、イギリスにおける世界大戦後の社会福祉政策のスローガンです。これを現代版人生 85 年設計と考え、食と健康、社会活動（労働）と生きがいを組み合わせた政策展開をすればいかがでしょうか。健康ひょうご 21 大作戦、食の安全安心と食育に関する条例、食育推進計画（第 3 次）がありますが、それらが十分に機能していないように感じます。

昨年の 12 月議会で木戸議員が、一般社団法人ラブテリでの調査に基づき一般質問をいたしました。私からも食と健康について述べさせていただきます。

貧血・鉄分不足が母子の健康に与える影響は妊娠中のイライラや産後鬱や育児ノイローゼ、発達障害を引き起こすことや、葉酸は緑黄色野菜やレバーに多く含まれるものですが、DNA を作る時に欠かせないものであると考えられており、赤ちゃんの体の組織を作るときに葉酸の摂取が重要といえます。

また脳の萎縮や骨粗しょう症、動脈硬化の原因となっているホモシステインというアミノ酸を減らすとも言われています。厚労省では、葉酸の摂取量は妊婦

を除く 18 歳以上の男女では 1 日 240 マイクログラムとされてます。埼玉県坂戸市では 400 マイクログラムを目標といたしております。また、オメガ脂肪酸 3 系とオメガ脂肪酸 6 系の摂取比率を 1 対 2 にすれば、血液がサラサラになると言われています。福島医科大学の研究では、オメガ脂肪酸 3 系のサバ、イワシ、サンマ、ハマチ、ブリに多く含まれる E P A とレバー、卵白、アワビ、サザエに多く含まれるアラキドン酸 A A の比率が 0.32 を下回れば心疾患の死亡率がより高くなると言われています。

以上長々と述べてきましたが、食育がいかに健康において重要かということです。これを保健指導や運動、生涯学習活動などの生きがいをトータルで組み合わせて進めることがピンピンコロリ、元気で長生き、人生 85 年設計となります。

健康ひょうご 21 大作戦、食の安全安心と食育に関する条例に基づく取組、妊婦健診・乳幼児健診、生活習慣病検診、生涯学習などの取組が市町で行われていますが、特に特定健診受診率は、47.9%、特定保健指導実施率に至っては 16.1% です。

至るところで循環器系疾患により手足などに障害を負った人を数多く見かけます。このような方々を生み出さないようにしなければなりません。そのためにも、関係部局、市町と連携してどのようにピンピンコロリ、元気で長生き、人生 85 年設計を進めていくのかご所見を伺います。

4 問目、兵庫県の産業・企業の活性化に向けた設備投資の促進についてです。

2020 年 2 月 7 日に発表された、日本銀行神戸支店管内金融経済概況では、「管内の景気は、基調としては緩やかに拡大しているものの、そのペースは鈍化している」としております。求人状況を見ると、昨年 12 月の新規求人数は、3 万 1,315 人、前年同月比 1.2% 増と 3 ヶ月ぶりに前年を上回りましたが、月間有効求人数では、9 万 9,362 人、同 4.3% 減で、10 ヶ月連続して前年を下回っています。

さらに、兵庫県の主要産業である鉄鋼業・はん用機械器具製造業・輸送用機械などは一部を除いて足元では弱い動きとなっており、新規求人は製造業で 7.7% 減となっています。そしてこれらを裏付けるように、兵庫県では 2012 年以降、若者を中心に東京圏への転出超過が継続し、生産年齢人口についても右肩下がり減少が進み、対策は待ったなしの状況となっています。また、新型コロナウイルスが経済活動に深刻な影響を与えています。

一方で、兵庫県には多くの優れた産業・企業があり、そこには関連中小企業も

含めて関係する方々が、ここ兵庫県に在住し生活を営んでいます。地域創生戦略は、いずれも重要な課題であります。産業・企業の活性化が、新たな雇用と新規事業の参入を生み、ひいては人口減少の歯止めとなることで、税収の安定と豊かで安心できる地域生活の好循環に結び付けることが重要ではないかと考えています。

