

令和4年9月定例会 県土整備委員会（事前）

令和4年9月9日（金）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

福山委員長

休憩前に引き続き、委員会を開会いたします。（11時47分）

これより、県土整備部関係の調査を行います。

この際、県土整備部関係の9月定例会提出予定議案等について理事者側から説明を願うとともに、報告事項があればこれを受けることにいたします。

【提出予定議案等】（説明資料，説明資料（その2），資料1）

- 議案第1号 令和4年度徳島県一般会計補正予算（第6号）
- 議案第2号 令和4年度徳島県一般会計補正予算（第7号）
- 議案第7号 徳島県県土整備関係手数料条例の一部改正について
- 議案第16号 令和4年度県単独道路事業費に対する受益市町負担金について
- 議案第17号 令和4年度県営都市計画事業費に対する受益市町負担金について
- 議案第18号 令和4年度県単独砂防事業費等に対する受益市町村負担金について
- 議案第19号 令和4年度流域下水道事業費に対する受益市町負担金について
- 議案第20号 令和4年度港湾建設事業費に対する受益市負担金について
- 議案第21号 不動産の処分について
- 議案第29号 令和3年度徳島県流域下水道事業会計決算の認定について
- 報告第1号 徳島県継続費精算報告書について
- 報告第2号 令和3年度決算に係る資金不足比率の報告について
- 報告第3号 損害賠償（道路事故）の額の決定及び和解に係る専決処分の報告について

【報告事項】

- JR牟岐線・鳴門線における意識調査の中間とりまとめについて（資料2）

松野県土整備部長

それでは、今議会に提出を予定いたしております県土整備部関係の案件につきまして、御説明申し上げます。

県土整備委員会説明資料，同説明資料（その2）で御説明させていただきます。

県土整備委員会説明資料は、9月補正予算の先議分に係るもので、同説明資料（その2）につきましては、繰越明許費，その他の議案等に係るものでございます。

まず、県土整備委員会説明資料の目次を御覧ください。

御審議いただきます案件は、令和4年度9月補正一般会計・特別会計予算として、歳入歳出予算でございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

一般会計の歳入歳出予算総括表でございます。

令和4年度9月補正予算につきましては、原油価格、物価高騰と言った喫緊の課題に切れ目なく対応するため、今回、先議にてお願いするものでございます。

それでは、表の下から3段目の計の欄を御覧ください。

左から3列目の補正額欄に記載しておりますとおり、県土整備部合計で3億8,200万円の増額をお願いしております。

その右隣の計の欄には、補正後の額を記載してございますが647億1,175万1,000円となっております。

また、補正額の財源につきましては、右の財源内訳欄に括弧書きで記載してございます。

次に、2ページを御覧ください。

特別会計でございます。

今回、特別会計の補正はございません。

続いて、3ページを御覧ください。

補正予算に係る課別の主要事項説明でございます。

運輸政策課といたしまして、GXの推進に取り組む運送事業者に対し、燃油価格高騰分の一部を支援する経費として3億8,200万円の補正をお願いしております。

引き続き、説明資料（その2）の御説明をいたします。

目次を御覧ください。

御審議いただきます案件は、まず、一般会計・特別会計予算として、繰越明許費でございます。

また、その他の議案等といたしまして、条例案、受益市町村負担金、不動産の処分、徳島県流域下水道事業会計決算、継続費精算報告、資金不足比率の報告及び専決処分の報告についてでございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

繰越明許費でございます。

繰越明許費を早期に設定することにより、適正な工期を確保し、県土強^{じん}靱化と建設現場の働き方改革をより一層推進するため、この度、繰越明許費の設定をお願いするものでございます。

