

平成28年6月定例会 企画財政委員会の概要

日時 平成28年6月20日（月） 開会 午前10時 2分  
閉会 午前11時23分

場所 第1委員会室

出席委員 立石泰広委員長

齊藤邦明副委員長

宇田川幸夫委員、岡田静佳委員、田村琢実委員、宮崎栄治郎委員、  
野本陽一委員、山根史子委員、山川百合子委員、大嶋和浩委員、塩野正行委員、  
中川浩委員

欠席委員 なし

説明者 中原健一企画財政部長、山口均IT統括幹、小島康雄企画財政部副部長、  
萩原由浩改革政策局長、土田保浩地域政策局長、加藤繁企画総務課長、  
山崎明弘計画調整課長、堀口幸生計画調整課政策幹、堀光敦史財政課長、  
小松原誠改革推進課長、黒坂和実情報システム課長、竹中健司地域政策課長、  
徳重覚市町村課長、勝村直久土地水政策課長、竹島晃交通政策課長

伊東弘道会計管理者、酒井英治出納総務課長、鈴木達也会計管理課長

上原満監査事務局長、武井大介監査事務局副事務局長兼監査第一課長、  
小林貞雄監査第二課長、豊野和美監査第一課主席監査員

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83号	平成28年度埼玉県一般会計補正予算（第1号）	原案可決
第84号	埼玉県議会議員又は埼玉県知事の選挙における選挙運動用自動車の使用等の公営に関する条例の一部を改正する条例	原案可決

2 請願

議請番号	件名	結果
議請第3号	駐日米軍及び関係者による国内での犯罪が二度と起きない防止策を求める請願	返 戻

所管事務調査

- 1 湯水対策について
- 2 県の情報セキュリティ対策について
- 3 駅のホームドアの設置について
- 4 交通政策審議会の答申について

報告事項

羽田空港の機能強化について

### 【付託議案に対する質疑】

#### 宇田川委員

第84号議案について、どのような経緯で平成5年度から本県の公費負担が始まったのか。

#### 市町村課長

公職選挙法では、金のかからない選挙の実現や候補者間の選挙運動の機会均等を図るため、公費負担、いわゆる選挙公営の制度を設けている。国政選挙については、昭和50年の公職選挙法の改正により、選挙運動用自動車の使用・ポスターの作成等について公営の対象とされた。地方選挙については、平成4年12月の公職選挙法の改正に伴い、条例で定めるところにより、国政選挙に準じて、選挙運動用自動車の使用及び、ポスターの作成について公費負担することができるようになった。本県では、平成5年2月定例会で本条例が制定され、公費負担が開始された。

#### 岡田委員

第84号議案の公営の単価について、他の都道府県はどのような状況なのか。

#### 市町村課長

公営の単価については、公職選挙法施行令に準じて定めることとなっており、国と同額としているが、本年4月に施行令が改正され、国の単価が引き上げられたため、引き続き県の単価も同額とするため条例改正を行うものである。他の都道府県の状況について、本年4月の調査では、単価の改正について、未定との回答があった4県を除く42都道府県は、いずれも本県と同様、施行令の改正単価と同額の条例改正を予定している。

#### 岡田委員

市町村での対応はどうか。

#### 市町村課長

公職選挙法では、選挙運動用自動車の使用及びポスターの作成に係る公営について、地方選挙のうち県と市の選挙を対象としており、町村の選挙は対象となっていない。県内40市のうち多くの市は、公職選挙法施行令と同額となっているが、自動車の借入れと燃料代は11市が、ポスターの作成は16市が施行令より低くなっている。なお、ビラの作成は全ての市が施行令と同額となっている。ただし、低くなっている市に理由を聞いたところ、積極的に低く設定したり、市で独自の基準を用いたりというよりも、国に準じた引上げが数回行われてきた中で、改正を見送ったとのことである。

#### 中川委員

- 1 県内で低く設定している市がある中で、財政健全化の観点等からも、県も国の改正より低い額にすべきではないか。
- 2 公営単価を上げなくても業者は苦しまないのではないか。また、ほかの経費とのバランスもあると思うがいかがか。

## 市町村課長

- 1 知事・県議選は、市長・市議選よりも期間が長い。特に知事選は衆院選よりも長く参院選と同じであり、選挙区も広いことから、国基準と同額にすべきと考える。また、自動車は29市、ポスターは24市が国の基準と同額としており、市によって対応にも幅がある。県が県内一律の上限額を定める際には、包括的に高い額に合わせた方がよいと考える。県が少数の市に合わせて上限額を低く設定すると、同じ選挙区内で上限額の逆転現象が生じてしまう。
- 2 消費税率の5%から8%への引上げに応じた単価改正であるため、上限額に達する場合には、誰かが消費税引上げ相当額の負担をしなければならない。国や他の都道府県の動きにも合わせて公費負担の上限額を改正するものであり、あくまで消費税の引上げに伴って増加する分を引き上げるものである。

