

## 令和2年6月定例会 企画財政委員会の概要

日時 令和2年6月29日（月） 開会 午前10時  
閉会 午後 1時57分

場所 第1委員会室

出席委員 吉良英敏委員長  
杉島理一郎副委員長  
松井弘委員、新井一徳委員、田村琢実委員、長峰宏芳委員、  
並木正年委員、白根大輔委員、蒲生徳明委員、高橋稔裕委員

欠席委員 鈴木正人委員

説明者 堀光敦史企画財政部長、廣川達郎政策・財務局長、  
加藤繁行政改革・ICT局長、石井貴司地域経営局長、  
竹島晃企画財政部参事、仲山良二企画総務課長、竹内康樹計画調整課長、  
梅本祐子財政課長、塚田務改革推進課長、小田恵美情報システム課長、  
都丸久地域政策課長、大山澄男市町村課長、石川護土地水政策課長、  
浪江治交通政策課長

板東博之会計管理者、島田繁出納総務課長、吉田圭二会計管理課長

村田暁俊監査事務局長、高橋健監査事務局副事務局長兼監査第一課長、  
横内ゆり監査第二課長

### 会議に付した事件並びに審査結果

#### 1 議案

議案番号	件名	結果
第88号	令和2年度埼玉県一般会計補正予算（第5号）	原案可決
第95号	専決処分の承認を求めることについて（令和2年度埼玉県一般会計補正予算（第4号））	承認
第97号	令和2年度埼玉県一般会計補正予算（第6号）	原案可決

#### 2 請願 なし

#### 所管事務調査

公共交通の利便性向上検討会議の在り方について

#### 報告事項

テレワークにおけるICTツール等の活用について

【付託議案に対する質疑】

松井委員

- 1 一般会計補正予算（第6号）に関し、日常生活や企業活動の一部自粛により、県内の地域公共交通事業者の経営はどのような影響を受けていたのか。
- 2 県内バス事業者において、民事再生法の適用を申請する会社が現れたが、今回の支援制度でバス路線は維持できるのか。
- 3 一般会計補正予算（第5号、第6号）に関し、新型コロナウイルス感染症対策推進基金の活用状況と現在の残高はどの程度あるのか。
- 4 一般会計補正予算（第4号）に関し、専決処分した埼玉県中小企業・個人事業主追加支援金について、現時点での申請状況と給付実績について伺う。

交通政策課長

- 1 国や県では緊急事態宣言発令下でも、生活や企業活動に支障が出ないように、地域公共交通機関に運行の継続を要請してきた。しかし、外出自粛や臨時休校で通勤・通学や観光客が減り、地域公共交通機関の収入は大きく減少している。鉄道については、4月の輸送人員は、東武鉄道、西武鉄道が前年比約5割の減、秩父鉄道は約6割の減、旅客収入は、東武鉄道、西武鉄道が前年比約5割の減、秩父鉄道は約7割の減となっている。路線バスについては、国土交通省が行った全国調査によると、4月、5月ともに輸送人員は前年比約5割の減、運送収入が前年比50%以上減った事業者は約6割となっている。タクシーについては、全国ハイヤー・タクシー連合会が実施した緊急のサンプル調査によると、埼玉県内事業者の4月の状況は、輸送人員、営業収入ともに前年比約6割の減、5月の輸送人員は前年比約7割の減、営業収入は前年比約6割の減となっている。県内の鉄道事業者、バス・タクシーの業界団体への聞き取りでは、5月の状況は4月より更に厳しい状況と聞いている。緊急事態宣言の解除後、需要は徐々に回復してきているものの、以前の状態にまでは戻っていないとのことである。
- 2 県ではこれまで、路線の再編や利便性向上の取組に対する補助を行うなど地域公共交通の活性化を図ってきた。また、秩父地域などの過疎地のバス路線については、国、市町村とともに路線の維持に努めてきた。しかし、新型コロナウイルスの影響により、公共交通事業者の経営は極めて厳しい状況であり、地域公共交通の運行継続が懸念されている。そこで、県民が安心して利用できる地域の足の維持・確保をするため、今回、緊急的な支援策を提出させていただいた。具体的には、まず、感染防止対策の取組を支援するため、県内全ての路線バス事業者を対象に支援金を支給する。また、過疎地域などにおいて生活の足として重要なバス路線を維持するため、現在補助している路線に対して、新型コロナウイルスの影響により、赤字幅が増える部分について、その一部を補助する。さらに、補助対象となっていない路線についても、赤字に陥る路線が増えることが懸念されるので、追加的に支援枠を増やすことを盛り込んでいる。それでもなお、路線バス事業者が倒産するような場合に備え、地域住民の移動手段を緊急的に確保する市町村に対して支援を行う。県としては、地域の実状をよく知る市町村の意向を踏まえ、国や市町村とともに連携して、しっかりと地域の足の維持・確保に努めていく。