このページから8ページにかけては、一般会計といたしまして、今回、新たに御承認をお願いする事業の翌年度繰越予定額を記載してございます。

8ページを御覧ください。

翌年度繰越予定額の合計は、表の最下段、右から2列目の欄に記載のとおり、166億4,200万円となっております。

9ページを御覧ください。

このページからは、その他の議案等でございます。

まず、（1）条例案でございます。

ア、徳島県県土整備関係手数料条例の一部を改正する条例案につきましては、建築基準法の一部が改正されたことに伴い、所要の整理を行うものでございます。

10ページを御覧ください。

（2）受益市町村負担金でございます。

このページから16ページにかけては、道路整備課、都市計画課、砂防・気候防災課、水・環境課、運輸政策課が所管する事業につきまして、事業の実施を予定しております市町村ごとに、事業内容、事業費、負担金の額、事業費に対する負担金の割合を記載いたしております。

これらの事業につきましては、地元市町村と事前に十分協議をした上で実施しておりますので、御理解いただけますようお願いいたします。

17ページを御覧ください。

（3）不動産の処分についてでございます。

徳島小松島港津田地区企業用地といたしまして、表に記載の県有地を、徳島港湾荷役株式会社などに予定価格8億6,479万5,007円で売払いをすることとしております。

別紙の資料（その1）を御覧ください。

表に記載のとおり、全14区画のうち、残り6区画全てにおきまして、徳島港湾荷役株式会社ほか3者から契約の申込みがありましたので、企業用地を売却いたします。これにより、今回分譲している企業用地は完売となります。

今後のスケジュールといたしましては、令和4年11月より所有権移転登記を行いつつ、12月に土地の引渡しを予定しております。

説明資料（その2）にも戻りまして、18ページを御覧ください。

（4）令和3年度徳島県流域下水道事業会計決算の認定でございます。

これは、地方公営企業法第30条第4項の規定により、監査委員の意見を付けて議会の認定を頂くため、今議会に提案しようとするものでございます。

なお、この事業会計の決算の概要につきましては、さきの6月定例会におきまして、御説明させていただいたところでございます。

19ページを御覧ください。

（5）徳島県継続費精算報告書についてでございます。

このページから21ページにかけては、令和元年度から令和3年度にかけて継続費を設定いたしました落合2号トンネル新設事業ほか3事業につきまして、令和4年2月定例会におきましてお認めいただきました変更額のとおり、精算したことを報告するものでございます。

22ページを御覧ください。

（6）令和3年度決算に係る資金不足比率の報告についてでございます。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第1項の規定に基づきまして、港湾等整備事業特別会計と流域下水道事業会計の二つの事業会計につきまして、令和3年度決算に係る資金不足比率を報告するものでございまして、両会計とも資金不足額は発生しておりません。

23ページを御覧ください。

資金不足比率の議会への御報告に先立ちまして、同法の規定により、県監査委員による審査をお願いしております。

その結果、24ページに記載しておりますとおりでございますけれども、資金不足比率審査意見書の第5、審査の意見欄にございますが、資金不足比率及びその算定の基礎となる

事項を記載した書類は、いずれも適正なものとしてお認めいただいております。

26ページを御覧ください。

（7）専決処分の報告についてでございます。

道路事故の損害賠償額の決定及び和解に係る専決処分の報告について記載しておりません。

阿波市などで発生しました道路事故10件につきまして、それぞれ記載の賠償金額で和解が成立しましたので、専決処分を行ったものでございます。

以上で、提出を予定しております案件の説明を終わらせていただきます。

引き続き、報告事項を1点御報告させていただきます。

資料（その2）を御覧ください。

J R 牟岐線・鳴門線における意識調査の中間とりまとめについてでございます。

1、調査概要の（2）に対象路線がございまして、J R 四国における営業係数、100円の収入を得るために掛かる経費でございますが、全路線のワースト5位に入っている牟岐線の阿南駅以南及び鳴門線といたしまして、（3）対象者は、沿線の高校生と進学後鉄道での通学が見込まれる中学3年生などの学生や一般の駅利用者を対象として、鉄道利用に対する意識調査を実施いたしております。

その結果、2にございましておき5,277人の方から回答を頂き、鉄道を利用又は予定している方が2,112人と全体の4割に上っております。このうち、約7割に当たる1,380人がほぼ毎日利用、8割超に当たる1,722人がJ Rが廃線になると困ると回答、6割超に当たります1,361人が鉄道のままの存続を希望といった結果でありました。