## 中川委員

答弁の確認であるが、国の基準よりも低く設定しているところが自動車の借入れで11市、燃料の供給で11市、ポスターの作成で16市である。低く設定する市もあるということは、業者に消費税分を負担させることがないよう単価を引き上げるということにつながらないと思うがいかがか。

## 市町村課長

公営制度は、あくまで上限額を設定するものであり、実際は、上限額の範囲内で候補者と業者の有償契約額に応じて支払うことになる。今回の改正の趣旨は、消費税の引上げに伴い増加する分を引き上げるものである。

---

## 【付託議案に対する討論】

### 中川委員

第84号議案に反対の立場から討論を行う。

今回の改正は、消費税増税に伴うものであるが、公営負担額を改定しなかったからといって事業者が苦しむわけではない。県は、住民に身近な地方自治体として財政を圧迫しないよう独自の判断をすべきだと考えるため反対である。

### 山川委員

第84号議案に賛成の立場から討論を行う。

先ほどの反対討論における、公費負担上限額を引き上げることが無駄遣いにつながりかねないという論調については一定の理解は示すものであるが、この議論は、消費税の増税分についてではなく、实体经济にかなった適正額や公平性を担保するための制度について、幅広く行っていく必要があると考える。

消費税の引上げに伴う改正をしない場合は、公費支出先に増税分を押し付けることになる。改正すべきとの県の姿勢は適正であり、公正な判断と考えるため賛成である。

---

## 【請願に係る意見（議請第3号）】

なし

## 【所管事務に関する質問（渇水対策について）】

### 宇田川委員

- 1 最新の貯水状況と、取水制限により県民生活にどのような影響があるのか伺う。また、今後どの程度までの取水制限を見込んでいるのか。
- 2 ハッ場ダムが完成すると、渇水に対してどの程度の効果が期待できるのか。
- 3 利根川上流8ダムの貯水率に差があるのはなぜか。
- 4 埼玉県が利水参加していないダムの水を埼玉県は使えないのか。

### 土地水政策課長

- 1 利根川上流8ダムの最新の貯水状況は、6月20日午前0時現在、貯水量が1億7,838万立方メートルで貯水率は39%である。

取水制限の影響について、水道用水では、取水制限のかかっていない荒川水系からの取水を最大限活用したり、市・町の自己水源、主に地下水を活用することにより、20%の取水制限までは、県民生活に大きな影響が出ないように対応できる。30%の取水制限になると、高台で水の出が悪くなるなどの可能性がある。

農業用水では、20%の取水制限になると、「番水」という地域ごとに順番にかんがいする方法により、稲作への影響を最小限にとどめるよう努める。30%では、「番水」を更に強化せざるを得ないが、7月上旬からの中干し後や、稲穂の出る時期には十分な用水が必要になるため、生育状況を把握し、地域間で水を融通することで、生育への影響を最小限にしたい。

今後の取水制限の見込みについては、現在10%の取水制限になっている利根川上流8ダムの貯水量が1億5,000万立方メートルを下回った翌日からは20%に強化されることが、利根川水系渇水対策連絡協議会で決定されている。これから農業用水や都市用水の需要期を迎えるため、河川からの取水が増加することが予想される。今後、まとまった雨が降らないと、ダムの貯水量の減少が予測されるが、今後の雨の状況により大きく変化するので、取水制限の予測は難しい。

- 2 ハッ場ダムが完成すると、10月から6月までの非洪水期には9,000万立方メートル、洪水期の7月から9月までは2,500万立方メートルの利水容量が増えることになる。現在の利根川上流8ダムの利水容量に対し、10月から6月までは約20%、7月から9月までは約7%増加するため、渇水に対する安全度は大きく向上する。
- 3 利根川上流の8ダムは、国土交通省が8つのダムを1つのダムと捉えて、一体的に管理する「統合管理」が行われている。

放流するダムや放流量については、ダムの貯水状況、放流能力、ダムの回転率である貯水量の回復のしやすさなどを総合的に勘案して決定されており、一律の放流となっていないため、ダムによって貯水率に差が生じている。

- 4 利根川上流の8ダムでは、「統合管理」が行われているため、埼玉県が利水参加していないダムの水しか放流していない場合でも取水は可能となる。

### 宇田川委員

30%の取水制限になると、高台で水の出が悪くなる可能性があるとのことだが、海拔でいうとどのぐらいの高さなのか。その場合、住民説明会などを行うのか。

## 土地水政策課長

平成6年と平成8年に利根川水系の取水制限が30%となった。平成6年は松伏町で一時的断水、平成8年には滑川町の高台や東松山市で一時的断水が起きている。今回、取水制限が30%となった場合どの程度の高さで水の出が悪くなるのかは把握していない。