このような状況を鑑み、以下について伺います。

現状の県下、とりわけ製造業では、非常に厳しい経営環境が続いていますが、それぞれの企業は設備の更新や工場の再編など、企業努力の中で準備を着々と進めようとしています。しかしながら、老朽化した設備の更新には投資が必要であり、とりわけ工場再編については、その費用は膨大なものとなります。

また、緑地面積割合の軽減措置の更なる拡大や産業立地条例に基づく企業誘致を推進することも有効だと考えます。

兵庫県で働きたい、兵庫県に住みたいと誰からも選ばれる兵庫県を実現するためには、その基盤となる産業・企業の活性化に向けた設備投資を一層促進することにより、企業の海外移転を防ぎ、新たな雇用の場を創出すべきと考えますが、ご所見をお伺いいたします。

5 点目です。公契約条例の制定についてです。

昨年 12 月 11 日に、毎年行われている兵庫県建設労働組合連合会の兵庫県に対する要望会に参加をいたしました。

要望事項は、建設労働者の適正賃金・単価の確保について、建設産業の働き方改革と週休 2 日の確保についてなど、10 項目と多岐にわたります。

その中で議論が集中したのが、建設労働者の適正賃金・単価の確保についてです。

具体的には、県の発注する契約において、元請業者は下請業者に対して十分な労務単価の保障、すなわち設計労務単価での支払いをするように県に指導を求めることでした。それに対して県の回答は、「県では、平成 28 年 4 月 1 日に県契約における適正な労働条件の確保に関する要綱を施行しており、この要綱に基づき、設計労務単価に基づく賃金下限額の設定ではなく、最低賃金額以上の賃金の支払いを徹底している」という回答でした。同組合連合会の調査によりますと、2019 年の常用の大工では、設計労務単価の 2 万 1,200 円に対して 1 万 5,618 円、左官では、設計労務単価の 2 万 1,400 円に対して、1 万 5,106 円、土木では、設計労務単価の 1 万 8,900 円に対して、1 万 3,758 円しか受け取っていません。



しかも、民間事業と比較をすると公共事業のほとんどの職種で低くなっています。

人手不足が深刻化する中、昨年施行された新・担い手三法では、改正品確法の基本理念に、災害時対応を含む社会資本の維持管理が適切に行われるよう地域の担い手の育成・確保、緊急応急対応や復旧工事の迅速で円滑な実施のための体制整備が規定されています。

また、働き方改革への対応として、適正な請負代金・工期による公正な契約の締結、公共工事従事者の労働条件の適正な整備なども盛り込まれています。

私が平成 19 年に当選させていただいたころは、県の発注する工事の最低制限価格設定が設計価格の 70%を割り込むような実態で、低価格入札が繰り返されていました。それでなくても、下請・孫請・ひ孫請と悲惨な実態が建設労働者にあり、また工事のできばえも安かろう、悪かろうになっていることに対して、引き上げを求めてきました。今は随分改善をされ、85%以上になっていると思います。

しかし、その改善されたことが十分に下請業者まで反映されていません。県発注工事の平均落札率が約 90%の実態にあることや設計価格には一般管理費などが含まれていることなどから、少なくとも設計労務単価の 95%相当が、適切な賃金単価と考えてもよいのではないかと思います。公共工事における建設労働者の適正な賃金単価の確保は重要な課題であり、県内の自治体でも三木市をはじめ、賃金条項を入れた公契約条例を制定する自治体に広がりも出てきています。ぜひとも兵庫県として公契約条例の制定を求めますが、ご所見をお伺いいたします。

井戸知事

まず、ピンピンコロリ、元気で長生き人生 85 年設計についてのお尋ねにお答えいたします。

現代版人生 85 年設計を進めるためには、まず健康寿命の延伸が重要であることは言うまでもありません。県としましても、ご指摘の食育の推進を健康条例の一つの大きな柱に掲げておりますし、加えて運動習慣の定着や健診、保健指導の実施、フレイル予防など、ライフステージに応じた取組を推進しています。

若い世代に対しましては、健康習慣の確立が必要であるということから、朝食の欠食者が多いことに対する対策、歯科検診を受ける機会が少ないことへの対策を、そして妊娠・出産などについての思春期ピアカウンセリングなどを行っています。