また、沿線の中高生5,018人のうち、約4割に当たる1,853人が、鉄道を利用又は予定しており、重要な通学手段として定着していることが確認されました。

今回の意識調査の結果を踏まえ、去る9月2日、徳島県生活交通協議会ワーキング部会を開催し、県内市町村、交通事業者とともに、県内の鉄道を取り巻く厳しい状況を共有し、利用促進に取り組むことを確認したところでございます。

今後も、県がリーダーシップを発揮し、地域住民の移動手段として定着している鉄道の維持・存続に向け、しっかり取り組んでまいりたいと考えております。

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

福山委員長

以上で、説明等は終わりました。

午食のため休憩いたします（11時58分）

福山委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。（13時02分）

それでは、質疑をどうぞ。

元木委員

私からは燃油価格高騰の影響を受けるトラック、運送事業者への支援についてお伺いをさせていただきます。

今回の補正予算案では、燃油価格高騰の影響を受けるトラック事業者への支援を行うこととされておりまして、コロナ下において物流を取り巻く環境が激変している中、県内業界にも様々な影響をもたらしている課題であると考えております。

国土交通省の来年度の概算要求を見ておりましても、トラックの働き方改革や脱炭素化、効率化への取組を拡充しており、厳しい経営環境が続く中、持続可能で強固な事業基盤を支えていくこととされています。

国土交通省では、トラック輸送の効率化によるCO₂の排出量削減効果の見える化を促すために新たな事例集を作成して、効果を定量的に示し、運送事業者や荷主などにも周知することでCO₂排出削減への効率的な輸送形態への転換を促すとのことであります。輸送の効率化に先行して、ガイドラインに4品目、特に対象品目として選定して、中継ぎ輸送などの実証実験も引き続き実施するというところでございます。

こういった国の動きに呼応して、県においても近隣府県との連携の下、物流業界におけるGXの推進について各事業者に県民生活の向上や円滑な事業活動の推進に向けた御理解、御協力を頂きながら、本県のトラック運送サービスの存続と安定的な物流の確保を行っていただきたいと願う次第でございます。

ついては、まず、近年における県内のトラック業界を取り巻く現状と課題について県の基本認識をお伺いさせていただきたいと思っております。

佐野運輸政策課長

今、元木委員から、現在のトラック運送業界の現状と課題というお話を頂きました。

トラック運送事業者は県民の生活や経済産業活動を支える重要なサプライチェーンの一翼として、また、大規模災害の発生時には救援物資等の輸送を担うとともに、今般の新型コロナウイルス感染症の拡大におきまして、エッセンシャルワーカーとして安定した物流の確保を担っていただいているところでございます。

このような中、コロナ禍からの回復に伴う燃油需要拡大やウクライナ情勢、さらには円安などによりまして、燃油価格、物価高騰が続いておりまして、国の原油元売会社への補助金の効果が一定程度あるものの、依然として価格は高止まりが続いております。中小企業者がほとんどの集まりであります同事業者は、荷主に対する運賃、料金の交渉力も弱く、価格転嫁が進まない状況にありまして、厳しい経営環境に直面していると認識しております。

また、トラックドライバーは全業種の平均より2割ほど長い労働時間、1割から2割少ない賃金のため、担い手がなかなか集まらないという状況、さらには全国で平均いたしませんと高齢化率、平均年齢が50歳という状況もございます。

このような中、これまで県のほうにこの業界を代表いたします徳島県トラック協会から4月と8月の2回にわたりまして要望を頂きまして、この中で業界の厳しい現状の説明、そして、事業継続に向けた支援につきまして知事に要望いただいたという現状でございます。

元木委員

ただいま県のほうから、ウクライナ情勢ですとか、最近の円安の影響によって荷主等が影響を受けておるといったお話ですとか、特にトラックのドライバー不足が大きな課題になっていて、高齢化の問題ですとか、あるいは安全対策、働きやすい職場づくりといった課題があるといった御指摘だったと思います。

