

令和8年2月定例会（急施議案） 企画財政委員会の概要

日時 令和8年2月26日（木） 開会 午後2時55分
閉会 午後4時19分

場所 第1委員会室

出席委員 千葉達也委員長

長峰秀和副委員長

美田宗亮委員、白土幸仁委員、横川雅也委員、田村琢実委員、泉津井京子委員、
白根大輔委員、権守幸男委員、井上航委員、高木功介委員

欠席委員 なし

説明者 都丸久企画財政部長、田辺勝広政策・財務局長、
高窪剛輔行政・デジタル改革局長、今西典子地域経営局長、
坂入康昭企画総務課長、桑折恭平財政課長、吉井洋紀交通政策課長

岩崎寿美子会計管理者、村野賢治出納総務課長

小松原誠監査事務局長、佐藤和央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65号	令和7年度埼玉県一般会計補正予算（第8号）	原案可決

2 請願

なし

【付託議案に対する質疑】

美田委員

- 1 地域公共交通生産性等向上促進事業の予算規模で少し気になったのだが、県内には、補助対象となる公共交通を担う事業者はどの程度あるのか。そして、この予算規模は事業者のニーズに合っているのか、というところを伺いたい。
- 2 補助内容になっている事業者向けのＤＸや利用者向けのキャッシュレスなどは、はっきり言って事業者が求めているものなのか。それとも、そちらが、こうしてもらいたいという意味で、押し付けという言い方はオーバーだが、そちらの思いを強く反映させてはいないかという懸念がある。ニーズをしっかりと踏まえたものなのかどうか伺いたい。
- 3 私の地元などもそうだが、人手不足が本当に一番の課題になっている地域公共交通の担い手事業者だが、ＤＸツールやキャッシュレスのシステムを入れるに当たっても、やはり人手が必要になってくると思う。そうしたところも踏まえて、導入は可能と考えているのか伺いたい。
- 4 県内既設鉄道整備促進費だが、県内の第４種踏切はそもそもどの路線なのか、箇所数は幾つあるのか、鉄道会社や県による取組状況、現状を伺いたい。

交通政策課長

- 1 本事業の対象とする県内事業者だが、乗合バス事業者が４９社、タクシー事業者１７９社のほか、地域鉄道事業者が１者、県内に本社を有する第三セクター鉄道が２者、交通空白地域有償運送の２者の合計２３３者となっている。また、本事業の補助件数、補助上限額、事業者数だが、こちらについては事業者のアンケートやヒアリングを基に設定しているので、ニーズを十分に満たす規模となっていると考えている。
- 2 本事業の補助対象は、事業者のアンケートとヒアリングを基に設定している。例えば、バス事業者からは、ＡＩを活用して一層効率的なダイヤ編成を行える高機能なシステムの導入を図りたいという意見を頂いている。また、タクシー事業者からは、乗務日報作成など手作業になっている業務のほか、配車管理や遠隔点呼、勤怠管理などにシステムを導入したいという意向があった。このことから、事業内容はニーズを踏まえたものになっていると考えている。
- 3 本事業ではＤＸツールなどのシステム本体の費用だけでなく、導入に必要な初期設定費用なども対象としている。また、県では、埼玉県産業振興公社を事務局とした埼玉県ＤＸ推進支援ネットワークにおいて、ＤＸ化の相談、研修、事例紹介、また、専門家派遣などにより県内企業をサポートしている。ＤＸツールの導入については、人手不足の事業者の生産性向上に資すると考えられるため、本事業を活用して推進していきたい。
- 4 県内の第４種踏切であるが、昨日時点で市町管理道または私道に８４か所存在しており、内訳としては、秩父鉄道に７５か所、ＪＲ八高線に９か所である。県では今年度、第４種踏切の地元での検討状況を調査し、県としての方針を、第４種踏切道は原則統廃合、統廃合できない場合については第１種踏切道への転換を図っていくこととして、埼玉県交通安全対策協議会の踏切事故防止対策部会において、関係する鉄道事業者と市町の協議を支援することとし、令和７年度埼玉県交通安全実施計画の内容を一部変更している。今後も、防犯・交通安全課が事務局である埼玉県交通安全対策協議会踏切事故防止対策部会を中心に、鉄道事業者及び市町を支援していきたい。

美田委員

地域公共交通の方なのだが、事業者がシステムを導入した後、例えば、導入後にメンテナンスや更新で費用がかかったり、今後、生産性向上に資するＤＸは、団長の質問にもあったとおり日進月歩で変わっていくと思うので、導入をしたい意欲は増していくことも考えられる。今回、財源は物価高騰対応の臨時交付金だったが、１回限りなのか、そうではなく、今後も中長期的に支援をしていくということであればどうしていくのかを伺いたい。