また、働き盛り世代には、がんなどの生活習慣病対策を重点にその予防のための健診も含めまして、減塩メニューの提供や栄養成分表示を行う食の健康協力店の活用など、二つに、健康づくりチャレンジ企業へのメンタルヘルス研修や健診費用の助成、三つに医療保険者と連携した特定健診、がん検診の受診キャンペーンなどを実施しています。

高齢世帯には、健康管理の徹底や社会参加の視点も踏まえまして、栄養バランスやかみ応えを意識したフレイル予防、二つに、楽しく体を動かす健康体操やスポーツ、三つに認知症チェックシートを活用した認知症予防健康など、対策を行っています。

来年度には、若者には、県内の全大学生に対して、歯科検診と食生活の改善を普及・指導します。

働き盛り世代には、健康づくりチャレンジ企業における社員食堂のメニューの改善を指導します。

検診データの分析結果を活用した特定健診の促進も行います。高齢者には、スマホアプリを活用した高齢者の健康管理の徹底や、かむ力や飲み込む力の測定など、オーラルフレイル健診にも取り組んでまいります。

今後も県や関係機関と協力しまして、食育の推進、特定健診、特定保健指導の受診勧奨、高齢者の生きがいづくりなど、健康づくりを総合的に展開して、健康寿命の延伸に取り組んでまいります。

続いて、兵庫県の産業企業の活性化に向けた設備投資の促進についてのお尋ねです。

民間設備投資は、公的資本形成と合わせてGDPの主要項目であります。ご指摘のように、企業の設備能力を高め、新規増強投資と老朽化した施設の更新投資を進めることによりまして、企業活動は、企業の需要に対して、投資が行われることにより、生産力が高まり、雇用が増加し、企業収益が増すことにより、地域が活性化することが期待されます。

本県の産業立地は常に全国トップレベルにあります。平成29年の工場立地件数は3位、平成30年は5位でした。産業立地条例による投資補助、雇用補助、

法人事業税の軽減等を通じて、この５年間で支援企業数は 114 社に達し、うち 6 割は県内企業の県内への再投資でありました。さらに、工場立地だけではなく、事業所、事務所の県内への立地促進を図るため、法人事業税の５年間の軽減措置等を今年度から行い、従来の工場立地一辺倒から、幅広い立地対策を行うことにいたしました。

さらに、新年度からこの施策を拡充し、支援対象を現在の先端製造業やエレクトロニクスなどの業種に限らず、ほぼ全業種に広がります。観光、スポーツビジネス、IT、農林水産、小売り、福祉、さらには工場、研究所に加えまして、事業所や店舗を含む投資も税と雇用の補助の両面で支援してまいります。

なお、ご指摘の工場の立地割合の軽減につきましては、既存敷地での新規の工場立地や拡張が有効でありますので、市町に働きかけてまいります。

また、設備投資促進貸し付けなどの制度融資や研究開発型企业への投資ファンドによる投資を含めまして、民間設備投資を支援してまいります。

さらに、産業基盤の整備といたしましては、インフラの整備が欠かせません。これにも力を注いでまいります。

人口減少が続く中で、多様な産業立地の実現は、若年層等の雇用創出だけではなく、兵庫経済の成長力や強靱化を支えるものでありますので、その好循環の形成に取り組んでまいりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続いて、公契約条例の制定についてのお尋ねがありました。

労働者の賃金上昇は、消費拡大や物価上昇につながり、経済の自立的成長を促します。このため、県としても労使双方が集う場におきまして、賃金を含めた労働条件の改善に向けて、適切な対応を求めてきました。

県が建設企業へ発注する工事では、ダンピング対策として、最低制限価格、または低入札価格調査基準価格を設定しています。その算定に当たっては、契約の内容に適応した履行がなされると認められる水準といたしまして、材料費や労務費などを国において設定された算定式を用いて、労務単価等の直接工事費の計数について、平成 20 年度はご指摘がありましたように 75% でありましたが、平成 29 年度には、97% とするなど、労働者の適正な賃金を確保するものとしています。

さらに、設計労務単価の上昇が下請企業を含めた労働者の賃金に反映されることとなりますので、建設業者団体等へ要請を行っております。

これらの取組の成果もあり、建設業における平均月間給与は近年上昇傾向に

なっています。

議員ご指摘の公契約条例につきましては、賃金等の労働条件は労働関係法令の遵守を前提として原則として労使が自主的に決定することにされています。このため、本県では全ての県契約において、最低賃金額以上の賃金支払いと労働関係法令の遵守を求める要綱を制定して、運用しております。