### 財政課長

- 3 第5号及び第6号補正予算では、約27億円を活用しているほか、寄附金等の積立てや財源更正を行っており、現在の残高見込みは、45億4,834万1千円である。
- 4 6月1日から申請受付を開始し、6月26日現在で21,519件の申請があった。このうち、10,159件、10億1,590万円については、既に支給決定済みである。なお、6月26日の朝の時点において、実際に支給した分としては、8億2,580万円である。

### 高橋委員

今回の補正予算の歳入は、新型コロナウイルス感染症対策をいつまで見込んでいるのか。

### 財政課長

見込んでいる期間については、個々の歳出の事業による。例えば、医療の関係については、4月の臨時会時点では10月末までを見込んでいたが、今回の補正では年度末までの必要な経費を見込み予算計上している。全体の考え方としては、感染症の第2波への備えや、感染症と共存し、経済回復を図っていくために、現時点で必要と見込まれる経費について予算計上している。

### 新井委員

今回の寄附金の受入額は、前年の同時期と比較した場合、この時期としては多いのか。

### 財政課長

今回の寄附金は、今年度から受入れを行っているので、前年の実績はない。一般寄附と比較した場合、昨年度の一般寄附の受入額は8,064万9,870円であるのに対し、今回は現時点で2億6,000万円ほど予算計上しており、大きな金額を寄附いただいているところである。

### 新井委員

寄附の用途について、「医療従事者や医療機関の活動支援など医療提供体制の整備を目的とした事業」、「検査体制の強化など感染拡大防止を目的とした事業」、「中小・小規模事業者への支援など県経済の回復及び活性化を目的とした事業」の3つ定めているが、用途を明示した寄附は多いのか。

### 財政課長

一番多いのは、「医療提供体制の整備を目的とした事業」への寄附となっている。次に多いのは、用途を明示しないコロナ対策事業全般への寄附である。

### 新井委員

「医療提供体制の整備を目的とした事業」への寄附はいくらか。

### 財政課長

6月10日時点で、1億4,645万円程度である。

## 新井委員

県ホームページのトップページに新型コロナウイルス感染症対策総合サイトがあるが、寄附のページが分かりにくい。新型コロナウイルス感染症対策のために、何らかの形で支援したいという方が県内外問わずたくさんいるので、寄附しやすいようにホームページを手直しするなどの工夫が必要ではないか。

## 財政課長

広報は、全般的に重要と考えている。これまでも県ホームページやSNS等を通じて寄附について周知をしてきた。今後については、彩の国だより7月号に寄附金受入れの記事を掲載する予定である。県のホームページについては、数ある情報の中から寄附金受入れに関する項目を探し出さなくてはならない状況にあるため、改善できる余地があるか検討していく。

## 並木委員

現在、県では寄附をしてもらうのを待っている状況が多いと思うが、逆に包括連携協定を締結している企業に対し寄附をお願いするようなアプローチをしているのか。

## 財政課長

企業に対して積極的にアプローチはしていない。

## 並木委員

企業にアプローチすることについて法律的に問題があるかどうか分からないが、企業局から100億円借りている状況であることから、もっと企業に対して県側からアプローチした方がよいのではないか。

## 財政課長

企業にアプローチしたら寄附をいただける場合もあると思うが、一方で県として企業に寄附をいただきに行くことはなかなか難しいのではないかという二つの側面がある。既存のほかの基金でどのように企業にアプローチしているのかを参考にしながら検討したい。

