

令和5年5月臨時会 企画財政委員会の概要

日時 令和5年 5月23日(火) 開会 午後4時43分  
閉会 午後5時54分

場所 第1委員会室

出席委員 関根信明委員長

千葉達也副委員長

尾花瑛仁委員、藤井健志委員、細田善則委員、新井一徳委員、梅澤佳一委員、  
田村琢実委員、細川威委員、白根大輔委員、蒲生徳明委員、金野桃子委員

欠席委員 なし

説明者 中山貴洋企画財政部長、堀口幸生行政・デジタル改革局長、  
都丸久政策・財務局長、仲山良二地域経営局長、  
若松孝治企画総務課長、関根章雄財政課長、近藤光交通政策課長

廣川達郎会計管理者、岡精一出納総務課長

西村朗監査事務局長、新井裕之監査事務局副事務局長(兼)監査第一課長

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77号	令和5年度埼玉県一般会計補正予算(第1号)	原案可決

2 請願

なし

## 【付託議案に対する質疑】

### 尾花委員

- 1 地域公共交通運行継続支援事業費について、昨年度も同様の支援金を予算化しているが、昨年度との違いはあるのか。
- 2 事業者の経営状況をどのように把握しているのか。
- 3 補助台数単価の考え方、積算根拠は何か。
- 4 臨時交付金の算定方法における財政力補正による割り落としについて、令和4年9月定例会における宇田川委員からの質疑に対し、見直しを要望しているとのことであったが、これまでの要望の経過と今回の交付額に対する所見を伺う。
- 5 千葉県では小中学生と高校1年生を対象に10,000円の給付を行うが、災害復興・地域再生を目的とする基金から取り崩して財源化している。埼玉県では国庫100%による支援策で目下の対応が十分と考えているのか。財源の上乗せの選択肢も含め、予算化までにどのような議論を行ったのか。
- 6 令和4年9月定例会で、重点交付金の用途について、地域の実情に合わせた弾力的な運用を国に要望しているとの答弁があった。今回、当該交付金の増額・強化に伴って示されたルールの記載によれば、地方公共団体が推奨事業メニューよりも更に効果が高いと考えるものについては、実施計画に記載して申請可能となっている。そこで、この予算案で、埼玉県の独自策として推奨事業メニュー以外に申請したものはあるのか伺う。

### 交通政策課長

- 1 昨年度は、燃料費の急激な高騰の影響を受ける県内の乗合バス事業者及びタクシー事業者に対して、激変緩和措置として支援をした。一方で、今回の支援金は、燃料費に加えて電気料金も含めて高止まりしている状況で、大きく影響を受けている地域公共交通事業者に対し、一時的、緊急的措置として支援をするものである。具体的には、乗合バス事業者及びタクシー事業者だけではなく、電気料金高騰の影響を受けている地域鉄道事業者も新たに支援の対象とした。また、昨年度の支援金は、対象期間中の燃料価格の実績に基づいて支援額を算定し、結果的に事後に支給する形であったが、今回は、事業者に対して、緊急的措置として、より迅速に支給するため、単価に基づき燃料費等高騰の影響分について、速やかに一括で支給することとした。
- 2 国土交通省によると、令和5年3月時点において、一般路線バス及びタクシー事業者の約9割がコロナ前の令和元年同月と比較して運送収入を減少させており、バス事業者の33%、タクシー事業者の41%は、運送収入が20%以上減少している状況である。また、埼玉県内唯一の地域鉄道である秩父鉄道は、コロナ禍前の令和元年度には3,000万円程度あった鉄道事業利益が、直近の令和4年度では約4億1,000万円の赤字となっており、厳しい状況となっている。こうした状況を踏まえて、今年4月には、埼玉県バス協会及び埼玉県乗用自動車協会から、引き続き行政からの手厚い支援が必要であるとの声を頂いている。また、秩父鉄道については、3月に電気料金が経営を圧迫しているため、電気料金に対する支援を求める声を直接聞いている。
- 3 補助台数については、県内に事業所がある乗合バス事業者の2,400台、タクシー事業者の6,600台、地域鉄道事業者の204両が対象である。補助単価の考え方については、運賃が国の認可制となっているため、制度上、運賃改定時に営業に要する費