要綱では、労働関係法令の遵守を契約書の特記事項として盛り込み、発注者のみならず、下請、孫請等の事業所に対して、誓約書を提出させ、違反した場合には、契約の解除をすることで、実効性を確保しております。

県内では、3市町が公契約条例をもっておりますが、労働報酬下限額につきましては、適正な労働報酬の算定がなかなか難しいという問題を抱えていると承知しておりますし、都道府県で条例を定めている6県では、最低賃金法などの遵守を内容としたものにとどまっているものと承知しています。

今後とも要綱の適切な運用と合わせ、長時間労働の是正や手法の改善といった働き方改革を促進するために、ご指摘の担い手三法の改正も踏まえながら、労働条件の改善にしっかり取り組んでまいりますので、よろしくお願い今後ともご指導いただきたいと存じます。

上野英一

1点だけ再質問をいたします。

公契約条例なんですが、今は要綱に基づいて業者に誓約書を取るなりされているわけですが、先ほども質問しましたように、実態の乖離があるんですね、やっぱり。今の要綱では、やっぱり法律的には最賃法しかありませんので、やっぱりそのところをもう少し実効性のあるものにしようとするれば、やっぱり条例の制定しかないのかな。ただ、都道府県で条例制定がされてないのは分かっておりますが、その方法しかないのではないかなと、先日の議論の中でもそういうふうな議論がお互いにやりとりがあったところですので、その点について、お願いいたします

井戸知事

要綱をつくり出すときにも、その点の問題点について、かなり検討いたしました。何が一番問題かという、どういうふうに労務の単価の水準を決定することが望ましいのか。例えば、県で最低賃金を設定して、それを守ってもらうというようなやり方もあるかもしれませんが、これは法律との絡みでいかがだろうか。それから、現実を守られているかどうかの事実確認をどのようにしていくのか。そのための体制をわざわざつくって、そして、一種の摘発機関を制度化するのかなというようにことまで考えてくると、条例化するということも考えられはするんだけど、当面、この要綱で運用してみようということにさせていただきます。

そのような課題もありますので、更にしっかり検討させていただきたいと考えております。

上野英一

最初の質問の中で、請負率を掛けてというような、これも一つの考え方やろうと思うんですが、理屈は通っているのではないかなというふうに思うので、またその点の検討もよろしくお願いいたします。

次に、6問目ですが、中山間地における持続可能な農業と国土保全についてです。

9月の決算委員会で、私から農業の大規模化に今後どう取り組んでいくのかとの問いに、当局は「本県農業の持続的発展には、効率的かつ安定的な経営体を中心とした農業構造の確立が重要。このため、今後担い手の明確化や人・農地プラン作成の加速化を進めていく。また、農業情報サイトを活用した幅広い人材確保、広域で活動する集落営農法人の育成、加えて、大規模農家と住民が農作業を分担し、地域全体で農地活用を図る農地集積方式、いきいき農地バンク方式を推進していく」とし、これらの取組により「収益性の高い経営体の育成と地域全体で農業を担う仕組みづくりを進め、本県農業の持続的発展を図っていく」と答弁されました。

農業の中でも土地利用型の農業は大変厳しい実態にあり、とりわけ中山間地

において厳しいものがあります。基本作物の米とともに野菜、キャベツ、白菜、ニンジンなどなどの栽培を奨励されていますが、今はスーパーで1玉100円から150円で店頭に並んでいるキャベツをJAに出荷しますと、5玉80円で、その中から苗代や箱代を引かれます。また、福崎町にある八千種営農は県下でも最も早く法人化したところですが、特に近年の農業情勢の中で経営が厳しく、後継者が現れず、組織の存続自体に影響が出ているように感じます。