交通政策課長

これまでも、県では、地域公共交通ＤＸ・コンパクト＋ネットワーク促進事業補助金により、スマートバス停などの導入に対する補助など、生産性向上に資する取組について支援をしてきた。今回の補正予算は、こうした取組を加速させていくべく、国の重点支援交付金を活用して実施しようとするもので、補助事業としては今回限りとする予定である。本補助金を積極的に活用いただき、生産性向上を図ることで、経営の改善や更なる投資につなげていただきたいと考えている。

美田委員

中長期的にどのように支援するのかという部分はあったか。そこだけピックアップしてもう一度教えていただきたい。

交通政策課長

県では、先ほども説明したＤＸ推進支援ネットワークにおいて、ＤＸ化の相談、研修、事例紹介、また、専門家派遣などにより県内企業をサポートしているので、交通事業者に対しても活用を働き掛けるなど、今回の補助事業で終わらせることなく、中長期的にも支援していきたいと考えている。

横川委員

- 1 美田委員の質問の内容にも少し重なるが、地域公共交通生産性等向上促進事業のところだが、対象となる事業者数は二百数十社あり、今回５５件で、うち４０件は賃上げ前提ということで補助率が高くなる、という内容だが、こちらは意見も聞いているので十分に対象となる事業者のニーズを満たすという話があったが、それこそいろいろなアプリの開発も進み、ＧＯアプリなども対象になっているのかわからないが、そういうものも含めて、いろいろな事業者が日々いろいろな取組している中で、今回で満たしているという言い方を断定的にされるのはいかがなものかなと思うので、本当に満たしているのかどうか。そもそも事前にこの補助に対してアンケートを取って、手挙げ方式でやっていてこの件数であればよいが、本当に満たせるのか再度確認させていただきたい。
- 2 賃上げの実施が条件となっているが、賃上げは、どこまでを考えて賃上げと言っているのか。何でもよいから、事業所内で金額を少しでも上げたら満たすという出来レース的なものなのか、何か具体的な要件があればそれを教えていただきたい。
- 3 今回、物価高騰対応重点支援の臨時交付金を活用しての支援であるが、そもそも県で単独として、こうした事業者支援を試みようというもとの考えがあったのかどうか伺いたい。

交通政策課長

- 1 今回、支援内容を検討するに当たり事業者に対してアンケートを取った。アンケート

内容をこちらの支援メニューに盛り込んでいるので、事業者のニーズは確実に反映されているものと認識している。

- 2 産業労働部の補助制度とも連携をして、賃金を3%上昇させることを条件に、補助率をかさ上げすることを検討している。
- 3 経済対策補正ということで、スピード感を求めるということであるので、考えようによっては他の関係者と連携して支援するということも考えられるが、どちらかというとスピード感を優先したということで、今回は県単独の支援制度となっている。

白根委員

- 1 今、両委員からあった質問にプラスして聞かせていただきたいが、結論から言うと、なかなか苦し紛れの交付金なのかなと、正直そういった印象を持った。というのも、例えばこのDX、利便性の向上、キャッシュレスシステムというのは、先ほどから産業労働部の話も出ているが、例えば国のIT導入補助金などいろいろな導入補助金がたくさんあるわけで、そういった中で、あえてこれを行わなければならない理由というのは、事業者自体が別にこの補助金を使わなくてもよい。アンケートを行えば、こういったシステムが欲しいというものは出てくるが、いろいろメニューがある中で、なぜ、この地域生産性を上げるための補助金になってしまうのか。私には理解できない。
- 2 一番の問題は、人手不足がこの公共交通の問題だと言っているわけで、IT、AIを使うのであれば、例えば、AIなどの技術を使って人材をどう確保できるのかなど、そういったところにこのような補助金を本当は使った方が、人材を確保できるのではないのかと思うが、その辺りの認識について、様々な補助金に対して、なぜここに投下したのかといったところも含めて、見解をお聞かせいただきたい。

交通政策課長

- 1 今回、支援制度を当課で検討したのは、産業労働部の補助制度があくまでも中小企業を対象とした支援制度であり、そちらでは対象とならない交通事業者もある。そういった事業者に対しても手広く支援ができるように、今回このような補助制度を考えたところである。
- 2 確かに、各事業者においては人手不足に悩むというような実情があるが、今回、このような補助制度を実施することによって、各事業者において生産性が向上し、それが内部コストの低減につながる、それが賃上げにつながっていくというプラスの循環を作っていくという意味では、非常に効果的な取組ではないかと考えている。

白根委員

私が言っているのは、一つ目のところだが、なぜこの補助金なのか。つまり、ほかのIT導入補助金などDXを推進するのにいろいろな補助金があるわけだが、それをあえてここに補助金をつけたその理由を聞かせてほしい。

交通政策課長

あくまでも、今回補助事業の対象としているのは地域公共交通事業者ということで、地域公共交通事業者がこの補助金を活用することで、持続可能な事業運営ができるようになることを狙いとして、この制度を検討させていただいた。