燃油価格というのは元々不安定でございまして、急激に上昇する燃料コストの負担増加による経営リスクというのが常に存在します。各事業者の自助努力のみでは解決できない負担の増加分については、国と合わせて県においても、やはり必要な支援を行っていくことが重要であると考えております。

つきましては、今回緊急対策予算を計上しているトラック運送事業者GXチャレンジ支援事業について、支援の内容を具体的に教えていただけたらと思います。

佐野運輸政策課長

今、委員のほうから、今回計上させていただいています支援事業の内容について御質問を頂きました。

燃油価格高騰によりまして影響を受けておりますトラック運送事業者への負担軽減を図るため、GXの推進に取り組む事業者に対しまして、燃油価格高騰分の一部を支援するものでございます。

事業者の支援内容といたしましては、県内に本社又は支店、営業所等を有する中小企業者でございます。一般貨物、特定貨物及び貨物軽自動車運送業、いわゆる緑ナンバー、黒ナンバーを取得して運送業を継続的に営む者でございまして、燃費向上や環境配慮につながるエコドライブの実施や、環境対応車の導入などのGXの推進に取り組む者に対しまして、道路運送車両法のトラック車両の区分に基づき、普通自動車というのがこの車両法においては車長が4.7メートルを超えるもの、一般的に大体4トン以上のトラックとなっておりますが、これに対して1台当たり5万3,000円、そして小型自動車につきましては車長が4.7メートル以下、一般的には2トン程度となりますが、これに対しまして2万6,000円、そして軽自動車につきましては1万円を定額で支援させていただきたいと考えております。

元木委員

今回の支援の考え方で、普通自動車、小型自動車、軽自動車の区分でそれぞれ1台当たりの金額を設定して支援を行っていくというスキームでございます。

この1台当たりの支援額の算定の考え方について教えていただけたらと思います。

佐野運輸政策課長

今、元木委員のほうから、この支援額の算定の考え方という御質問を頂きました。

この1台当たりの支援額の算定の考え方につきましては、まず四つの項目からこの算定額を計算しております。

それで、一つ目の項目といたしまして、1リットル当たりの軽油高騰額として、資源エネルギー庁が出している値の高騰後と高騰前の単価の差、高騰後というのが令和4年4

月、そして高騰前というのが令和3年4月、この単価差をまずは軽油高騰額として設定をさせていただきます。

それと、二つ目の項目といたしまして、各車両1台当たりの軽油使用量につきましては、これは総務省から出ておりますが、総務省の運輸事業の振興の助成に関する法律に基づく施行規則に告示されている値がございます。その1か月当たりのトラックの標準的な軽油使用量を使用させていただいているところでございます。

ちなみに、普通自動車であれば1台1月当たり1,073リットルという形になっております。それで小型の自動車におきましては、これに統計データによります走行距離等も勘案しまして月1台当たり536リットルというような形で計算させていただいております。

それで、三つ目の項目といたしましては、支援期間としてGX等の取組期間と準備期間ということで4か月を想定させていただいております。

最後の項目でございますが、この支援金を県と事業者で負担を折半するという考え方の下、支援率というのを決めさせていただきまして、2分の1と設定させていただきます。

この4項目を掛け合わせて、普通自動車であれば5万3,000円、小型自動車だったら2万6,000円、軽自動車については1万円という金額を算定させていただいております。

元木委員

軽油とガソリンそれぞれについて1リットル当たりの燃油高騰額ということで、高騰前令和3年4月と、高騰後の令和4年4月の差額に対して一定割合を支援するというようなお話でございました。

また、この標準的な軽油使用量を総務省告示による数値で拾っておられるというようなお話でしたけれども、なるべく県内の実態を可能な限りお調べいただいて、公平・公正性を保てるような仕組みにさせていただきたいと思っております。

そして、近隣県とも連携しながら、県内の事業者さんでも県外で主に仕事を請け負っておられる事業者もいますし、県外ナンバーを持たれて県内で事業を営んでおられる方等もあると思っておりますので、そういった県をまたがっての不均衡というのが起きないように取組についても配慮していただけたらと思う次第でございます。