今月6日に農政環境常任委員会の管内調査で、地元議員として姫路市の農業法人夢前夢工房の視察に同行いたしました。ここは、土地利用型農業の中では数少ない成功事例と思います。成功の陰には衣笠社長の作業の省力化などの大変な努力があります。また、現在、地域の圃場の大区画化、パイプライン化への再整備をされています。今回の再整備に伴い、農地中間管理機構への土地の集約や土地改良区の設立もされていますが、その中で、農地の受け手となる担い手は、作付けを増やすことはできても、草刈りや水管理まではこれ以上手が回らない。一方、出し手はそれらの作業からも離れたいとの意識の乖離も生まれています。

この問題は、この地域だけでなく、農地の集約により大規模農業化が進むと、農地を預けた農家が農家でなくなり、農村の構成員としての意識が薄れていくということです。これを思うと、当局が言われる大規模農家と住民が農作業を分担し、地域全体で農地活用を図る、いきいき農地バンク方式の推進は、すばらしい理念ですが、果たして可能なのかと考えてしまいます。

私は、日本の農業・農村は兼業農家がこれまで担ってきたと考えており、家族営農なら3から5ヘクタールほどの耕作が可能と考えます。そして、国土保全の観点から、洪水調節機能等農地の持つ多面的機能に対して、結果的には戸別所得保障制度となるところのみが、農地・農村の維持につながる施策なのではないかと考えます。

そこで、今後、中山間地域における持続可能な農業と国土保全を図るため、どのように取り組んでいかれるのか、県のご所見をお伺いいたします。

7問目、播但連絡道路など自動車専用道路の通行料金についてです。

播但連絡道路の通行料金については、大規模修繕のため、2032年に無料化予定だったものが、現行料金を維持し、10年延長して2042年とする議案が上程されています。

有料道路事業で整備されたものであるもので、現状では制度上やむを得ないと考えますが、地元住民の多くの意見は即時無料化を求めるものです。

国道 483 号北近畿豊岡自動車道の春日和田山道路は、平成 17 年 4 月に春日インターから氷上インター間、平成 18 年 7 月に氷上インターから和田山ジャンクション間が、遠阪トンネルを除いて無料の自動車専用道路として供用開始しました。播但連絡道路と和田山ジャンクションで接続しています。そのころより、なぜ播但連絡道路を利用する者だけが通行料を払わなければならないのかという声が出てきました。その後も、平成 24 年 11 月に和田山八鹿道路、平成 29 年 3 月に八鹿日高道路が暫定 2 車線で開通し、引き続き日高豊岡南道路、豊岡道路の整備が進められています。さらに、山陰近畿自動車道、東播磨道も無料の自動車専用道路として整備が進められています。東九州自動車道も北九州市から鹿児島まで約 436 キロメートルに上りますが、有料区間・無料区間が交互に現れます。これら有料道路事業、あるいは国直轄事業で整備されたものでありますが、利用者、とりわけ通勤などの生活に利用している県民・国民にとっては、理解のしがたいものであります。不公平感の是正、税の公平負担の観点からどのように考えているのか、お伺いいたします。

私は、直轄事業などで整備した無料路線についても、通行料金を徴収して大規模修繕や更新などの財源に充てるようにすることや、全国一律の距離制料金が基本であります。例えば山陰・但馬地域における地域振興策として、播但連絡道路でも行われている料金割引の社会実験を行うことなども考えられると思います。基本は国の制度によるものですが、県としてどのように考えているのか、ご所見をお伺いいたします。

8 問目、交通安全施設の適切な設置・管理について。

この問題については、これまでも多くの議員が質問がされてきました。しかしいま一つ現場対応において納得のいかないことを多々感じています。過去においては、信号機の設置基準が明確ではなかったように思いますが、平成 27 年度に信号機の設置指針が策定され、随分と前進したと思います。しかし、ここ数年の信号機の設置数は年間 10 基程度であり、信号機の設置を要望し、その箇所が設置基準を満たしていても、必ずしも設置されるとは限らない現状です。

これは、必要性などの高い場所を選定して整備しているからだであると説明を受けていますが、平成 27 年以前に設置された信号機では、設置基準を満たしていないものも多くあり、県民の皆様からは「あそこに設置をされているのになぜ要望箇所に設置できないのか。住民の安全・安心をどのように考えているのか、納得できない」といった声をよく聞きますが、これに対する明確な回答が現場に