委員長

恐らく、先ほどの回答で、対象にならないような小さな事業者も対象にするために今回この交付金を、という回答だったと思うが、そこについて、どうして対象にならない事業者について、今回対象にして、この交付金が有効なのかというところの説明をしていただければ、多分白根委員の質問に対する回答になると思うが、もう一度回答をお願いできるか。

企画財政部長

私の方でもう一度整理して説明させていただく。この事業は重点支援交付金を活用するというので、国の推奨メニューが設けられている。その中で、特に中小企業への支援ということで、生産性を向上するというところに特化している。産業労働部で中小企業に幅広くDX支援をするというメニューがある。我々としても、そこに全部載せてしまうこともできるが、やはり、地域公共交通事業者の特化した形のメニューを設けて、まずは、地域公共交通事業者については、こちらのメニューを活用していただく。先ほど課長からも答弁があったように、それに対する相談や技術支援、先進事例のそういった相談というのは、産業労働部で設けている中小企業のDX推進支援ネットワークという相談機能もあるので、そちらと連携しながら進めていくということで、今回重点支援交付金を設けている。人手不足の部分があったが、これは来年度8年度の当初予算の中で、人手不足対策を打ち出しており、タクシー事業者やバス事業者と連携して、若者、女性に特化した形での採用を積極的に行っていくというメニューも設けているので、今回はDXに特化した形で、重点支援交付金を活用させていただいたという趣旨である。

権守委員

- 1 先ほど美田委員から、県内に第4種踏切は幾つあるのかということで、秩父鉄道で75か所あるという回答だった。今回の14か所ということだが、この75か所のうち協議が整ったからだと思うが、どういった基準で14か所を選定したのか。また、優先順位のつけ方などはあるのか、教えてもらいたい。
- 2 対策をすることによって、この簡易遮断機等で安全効果を促すのであるが、この効果はどの程度見込むのか、またデータなど評価方法などあるのか教えていただきたい。
- 3 今回14か所整備することによって、数が減っていくわけであるが、県としてこの第4種踏切を将来的にどう減らしていくのか。格上げする整備など、廃止統合の中期計画はあるのか。協議会の資料を見ると、廃止に向けて継続協議中というのが多数を占めるが、協議が整うのも非常に、地域によってなかなか難しい意見もあるかと思うが、計画等あるのかどうか、教えていただきたい。

交通政策課長

- 1 今回の補助対象とする14か所については、A規制という車両が通行出来ない踏切を最優先として対象として選定している。
- 2 今回、簡易遮断機等を設置することで、整備をした踏切は、歩行者の一旦停止若しくは左右を確認するといったことが実際に行われているのかと、それが最終的に事故の防止につながっているかというところを、評価の対象としたいと考えている。
- 3 補助制度としては、令和8年度当初予算も含め、5か年で、ある程度第4種踏切について目途を付けていこうということで、おおむね3分の2の踏切について統廃合を実施する。残りの3分の1については、鉄道事業者側と地元等で調整に時間を要することを

踏まえ、暫定対策として簡易遮断機等を整備するが、その過程の中で、最終的にこの踏切を統廃合していくのか、若しくは第1種化を実現していくのか、結論が得られるよう検討している。

田村委員

先ほどの白根委員の質問の延長だが、恐らく白根委員は、産業労働部の予算で一括して載せた方が県民も分かりやすいのではないかと、という話で、なぜ特出ししたのかを聞いている。また、金額も違う。500万円と300万円で、なぜ、県内地域公共交通事業者だけ金額が高くなって、この事業を特出しする必要があったのかを答弁いただけないか。

交通政策課長

産業労働部と当部の額が異なる理由だが、当部では、県内地域公共交通事業者にアンケートをして、そのアンケートを基に金額を決めているので、産業労働部の金額と異なるという状況になっている。

委員長

どうして特出しを、産業労働部にあるのに企画財政部でわざわざ行うのか。

田村委員

恐らく白根委員の時もその点を答えていない。なぜ特出ししたのかを聞いている。では、逆に言うと、産業労働部に入っているもので、ほかにDXツールで特出ししている事業はあるのか。

企画財政部長

農業でスマート農機を入れるというものがある。広い意味でDXの概念かと思う。今回、具体的なツールを入れていくという事なので、中小企業でいうとアプリケーションを入れるものから大きなシステムを入れるもの、また、独自に開発しなければならないものや汎用性のシステムなどいろいろあるので、恐らく300万円と設定していると思うが、我々は、具体的に県内地域公共交通事業者に特化して、今何が入っているのか、今後何を入れる予定かアンケート調査をして、具体的に入れるシステムを積み上げて、その平均を採って500万円と設定した。なぜ特出ししたのかというと、中小企業は、単価がどうしても安い方に引っ張られてしまうということと、やはり県内地域公共交通事業者向けの予算をしっかりと確保したので、是非積極的に使ってくださいとアピールする意味もあり、我々としては、特出しのメニューで、ということである。そのため、こちらがもしオーバーフローした場合は、中小企業の方の予算が余っていれば、そちらも活用を促していきたいと考えている。

【付託議案に対する討論】

なし