さらに、この4か月ということでございますけれども、今回のこの円安ですとかウクライナ危機というのは長期戦になると予測されておまして、4か月を超えた後も恐らく影響が残っていくんじゃないかなと思っておりますので、更なる追加の支援というのもまたその時期にしっかりと対応して検討していただきたいと思う次第でございます。

次に、支援の要件として、エコドライブの実践ですとか環境配慮型車両の導入促進などを掲げてGXの推進に取り組むこととなっておりますが、具体的な取組内容についてお伺いをさせていただきます。

佐野運輸政策課長

今元木委員のほうから、このGXの推進ということを条件にさせていただいておりますので、具体的な内容の御質問を頂きました。

燃油価格が高騰する中で、トラック業界におきましては、荷主等との関係で運賃への価格転嫁が進まないという状況でございます。こういうことでございますので、この機会に

業界におきまして、持続可能な経営につながるGXの推進の取組を支援するというものでございます。

支援金の申請時に、例えば、今委員のほうから何点か項目をおっしゃっていただきましたが、基本的な項目を御説明させていただきますと、まず、エコドライブの実施です。もう一つの項目の中にも実施内容といたしまして、燃費の定量的な目標の設定、さらにアイドリングストップの励行、そして、不要な急発進、急減速の回避、エコタイヤの導入、こういった項目がエコドライブの実施です。

そして、大きなもう一つの項目といたしまして、環境保全のための取組体制の整備ということで、ここで環境対応車の検討や導入などです。

そして、自動車の適切な点検整備ということで、自動車の適切な点検をすることによって、燃費向上等に当然つながってまいりますので、その一環といたしまして、例えば、空気圧の管理などです。そして、あとは経営改善ということで、先ほども少し御説明いたしましたが、価格転嫁がなかなか進まないということもございますので、その一つの手法として、燃料サーチャージという制度がございます。この制度の導入、検討などということで、この項目につきまして、GXの推進に係る計画書というのを我々として用意いたしますので、これを提出していただきまして、一定期間の取組をしていただき、継続的な取組が見込まれる時点で、計画に対する自己評価書等を提出していただくというようなスキームにしております。

元木委員

トラック業界のGXについては、県でも税制でそういった環境配慮型の車両を取得しやすいような仕組みですとか、国による支援ですとか、様々な支援がなされておりますけれども、そういった関係部局としっかりと連携をしていただいで、効果的な取組にさせていただきたいと思う次第でございます。

コロナ禍によりまして、物流業界の停滞が懸念されておりますけれども、元請企業と下請企業の良い信頼関係の下、運転手不足の問題や、安全対策、事故抑止、そしてまずは物流デジタル化への対応、車両やタイヤなどの価格高騰対策、そして適切な燃料サーチャージの設定など、諸課題の解決に向けまして、県からも有効な働き掛けをしていただきまして、県内物流業界の安定的な発展につなげていただきますよう要望させていただきます。

扶川委員

今、元木委員がほとんど聞いたので、余り聞くことがありませんけれど、ちょっと追加で教えてください。

中小業者はどのような定義ですか。

佐野運輸政策課長

中小業者というのが、一般的に当然法律で決められている業者ということで、ここに中小業者って書いてますけれど、この中には小規模事業者、個人事業者も含まれるということで対象としております。

扶川委員

対象は、普通、小型、軽、何台ぐらいずつの見通しなんですか。

佐野運輸政策課長

今、扶川委員のほうから、対象車両というお話があったと思います。徳島県内に今回対象とする車両は全部で8,700台ほどございます。このうち、普通自動車につきましては6,600台ほど、そして小型自動車に関しましては480台ほど、そして軽自動車については1,700台ほどというような構成になっております。

扶川委員

先ほど私も聞こうと思っていましたが、個人事業主にとったら、どういうGXの対応ができるかっていうのを考えてみると、急発進とかアイドリングストップとか、それから空気圧とか、このあたりだと投資なしでできます。しかし、車を買って替えるのはもちろんですけれど、タイヤを換えるのだから大変ですから、1台しか車を持っていない人に1万円あげるからタイヤ買えと言ったって無理です。