## 白根委員

今回の補正予算で、医療従事者に対して県産品を提供する予算を計上しているが、寄附をしてくれた方に対して感謝の気持ちをどのように伝えているのか。

## 財政課長

寄附をしていただいた全ての方に対し、寄附証明書とともにお礼のメッセージを送付している。今後、10万円以上寄附していただいた方に対しては感謝状を送付する予定である。なお、希望される方については、県ホームページに名前を掲載させていただくことを考えている。

## 蒲生委員

令和2年度埼玉県一般会計補正予算（第6号）の歳出予算の事業概要「収入が減少したバス路線に係る運行費用の補助」について、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が減り、減収となった場合、どのような基準で補助を行うのか。

## 交通政策課長

路線に係る運行費の赤字分の一部を補助することを考えている。基本的に、運行費用から運行収入を差し引いた運行赤字について、市町村と2分の1ずつ補助することを想定している。

---

### 【付託議案に対する討論】

なし

---

### 【所管事務に関する質問（公共交通の利便性向上検討会議の在り方について）】

#### 松井委員

この検討会議の主眼は、あと数マイルプロジェクトの推進にあると考えてよいか。また、この検討会議を立ち上げた根拠は何か。

#### 交通政策課長

昨年度、工程表でお示したとおり、あと数マイルプロジェクトには、「公共交通の利便性向上策の検討」から「鉄道連続立体交差事業等の重点整備」まで、5つの取組を位置付けている。具体的には、鉄道、バス、道路などが含まれている。今般の「公共交通の利便性向上検討会議」は、そのうち「公共交通の利便性向上策の検討」を行うための会議であり、企画財政部が所管する鉄道やバスなどの公共交通の分野で、あと数マイルプロジェクトを推進することが主眼であると考えている。検討会議の根拠は工程表にお示したとおり、今年度に有識者等による会議を開催することとしており、それに基づいて今年度予算をお認めいただいて、会議を立ち上げた。この検討会議は、県としての取組の方向性を検討する会議として、新たに要綱を定め設置したものであり、附属機関等の管理に関する要綱第20条に規定されるものに位置付けられる。

#### 松井委員

今回の検討会議は「附属機関等の管理に関する要綱」、「附属機関等への県民参加の促進に関する指針」、「会議の公開に関する指針」これらの要綱や指針が適用されると考えてよいか。

#### 交通政策課長

今回の検討会議は、附属機関等の管理に関する要綱第20条に位置付けられることから、「附属機関等の管理に関する要綱」と「附属機関等への県民参加の促進に関する指針」が適用される。附属機関等の管理に関する要綱に規定する附属機関及び協議会等の会議を対象から除くこととしている「会議の公開に関する指針」は適用されない。

#### 松井委員

この検討会議は附属機関なのか、それとも、附属機関に類似する県の要綱等に基づく協議会等なのか。

#### 交通政策課長

この検討会議は協議会等に該当する。

## 松井委員

附属機関等の管理に関する要綱第10条の規定の趣旨に従い、委員の一部を公募すべきだったと考えるが、それをしなかった理由は何か。この会議のどの部分が秘密だったのか。

## 交通政策課長

要綱第10条第1項には、公募による委員の選任について除外規定がある。具体的には、第10条第1項第1号の規定により、秘密の確保、中立・公平の確保の必要がある附属機関については、公募による選任が必ずしも求められないとされている。この検討会議は性質上、秘密の確保や中立・公平の確保が必要であり、公募は適さないと判断した。例えば、新たな用地買収を伴うような事業の場合、政策形成過程の途中の情報が公開されることで土地の買占めなどを誘発する可能性があり、その後の事業執行に支障が生じるおそれがあるためであることと、検討会議の趣旨が知見の収集、客観的・中立的なアプローチ手法の習得といった要素が大きいので、公共交通の専門家の方に出席していただくこととしたためである。また、この検討会議の内容が情報公開条例第10条第4号の審議、検討、協議に関する情報に該当すると考えたためである。

