

令和4年12月定例会 公社事業対策特別委員会の概要

日時 令和4年12月20日(火) 開会 午前10時 2分
閉会 午前11時54分

場所 第9委員会室

出席委員 新井一徳委員長
内沼博史副委員長
松井弘委員、飯塚俊彦委員、須賀敬史委員、高橋政雄委員、小島信昭委員、
八子朋弘委員、塩野正行委員、木村勇夫委員、秋山文和委員、
浅野目義英委員

欠席委員 なし

説明者 [企画財政部]
堀光敦史企画財政部長、西村朗政策・財務局長、
仲山良二地域経営局長、近藤光交通政策課長、
谷口良行行政・デジタル改革課副課長、
[農林備部]
小畑幹農林部長、西村恵太農業政策課長、長谷川征慶生産振興課長、
戸井田幸夫農業支援課長、永留伸晃森づくり課長、
中島淳一郎農業ビジネス支援課副課長

[埼玉新都市交通株式会社]
唐澤朝徳代表取締役社長、武井裕之代表取締役常務、
星野堪児取締役運輸・営業部長、田中敏夫取締役総務部長兼事業部長、
小田島一樹取締役技術部長

[埼玉高速鉄道株式会社]
荻野洋代表取締役社長、藤田努代表取締役常務、池田司郎取締役

[公益社団法人埼玉県農林公社]
強瀬道男理事長、田邊虎男常務理事兼農業振興局長、
田村和彦企画管理局長、鈴木英雄森林局長

会議に付した事件

公社における改革の取組について
埼玉新都市交通株式会社
埼玉高速鉄道株式会社
公益社団法人埼玉県農林公社

松井委員

- 1 資料2-2の「2 経営目標・指標」の「(1) 経営目標」について、「岩槻延伸の早期実現に向けた積極的な協力・取組」とあるが、どのような形で取り組んできたのか。
- 2 同じく資料2-2の「4 財務計画・実績」について、新型コロナウイルス感染症の経営への影響はなかったのか。また、今後どのように対応していくか。
- 3 資料3-2の「2 経営目標・指標」の「(2) エ 農林公園の利用者数」について、令和3年度の実績は約119,200人であったが、令和4年度の目標値はこれを大きく上回る125,200人という設定である。この目標の達成に向けてどう取り組んでいくのか。また、新型コロナウイルス感染症の影響はどうだったか。

埼玉高速鉄道(株)代表取締役社長

- 1 岩槻延伸は、地域の利便性を向上させる良い投資であると位置付けている。関係自治体は主にさいたま市になるが、求められた資料の提出や提言を行ってきた。岩槻地区に深く入り込み、経済的な利便性をもたらせるような仕組みづくりを今後とも行っていく。
- 2 新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化の影響は大きい。他の鉄道会社も同じような状況だが、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度に比べて約20%利用者数が減少している。ただし、定期旅客が減少して普通旅客が3%から4%増加しており、普通旅客は割引がないため、収入ベースでは約10%から13%の減少でとどまっている。対策としては、企画乗車券の積極的な発売や沿線開発等に取り組んでいく。

(公社) 埼玉県農林公社理事長

- 3 農産物の収穫体験や直売所の品ぞろえの充実を図るとともに、こういった農林公園の旬の情報をSNSやホームページでタイムリーに発信することによって集客を図っている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響で開催が難しかった園内でのイベントも令和4年度からは徐々にできるようになっており、大型連休のサクラソウの展示会をはじめ、季節ごとのお祭りを計画している。新型コロナウイルス感染症の影響については少しずつ小さくなってきているが、会議室、研修室の利用者数は回復していない。しかし、先ほどの集客に向けた取組により、収穫体験などの体験学習の利用者数は令和3年度よりも増加しており、農林公園全体の利用者数も前年度比で約3%増加している。