当時は、荒川水系も取水制限となっており、平成6年や8年と同じ状況が起きるとは言い切れない状況である。

---

### 【所管事務に関する質問（県の情報セキュリティ対策について）】

#### 岡田委員

- 1 平成27年度は、政府機関を狙ったサイバー攻撃が過去最多となり、サイバー攻撃の危険性が高まっているが、県は市町村の情報セキュリティ対策を含め、どのように取り組んでいるのか。
- 2 情報セキュリティを強化する自治体情報セキュリティクラウドは、効果があるのか。
- 3 市町村の費用負担はどうなっているのか。県が市町村の分まで責任や費用負担を負うのか。

#### 情報システム課長

- 1 サイバー攻撃は近年、頻発・高度化しており、情報セキュリティの対策が全国的な課題となっている。県としても情報セキュリティ確保のため、本年度、更なる強化対策に取り組んでいる。例えば、平成29年7月から情報連携が始まるマイナンバーに関する業務は、本年度インターネットから分離する作業を実施する予定である。また万一、外部に個人情報流出しても内容が判読できないようにするファイル暗号化システムを今年度導入する。

市町村を含めたセキュリティ対策としては、県及び市町村のインターネット接続の出入り口を今後一元化して高度なセキュリティ対策を講じる「自治体情報セキュリティクラウド」の構築を現在進めており、平成29年度の運用開始を予定している。

- 2 セキュリティクラウドは、県と市町村のインターネット接続口を一つに集約することで、インターネット通信の入り口・出口におけるセキュリティ対策を集約し、通信の監視強化を図るものである。これにより、県と市町村における統一的で高度なセキュリティレベルを確保することができ、十分効果が上がると考えている。
- 3 本年度に実施するセキュリティクラウドの構築は、県が国の補助制度を活用して行うため、市町村の費用負担は生じない。平成29年4月から県と市町村で運用を開始する予定であるが、運用に要する費用は県と市町村で応分負担することとしている。具体的な負担方法や金額は、現在、市町村と協議を行っているところである。責任については、インターネット接続口の通信監視を適切に行うことが県の責務となる。また、各自治体で発生した情報セキュリティ事案、事件は、これまでどおり、各自治体の責任の下に対処することとし、責任分担を図る。

---

### 【所管事務に関する質問（駅のホームドアの設置について）】

#### 岡田委員

- 1 今年3月、東武東上線和光市駅にホームドアが設置されたが、今後、県内の整備予定はどうなっているのか。県の支援はどのように考えているのか。
- 2 設置促進に向けて鉄道事業者とどのように調整しているのか。
- 3 鉄道事業者や地元自治体との費用負担はどうなっているのか。

## 交通政策課長

- 1 ホームドアの設置は転落防止にも効果があり、モデル事業として整備を進めている。今年度から東武東上線川越駅で事業を実施しており、平成29年度までに設置の予定である。
- 2 県としては、ホームドア設置を促進していく考えであるため、鉄道事業者との意見交換などにより、調整を行っている。
- 3 モデル事業として東武東上線和光市駅と川越駅を対象に行っているが、費用負担については国、自治体、鉄道事業者で3分の1ずつ負担し、このうち自治体分については県と市で原則として折半することが基本的な考えである。なお、和光市駅については、東京メトロとの乗換えを行う駅であり、市民への利便性と乗換えを行っている他の利用者の利便性を考慮し、地元負担について考慮してほしいとの意見があり、県と市の負担割合を7対3としている。

---

## 【所管事務に関する質問（交通政策審議会の答申について）】

### 岡田委員

- 1 6月16日の一般質問に対する企画財政部長答弁によれば、交通政策審議会の答申では県内の新線整備については事業性に課題があるとされ、まちづくりの取組を進めることが必要とのことであったが、土地利用計画の変更、沿線整備に伴う県の予算措置や市町村への支援はどのように考えているのか。
- 2 特に12号線については、光が丘から東所沢までの一体整備が記載されたが、都に対して延伸によるメリットを説明する必要があると考える。また、都との連携だけではなく、国の支援など国も巻き込んだ形の議論が必要と考えるが、どのように考えているのか。

## 交通政策課長

- 1 答申では沿線のまちづくりが必要とされていることから、沿線市町と今後、土地利用も含めて、相談しながら検討を進めていく。
- 2 12号線は東所沢まで延伸することによって、武蔵野線と結節し、ネットワーク化につながる。都内から武蔵野線方面へ移動する利用客も想定されることから、都にもメリットがあることを話していく。また、答申でも一体整備について示されており、都との調整が必要であるため、課長クラスによる意見交換を定期的に行っていきたい。

### 岡田委員

課長クラスではなく、部長、知事クラスの協議を行っていくべきではないか。

## 交通政策課長

まずは、埼玉県と東京都との双方の考え方の調整が必要であり、調整の進捗状況などを踏まえ、必要に応じて対応を考えていく。