だから、そのあたりは柔軟に、アイドリングをやめますとか、急発進に気を付けますとか、空気圧点検をしますとか、幾つかの項目を満たせば、特に1台しか車を持っていないような個人事業者も対象にしてあげてほしいんです。そのあたりはどうですか。

佐野運輸政策課長

扶川委員のほうから、今回のGXの推進というテーマの下、いろいろな項目を設定させていただいておりますが、当然大手の企業から個人事業者まで相手にしておりますので、柔軟な対応をしてほしいという話がありました。

今回、設定させていただいている項目につきましては、先ほど説明した以外にも項目がありまして、この項目を全て満足してくださいというわけではありません。委員お話しのように、そういった安易なアイドリングストップなどを実践、そして継続していただくというような項目においても今回の対象になっていくということで、今後スキームを考えていく中でどの程度の項目をしていただければいいかということについては詰めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

扶川委員

現場でずっと付いて見ているわけじゃないので、ちゃんとやっているかどうかの点検が難しい項目もあろうかと思うんですけれど、そのあたりもどうするかです。

例えば、私のところは低燃費でやりますとか急発進はやめますとかアイドリングストップしますということは点検できません。空気圧ぐらいは行けば分かりますけれど、そのあたりも含めて、これとGXをセットにするというのは単なる損失補填じゃなくて一石二鳥の効果を狙ったものなんでしょうけれど、やはり基本は車を持って走っている以上は燃油高騰の被害を受けているわけですから、弾力的にしてあげたらいいんじゃないかと思いません。極端なことを言えば、商売が余り活発じゃなくて、余り仕事がない人だったら走らな

いから燃油高騰の影響を受けないなんてこともあり得ますけど、それでも走るときにはガソリン代が上がるわけです。そういう場合には、その小規模業者に合わせた対応をしていただきたい。小さな業者でしたら5,000円の補助でも喜ばれます。そのあたりを配慮の上、運用していただきたいんですが、いかがですか。

佐野運輸政策課長

いろいろな対象者がございますが、当然、我々も幅広く対象にしております。今、扶川委員から頂いた意見を十分に参考にさせていただきまして、幅広く皆さんがこの支援を受けられるように今後柔軟なスキームを検討してまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

扶川委員

中途半端に時間を残しちゃったんですけど、時間までちょっとだけ下水道のことをお尋ねします。

旧吉野川流域下水道に関して、20年前から私は見直しをするべきだと言ってきましたが、各自治体で見直しが進んで、ようやくそれが実現しようとしています。実現しようとしてるといっても、そうしなければ財政がもたないというようなことを申し上げてきたんですけど、現にそうなっている。

見直せばいいことなんですけど、じゃあその後どのように汚水処理を進めていくかということが重要でありまして、下水道の計画から外れた地域の単独槽とか、くみ取便所なんかをどう減らしていくかということが大事だと思うんです。

その縮小されるエリアの中で、単独槽とかくみ取便所がどのくらい残っていくのかということについてはどのように把握されていますか。

姫氏原水・環境課長

ただいま扶川委員から、下水道が縮小されるエリアに単独槽がどのくらい残っているのかという質問を頂きました。

現在、私のほうでは下水道の縮小されるエリアでの単独槽の数というのを正確に把握できておりません。令和3年度末現在で旧吉野川流域下水道が共有されている1市4町において、どれだけ単独槽があるかということで、保健所で把握している数を報告させていただきます。

鳴門市で約1万1,200基、松茂町で約1,500基、北島町で約3,500基、藍住町で約5,300基、板野町で約1,800基ということで合計約2万3,300基の単独処理浄化槽があると把握しております。

扶川委員

このうち下水道の計画の中に残る分もあるわけで、残らない部分がどれだけというのは数字が出ないようですけど、いずれにしても、合併処理浄化槽にしていかなければ汚水処理は進みません。それをどのように進めようとしているのかお考えをお聞かせください。