## 松井委員

要綱第20条第2項には、「協議会等には、『審議する』、『答申する』等附属機関と紛らわしい所掌事務を付与してはならない」とあるが、この検討会議はどのようなのか。

## 交通政策課長

この検討会議は、課題の整理を行い、県の取組を進めていく上で、専門家の知見の収集などを行うものであり、要綱にあるとおり、審議する場ではないと考えている。

## 松井委員

この検討会議の構成員はどのような方々か。選んだ理由は何か。

## 交通政策課長

検討会議の構成員は、名簿に記載されているとおり、埼玉大学大学院久保田教授、富山大学金山教授、福島大学吉田准教授、堀光企画財政部長、石井地域経営局長の5名である。検討会議においては、鉄道の延伸に関する検討も含めて、公共交通の利便性向上策を検討するため、都市や地域の交通政策をはじめ、実務経験などを有している方を選ばせていただいた。具体的には、今回の検討会議の委員長となられた埼玉大学大学院の久保田教授は、都市交通計画などの専門家であり、さいたま市の「地下鉄7号線延伸協議会」の委員長にも就任されるなど、埼玉の状況を把握しつつ、鉄道延伸に向けた検討に知見のある方である。また、富山大学の金山教授は、鉄道工学や交通政策の専門家であり、元々、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構出身の方である。両名とも、国土交通省の審議会等の委員にも就任されているため、国の動向等も把握されている方である。また、福島大学の吉田准教授は、地域交通政策に知見を有する専門家である。

## 松井委員

あと数マイルプロジェクトを背景とした検討会議であるにもかかわらず、東京都関係者が構成員となっていないのは何故か。

### 交通政策課長

この検討会議では、鉄道の延伸の検討も含め、高齢社会における移動手段や地域での交通アクセスなど公共交通の利便性向上策について、県としての取組を進めていく上での課題の整理や取組の方向性を検討していくものと位置付けている。そのため、東京都などの関係者は構成員としていない。

### 新井委員

審議を行う会議でないならば、秘密にする必要はないのではないか。

### 交通政策課長

県の政策形成過程の情報が公になると、今後の事業執行に支障が生じる懸念があるからである。

### 新井委員

知見の収集が目的の会議なら、要綱第10条の例外規定には当たらないのではないか。

### 交通政策課長

鉄道の延伸に関する意見が出る可能性があり、延伸の具体的な部分や答申外路線のルートなども関係することになる。

### 新井委員

執行部の裁量で都合のいい人だけ集めて会議をすることにならないか。公募しないことについては誰が判断するのか。

### 交通政策課長

公募をするかしないかの判断については、担当課が判断することになる。

### 新井委員

最終的には部長等の判断ではないのか。

### 交通政策課長

仕事を進める上で、担当ラインである部長には内容は説明している。

### 新井委員

知見を収集するのに、なぜルートの話になるのか。検討会議として矛盾していないか。

### 交通政策課長

検討会議では、答申外路線でルートが決まっていない路線について、ルートなどの考え方も知見を頂きたいと考えている。

### 新井委員

一般質問に対する答弁の中で知事からは、「今後は新たに立ち上げた東京・埼玉連携会議において、都市づくり部会を設置し、意見交換を行うこととしている」との発言があったが、有識者による検討会議との役割分担はどうなっているのか。

### 交通政策課長

連携会議の都市づくり部会では、検討テーマとして、都県境を越えた拠点間の連携強化や交通利便性向上のための意見交換を行っていくこととしている。一方、検討会議は、県内の鉄道延伸の意義や課題の整理なども含めて、県としての取組の方向性を検討していく会議である。

### 新井委員

連携会議はあくまで意見交換するためだけのものか。また、要綱は定めているか。

### 交通政策課長

まさに意見交換のための会議である。要綱としては特に定めていない。

### 新井委員

要綱がないということは、連携会議に特に色付けはないということか。

### 交通政策課長

あと数マイルプロジェクトを含め、県の状況を理解していただくために意見交換を行うものである。

### 新井委員

連携会議で行った意見交換の結果はどこに生かされるのか。要綱に基づいて何を議論する場なのかをはっきりさせるべきと考えるがいかがか。

### 交通政策課長

連携会議は都県境の連携強化のためにやっているものである一方で、検討会議は県としての取組の方向性を出していくものである。これらの取組を踏まえて工程表で示している令和3年度以降の取組を進めていくこととしている。