用は適切に反映されることとなるが、今回の燃料費等の高騰は、直近の運賃改定後に生じていることから燃料費等の高騰による費用の増加分は運賃に反映できていない。一方で、運賃が認可制であるために、直ちに運賃改定を行うことも制度上困難であることから、緊急的措置として事業者の追加的な負担となっている燃料費等の高騰分に相当する支援金を一括で支給する。具体的には、燃料費又は電気料金について、直近の運賃改定から燃料費等が高騰する前までの期間の平均価格と、直近の6か月の平均価格の差額を出し、それに基づいて高騰による事業者の追加的な負担に相当する額を算出して補助することとしている。これにより、乗合バスは1台当たり55,000円、タクシーは1台当たり12,000円、地域鉄道は1両当たり541,000円を補助することとしている。

## 財政課長

- 4 昨年度の9月以降は、9月26日、10月26日、11月16日の3回、今年度は4月26日に、県単独あるいは九都県市首脳会議などと連携して要望してきた。財政力による割り落としは残念ながら改善されていないと認識しているので引き続き要望していく。
- 5 昨年度末に打ち出された国の物価高騰対策について、県としてもいち早く対策を打ち出すこととし、各業界の実情を把握するとともに各団体からの要望も踏まえた上で、議論を行い、予算化を検討したところである。今回の補正予算は、県として事業者支援を主とし、福祉、医療、教育、農業者、中小企業、地域公共交通など幅広い分野への負担軽減に向けた支援や体質改善に向けた支援などを行うこととしている。予算規模は総額約180億円余りとなっているが、今回、国から交付された交付金約160億円を全額使い切り、不足する分については、臨時交付金の地方単独事業分約20億円を活用したものである。この規模は、昨年度の補正予算における物価高騰対策事業の総額約175億円を上回るものであり、現時点において考えられる県として支援すべき内容を今回の補正予算でお願いしているものと捉えている。
- 6 産業労働部において、エネルギー・原材料価格の高騰に応じた適切な価格転嫁を促進するため、企業に対してパートナーシップ構築宣言の登録を働き掛けるとともに、専門家による価格交渉のノウハウに関する伴走型支援を実施するという事業があり、これは推奨事業メニューにないものと考えている。

## 細川委員

- 1 今回の支援金は緊急支援であり、迅速に支給することが必要不可欠と思われる。令和4年度事業を踏まえ、実際に支援金がいつ頃行き渡るのか、スケジュール感はどのようになっているのか。
- 2 令和4年12月定例会の議事録によると、申請率については、バス事業者が100%、法人タクシーが約99%、個人タクシーが約75%とのことであった。高い申請率ではあるが、個人タクシーの申請率が低い。法人であれば事務職員が申請するが、個人タクシーの場合は申請書類の手間等が負担であると考えられる。今回の支援金について、申請率を更に上げるような工夫があるのか。

## 交通政策課長

- 1 議決を頂いた後、なるべく早く準備を整え、6月中に募集を開始し、事業者へ速やかに給付金を届けたい。

2 今回の支援事業については、三つある個人タクシー協同組合を通じて、募集開始時に適切に事業を周知するとともに、申請期間についてもゆとりをもった期間としたい。未申請の事業者がいた場合は、各個人タクシー協同組合の協力を得ながら、個別に申請の意思があるかを確認し、意思がない場合にはできればその理由も確認する。手続が煩雑ということであれば、申請のサポートを行うなど個人タクシー事業者に最大限活用いただけるよう工夫していく。

---

**【付託議案に対する討論】**

なし