姫氏原水・環境課長

ただいま扶川委員から、合併処理浄化槽の整備促進をどのようにしていくのかという御質問を頂きました。

県では、合併処理浄化槽の整備を促進するため昭和63年度から市町村に対する補助制度を設けております。具体的には、合併処理浄化槽を設置する個人に対して、個人に市町村が補助する場合、費用の一部を市町村に対して補助しております。

平成15年度からは市町村自らが浄化槽の整備管理を行います市町村設置型浄化槽整備も補助対象の範囲に含めて実施しております。

加えて、平成20年度からは不要となる単独処理浄化槽やくみ取槽の撤去費用、また、令和元年度からは単独処理浄化槽からの転換を行った際に生じる宅内配管の工事費にも補助を行っており、補助メニューの充実を図っているところです。

また、今年度においても、くみ取槽から転換を行う場合、宅内配管工事費も対象に加え補助制度の拡充を図るとともに、浄化槽の人槽算定基準を緩和するなど、合併処理浄化槽の普及に向けた支援を拡大し、転換が進みやすい環境づくりに努めているところであります。

さらに、合併処理浄化槽への転換に向けた意識の醸成というのが大事になってきますので、市町村と連携し出前講座やパネル展、また街頭キャンペーンなどを実施しており、今後もこうした啓発活動を継続してまいります。

扶川委員

市町村設置型の浄化槽というのは、これもずっと前から西の山城のほうでやられてたものを聞いたりして推進を求めてきたんですが、なかなか一気に進んでおりません。何がネックになっているのか、どのようにすれば進められるのかお考えをお聞かせください。

姫氏原水・環境課長

ただいま扶川委員から、市町村設置型浄化槽整備の導入が進んでいない、何がネックになっているのか、またどうやったら進むのかという質問を頂きました。

市町村設置型浄化槽整備といいますのは、市町村が実施主体となって個人宅や事業所等への浄化槽の設置を行い、市町村が清掃、保守点検及び法定検査などの維持管理を実施し、使用者から使用料を徴収するなど一連の業務を行うものであります。

本県では、現在、三好市と東みよし町において事業が実施されているところであり、三好市では平成15年度から旧井川町で直営方式、平成17年度から旧山城町でP F I方式により事業を開始し、平成27年度から三好市全域においてP F I方式で事業が展開されております。また、令和元年10月からは東みよし町においてP F I方式による事業が開始されております。

この事業の特徴としましては、下水道や集落排水施設と同様に、広域的な汚水処理サービスの平準化が図られること、市町村が管理者となることから維持管理が適切かつ確実に実施できること、個人の設置工事費に比べて負担が1割と少ないことなどがございます。

しかしながら、市町村で事業を行いますので、市町村職員の事務量が増えたり、人件費

等管理コストが大きくなるということもあってなかなか進んでいないということが考えられます。

しかしながら、PFI方式を導入することで、市町村の事務量、人件費の削減が見込めるメリットがございますので、県としましてPFI方式も含めて市町村設置型の浄化槽整備の導入を市町村に積極的に働きかけているところでございます。

福山委員長

扶川委員，まとめてください。

扶川委員

まだちょっと聞きたいことがありますけれど、付託委員会ないし消費者・環境対策特別委員会に回します。終わります。

岡田副委員長

先ほど来、質問されておりますトラックの燃油の件なんですけども、コロナで非常にトラックの物流の需要が高まってきて、それで今回燃油価格の高騰ということなんです。長い期間高騰し続けてきて、今高止まりという状況で、業界の中では非常に負荷が掛かってきている部分が大きくなってきていると思います。

徳島県にとりましては、農林水産物も工業製品もトラック輸送を通じて県外、また首都圏に出ていくというところで、欠かせない一つの物流形態の主要な分野でありますので、是非その産業を守って行って、この今非常に厳しいときに次につなげていけるような支援ということで、今回英断していただけたのかなと思っております。