### 新井委員

知事は答弁で「令和2年度は、有識者会議による会議として、今後、関係者を入れた会議に変えていくつもりでございますが、まずは有識者に広く知見をいただくことを目的としている」との発言をしたが、また違う会議を設置する考えなのか。

### 交通政策課長

現時点では、検討会議は県としての取組の方向性を出していくものであり、これを踏まえて工程表で示しているとおり、令和3年度以降の取組として、関係者との調整等を進めていく予定である。答弁については、知事の思いを語っているもので、現時点では具体的な予定は定まっていない。

### 新井委員

知事の工程表では来年度調整等を進めると書いてあり、ある程度具体的な考えがあると思われるが、知事の思いつきなのか。また、工程表からのズレはないか。

### 交通政策課長

具体的なことは決まっていないが、検討会議の中で取組の方向性をまとめていただいて、令和3年度以降、関係者との調整に入っていきたいと考えており、現時点では工程表にしたがって進めている。

### 新井委員

検討会議を当日冒頭10分だけ公開して非公開とした理由は何か。

### 交通政策課長

情報公開条例第10条第4号の審議・検討等に関する情報に当たると会議において決定された。

### 新井委員

附属機関等への県民参加の促進に関する指針では、会議は原則公開となっている。ただし書きで非公開の場合として情報公開条例第10条各号に当たる場合を挙げているが、今回のケースは第10条第4号のどの部分に当たるのか。

### 交通政策課長

第10条第4号に記載されている「率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれ」に当たると考える。

### 新井委員

検討会議第1回の議題は、「検討会議の設置」、「今後の進め方」であり、第10条第4号の規定が適用されるケースとは思えないがいかがか。

### 交通政策課長

今回の会議は、専門家の知見の収集や率直な意見の交換が重要と考えた。実際、会議中に「非公開だから発言するが」との前置きの後に頂いた意見もあった。非公開だからこそ率直な発言がもらえたと理解している。

### 新井委員

2回目以降のテーマを見ると同じような理由で以降の会議も非公開になるのではと懸念している。少なくとも1回目の会議は非公開に当たらないと思うがいかがか。

### 交通政策課長

議事に入る段階から非公開とした点については、よりオープンな会議という点から考えると配慮が欠けていたと考える。

### 新井委員

有識者から非公開の意思表示があったというので間違いはないか。また、有識者からの発言でなかったことでいいか。

### 交通政策課長

当日、事務局から要綱に沿った考え方を説明し、県職員の委員の方から発言を行い、非

公開とする旨の確認を行った。有識者委員に事前に要綱などの説明をした際、非公開の方が望ましいという話も出た。特に、延伸の話では非公開が望ましいという印象を受けたため、検討会議当日に、非公開とする旨を確認した。

### 新井委員

外部の方の発議ならまだ分かるが、執行部からの提案とすれば非公開としなければならない理由があると疑念を抱かれると思うがいかがか。

### 交通政策課長

オープンにしなければ疑念を持たれるという御指摘はそのとおりだと考えるので、今後については、自由な意見交換がなされるとともに、極力疑念がもたれることがないようにやっていきたいと思う。

### 新井委員

- 1 知事は答弁で、「会議資料の取扱いや議事全体を非公開とした手続きなど、今後の会議の運営については改善の余地があると考えている。次回以降の会議の運営に生かすよう早速私から指示をした」と言っていたが、具体的にどんな指示があったのか。
- 2 今後も、知事公約実現に向けて、有識者を集めた協議会などを立ち上げることもあると思うが、会議を非公開とされてしまうと議会側で内容や過程を確認することができない。透明性を高めるために公開は必須だと思うが、今後の方針について伺いたい。

### 企画財政部長

- 1 今回の会議の経過を知事に報告したところ、全ての情報が非公開となるのは好ましくないとの判断であった。例えば、会議資料を事前に配布するとか、説明の中でも有識者が具体的に意見交換をする以外の部分についてはオープンにして差し支えないということで、次回以降、しっかりやるように指示があった。
- 2 第1回検討会議の運営に関して、配慮が足らずに、皆様方に御迷惑をおかけしたと真摯に反省をしている。政策形成途中で非公開部分をゼロにはできない部分はあるが、公開していくことが県の基本的な姿勢であるので、そのほかの協議会等も同様の運営方針で臨んでいきたい。