においてなされていないのではないかと感じています。

県警察では、交通安全施設管理計画平成 29 年度～平成 38 年度を策定し、その計画の中で、近年の交通安全施設の新設数は、一時期よりも減少しているが、引き続き、数多くの整備要望が寄せられている。また、北近畿豊岡自動車道など新設道路の供用に合わせた整備需要も継続的にある。他方、既存の交通安全施設については、更新基準を超過したものが多数ある状況から、今後は、交通安全施設の適正な総数管理に努める。具体的には、交通量、交通事故の発生状況などを調査・分析した上で、必要性の高い場所を選定して整備する必要がある。また、交通環境の変化等により、利用頻度が低下した交通安全施設は撤去を検討する。例えば、学校の統廃合、その他の公共施設の閉鎖、大規模店舗の撤退等により利用者が減少した場合、新しいバイパスの供用により、旧道の交通量が減少した場合など、この考え方を前提とした上で取り組む。

具体的な取組として、信号制御機、信号柱、大型標識柱、道路用地の施設の定期的な更新とそれに加えて信号機等を加えた長寿命化の推進及び点検の実施と点検結果のデータベース化を進めると示されており、基本的な考え方は妥当な計画だと考えます。信号機の整備については、必要な箇所に設置していくとともに、必要性の低下した信号機を撤去することが重要であるということも理解できますが、これを推進するためには、県民の皆様に十分に理解していただくことが極めて重要だと思います。

そこで、既設の信号機を撤去するために、住民理解をどのように得るのか。例えば、私は J R が踏み切りの拡幅改良工事において 2 ヲ所を統合させることを条件としている方式などもよいのではないかと考えます。さらに、道路管理者と意見交換、情報共有を行い、ラウンドアバウトの積極的導入や停止線の設置とそのマウンドアップなども有効と考えますが、ご所見をお伺いいたします。

井戸知事

中山間地における持続可能な農業と国土保全についてお答えをいたします。

中山間地域の持続的な発展には、収益性の高い農業経営の育成と合わせて兼業農家等の営農継続が必要ですし、集落機能の維持につながる農地や農業用施設の適切な保全が必要です。



県としましては、集落営農の組織化、法人化、農地の集積・集約化を進める一方で、中山間地域の生産条件の不利を補正する直接支払いや、地域全体で農道、水路を保全する多面的機能支払いの交付金を積極的に活用して、営農活動や地域の共同活動を支援しております。

しかし、中山間地域は平地に比べて農地の規模が小さいこと、高齢化等が著しく、後継者確保が難しいこと、小規模な農地でありますので、そののり面が広く、集積が進むと担い手は草刈り等の負担が増大し、出し手は農作業から手が離れて、地域への関わりが薄くなるなどの問題を抱えています。

このため、施設野菜を取り入れた複合経営化や地域ぐるみでの新規就農者や集落営農後継者の確保を図る、ドローン等を活用したスマート農業の普及の推進、非農家も含めた草刈り作業の支援体制などを整備してきました。

また、来年度からは小規模農地の活用や小規模な農業担い手対策として、まず農地管理事業を拡充して、J A 出資法人等による分散農地の引き受けの促進を図ります。二つに、小規模農家から担い手への作業委託の推進をマッチングします。三つに、農業施設貸与事業により、定年等の帰農者の営農を支援してまいります。

ご指摘のいきいき農地バンク方式は、農地活用を集落ぐるみで進めるものがありますが、既に交付金を活用した集落ぐるみの共同活動がある集落は取り組みやすく、現在、取組事業の3事例はいずれも中山間地域であります。検討中の7グループもそうであります。

市町農業委員会と県農業会議、農地中間管理機構が今後連携強化して人・農地プランの作成と合わせて、更にこのいきいき農地バンク方式を拡大していきたいと考えています。

今後とも本県農地の6割を占める中山間地域が抱える課題に対策を行いながら、本県農業・農村の持続的発展を図ってまいりますので、ご指導よろしくお願いいたします。

荒木副知事

自動車専用道路の通行料金についてお答えをいたします。

自動車専用道路は、複数の手法により整備されてきました。播但連絡道路は、

昭和 45 年から県道路公社による有料道路事業として整備をしてまいりました。平成に入り、交通量の伸びの鈍化、建設費の上昇の中で、地方部の自動車専用道路を中心に有料道路事業の採算性の確保が困難となりました。