委員長と私も直接業界の方から詳しく話を聞かせていただきまして、本当に困っている現状と、もう一つは、輸送費が上げれないというか、業界としてはお客さんに対して上乘せの部分を燃料サーチャージというか、それが上がってきたから上げさせてくれるところに行くとなかなかその話が進まない。また先ほどもおっしゃっていましたが、業界の中の競争というのでも県内のみならず県外からの競争とか、非常にいろんな競争の中にあって、自分のところが高い値段でなかなか相手との交渉がしにくいというような本当に厳しい業界であるというお話も伺った中にあります。

しかし、徳島の産業にとりましてはなくてはならない業界ですし、今一番厳しいところであるのを次につなげるように継続、持続して行っていただく。

また、コロナで個人の買物の仕方が変わってまして、オンラインでぴっと押したら荷物が届くというのを私らの周りの皆さんもおっしゃっています。本当に物流というのは生活の中で欠かせないインフラの基盤になっているところもありますので、そこが今回維持できるということになっていくのが非常に有り難いと思っているところです。

ただ、GXを伴うという条件を付けられているんですけれど、その部分においては、単に今回厳しいところに補填しますというのではなくて、やはり、県としてもこういうふうな要望があるというのでもきちんと相手方と相談しながら決めて行っていただきたい。県としてはこういうところをきちんとしてくださいねという希望というか要望を伝えていただいて、この支援を機にそれぞれの業界と今後やり取り、情報交換できるような機会を作る

きっかけにしていただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

佐野運輸政策課長

今、岡田副委員長のほうから、今回の支援を契機に業界とどのような協議、話し合い、そして期待をしていくのかという御質問を頂きました。

先ほども副委員長のほうからお話でしたが、この8月10日に委員長、副委員長同席の下、トラック協会には知事に要望していただいたところでもございまして、その中で業界の抱える諸事情を踏まえまして、今回こういった緊急的な支援を行うこととさせていただいたところでもございます。

しかし、先ほども副委員長がおっしゃられていましたが、燃油価格高騰は長期に及ぶおそれがあるということもございまして、トラック運送事業者の持続可能な経営のために、今回GXの推進による効果を十分に検証していただきまして、取組を継続していただければと思っております。

今回の支援的にはGXということでもございますが、この取組というのは、やはり燃費向上等、今後の経営改善につながると我々も思っております。

そして、燃油価格高騰分を速やかに運賃料金へ価格転嫁する仕組みもやはり最終的には必要になると思っておりますので、燃料サーチャージ等の周知に関しまして、やはり荷主、関係団体、そして企業等への理解が得られるように、自らも働き掛けを行っていただきまして、やはり適正な対価、運賃が頂けるように、業界の皆さんのほうには、我々もしっかり協力してまいります。より一層努力をお願いしたいと考えております。

岡田副委員長

ありがとうございます。

あと、燃油サーチャージの件なんですけれど、飛行機の運賃はすぐに燃油サーチャージでプラスで支払われたんです。燃油が高騰したときに飛行機代にサーチャージでプラスですというので受け入れられた体制があるんです。

それともう一つ、最近テレビのニュースで運送協会等の適正な価格の運賃を払いましょうみたいなPRを1日に二、三回見るような感じです。皆さんにこういう状況なので適正な価格の部分をお払くださいという、業界の自助努力としてのCMといいますか、広報をされています。業界としても一生懸命自助努力をしながら理解をしてもらおうというのと、現実の部分をお皆さんに知ってもらって、物流の大変さというのを御理解いただけるようにされていると思っておりますので、是非県としてもその部分のサポート、応援をしていただきたい。徳島県には絶対に欠かせない業界ですし、実際こういう現実なんですっていうところ、徳島の産業を支えている基盤の産業であるということも知っていただけるように、是非応援していただけるような取組をしていただければと思います。

是非よろしくお願いしたいと思います。終わります。

福山委員長

ほかに質疑はありませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは、これをもって質疑を終わります。

以上で、県土整備部関係の調査を終わります。

これをもって、県土整備委員会を閉会いたします。（13時36分）