このため、国直轄事業等による無料の道路整備が進められてきました。県では、この方式により、北近畿豊岡自動車道が整備されました。その後、平成 17 年の道路関係 4 公団民営化に伴い、有料道路事業の採算性の確保が一層困難となりました。このため、大阪湾岸道路西伸部は、国直轄事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業の合併方式が採用されています。このように、自動車専用道路は、整備手法により有料区間と無料区間が定められています。

播但連絡道路は、いまだ借入金がありまして、無料化は困難ではありますが、全線開通時に姫路ジャンクションから和田山間が普通車で 2,000 円でありましたものを平成 18 年 6 月には 1,400 円に値下げを実施させていただきました。

平成 29 年 4 月からは、平日限定ではありますが、社会実験により普通車の上限を 1,000 円とさせていただいています。

国では、自動車専用道路の今後の大規模修繕、更新等に当たりまして、諸外国が無料道路を有料道路としている事例も参考に、有料道路事業による利用者負担、税負担によります直轄事業など、財源のあり方の検討が必要であるとされてございます。

県におきましては、国のこの動向を注視してまいりたいと考えています。

播但有料道路の大規模修繕や橋梁耐震対策につきましては、料金水準を変えずに料金徴収期間を延長することが適切であるとの有識者会議のご意見をいただきました。これを踏まえ、引き続き安全・安心で質の高いサービスの維持に取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

加藤警察本部長

信号機等、交通安全施設の適切な設置・管理について、お答えいたします。

信号機をはじめとする交通安全施設の整備に当たりましては、これまでも地域住民などからの要望に対して、丁寧な説明に努めてきたところでございます

けれども、今後、その必要性の低下した既存施設の撤去を進めていくためには、やはりいかに地域住民に納得していただくかが重要な課題であると認識しているところでございます。

そこで、県警察におきましては、この地域住民などとの合意形成方策を含めまして、交通安全施設整備のあり方について検討するため、昨年7月に大学教授や道路管理者のほか、道路利用者などを構成員とする委員会を立ち上げて討議を重ねておりますが、同委員会におきましても、地域住民などに対して信号機を撤去する理由や撤去後の安全対策などについて、交通事故の発生状況などの客観的な根拠を提示するなどして、分かりやすく丁寧な説明をすることが重要であるという旨のご意見が出されているところでございます。

警察としましては、今後、交通の安全と円滑を図るための交通安全施設の整備が県民の理解と協力のもと進められますように、先ほど申しました委員会での最終意見も踏まえながら、より一層、丁寧な説明を行っていく所存でございますが、議員が例示されました信号機の統合ですとかラウンドアバウトの導入による信号機の撤去などにつきましては、既に実施した例もありますし、その地域住民などのご理解を得るために有効な手段の一つであると考えられますので、今後も地域の交通事情を踏まえて検討してまいりたいと考えております。

上野英一

時間がありませんので、ちょっとコメントだけさせていただきます。

いずれの質問もですね、今現状、いろいろ取組をされていることは理解もしとるんです、それはそれでね。ただ、現場において、やっぱり若干温度差があるというんか、本当に現場の状況等を見れば今の施策だけではなかなか追いついていないなというのがあります。そういう意味で、今回質問をさせていただいて、また、具体的な提案もさせていただきます。

最後に、今、新型コロナウイルスで非常に経済が停滞をいたしています。本当に大変な状況になっておりまして、いろいろな人の話を聞いていても、リーマンショック以上の経済が停滞をするのではないかなというふうに言われておりますので、自粛ムードも当然よく分かるんですが、対策としてそういうのもよく分かるんですが、やっぱりそこはかなり厳しいのが現状ではないかなとい

うふうに思います。

この前、知事の答弁で、インバウンドに関して3%ほどやというような話があったんですが、やっぱり姫路でもホテルの支配人に聞きますと、全部キャンセルやとかということで、やっぱり打撃が非常に大きいということを言われております。

そういう意味で、いろんな施策をもう既に展開をしていただいておりますけれども、更に事業者の意見を吸い上げてですね、いろんな対策を打っていただくことをお願いをいたしまして、質問とさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。