飯塚委員

- 1 埼玉新都市交通の輸送人員の推移について伺う。
- 2 平成30年の12月定例会で、埼玉新都市交通の通学定期券の値下げを検討するよう要請したと思うが、その要請について取組状況はどうか。
- 3 資料3-2「2 経営目標・指標」の「(2) ア 農地中間管理事業の転貸面積」の令和4年度の目標は2,200ヘクタールと設定されているが、令和元年度に1,952ヘクタールまで伸びたものの、それ以降は少なくなっている。目標の達成のためにどのように取り組んでいるのか。また、進捗状況はどうか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度が当社の最高の輸送人員であり、年間約1,900万人が利用した。令和2年度は令和元年度の約76%、令和3年度は令和元年度の約83%、令和4年度も半期時点で令和元年度の約88%までしか戻っていない状況である。
- 2 通学定期券の値下げの要請については承知している。当社としても地域の住民からの声として重く受け止めているが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、今後は令和元年度のような需要は見込めないと考えており、現在の輸送人員でも経営が成り立つよう努力しているが、厳しい環境にあることについては御理解いただき、経営の安定化を図った上で決議の内容について検討していきたい。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 3 農地中間管理事業については、農地をまとまった形で貸し付けることから、地域単位での取組を推進しており、令和4年度も引き続き県や市町村と連携して重点実施地区を設定して推進している。地域的な推進については、地域説明会の開催、賃料や賃借期間の調整等で約1年の期間が必要になる。現在は農地の集積集約化の効果が高い水田地帯での取組が多くなっており、農閑期である冬期の話合いが重要である。令和4年度の実績に結び付く令和3年度から令和4年の春にかけては、まだ新型コロナウイルス感染症の影響が残っており、なかなか大人数で集まっての話合いが難しく、書類を郵送して戸別訪問するなどに対応しており、合意形成に時間を要する状況であった。このため令和4年度の進捗状況については11月末時点で680ヘクタールと、目標の約31%という状況である。しかし、令和4年度の夏以降は地権者を含めた通常の形の会議なども徐々に開催できるようになってきているため、地域での合意形成に向けて関係機関や市町村、県と一体となって推進していく。

飯塚委員

- 1 埼玉新都市交通を利用して鉄道博物館駅まで行ったが、特殊な車両を使って運行しているということで、特異性や面白さがあるように感じた。先ほど、埼玉高速鉄道株式会社でイベントを実施するなどの話があったが、埼玉新都市交通でも鉄道博物館や周辺の伊奈町などと連携してイベントを実施するなどの策が考えられると思う。この点についてはどうか。
- 2 通学定期券の値下げについては現状では難しいという答弁であったが、学生の通学のためには定期的に必ず乗るものであり、もう少し何か考え様はないか。
- 3 農地中間管理事業については、新型コロナウイルス感染症の影響と言って時間が過ぎてしまうことを懸念している。また、水田だけではなく畑にも言えることであると考え。地域の担い手に集積をしていくと言うが、その担い手も限界であると思う。大勢が集まらないにしても、地方自治体と一緒に何か方策を見つけ出すということではできないか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 当職は伊奈町の観光協会の副会長を務めており、伊奈町やJR等と連携している。伊奈町のバラ園があり、駅からハイキングなどを実施しているが、当社の沿線は通年の観光資源に乏しい。鉄道博物館の入場制限は現在も続いているが、当社グッズを販売してもらうなど連携を深めている。鉄道の150周年もあるため、JR大宮駅など関係

作りながら連携していきたい。

- 2 通学定期券の割引率を仮に60%まで上げると、年間約7,500万円程度の収入が減少することになり、経営に大きな影響が出る。まずは経営の安定化を目指していきたい。

(公社) 埼玉県農林公社理事長

- 3 畑については水田と異なり集約化の効果が出にくいという状況がある。そのような地域についても中間管理事業を活用することで賃料の支払が一本化されるというメリットもあるので、このようなメリットを説明しながら推進している。また、法改正があり、農業経営基盤強化促進法による利用権設定は2年間の猶予期間があるが、順次中間管理事業に一本化されるという状況になっているため、このようなこともよく説明しながら中間管理事業の活用を働き掛けていきたい。また農地の受け手となる担い手の育成は公社だけでは難しい面もあるが、大変重要である。中間管理事業の推進には、県、関係団体、市町村、公社による推進会議が設置されているので、このような場で担い手の育成についても検討していきたい。

委員長

暫時休憩する。再開は午前11時15分とする。(11:05)

委員長

委員会を再開する。(11:13)
何か発言はあるか。

秋山委員

- 1 資料2-2の「2 経営目標・指標」の「(2) 経営指標」によると、輸送人員は令和元年度の1日当たり121,828人がピークでそれ以降は減少傾向と、新型コロナウイルス感染症の影響が出ている。全国的には外出自粛の規制などはなくなったため回復基調にあるのではないかと思うが、令和4年度11月時点での動向について伺う。
- 2 岩槻区までの鉄道延伸をする場合、費用便益比、いわゆるB/Cが1以上になるということが必須と考える。輸送人員がどれくらいであればB/Cが1以上になると考えているか。

埼玉高速鉄道(株) 代表取締役社長

- 1 直近では1日当たり100,000人台に回復しており、今年度上半期では前年度比約15%増加している。今後の動向については、沿線の開発ペースが鈍化していく予想であるが、年間で約5%の伸びを確保できればよいと考えている。

交通政策課長

- 2 B/CについてはBの便益とCの費用から算定されるものであるが、輸送人員については便益に影響する要素の一つというところであり、このほかにも快速運転や運行本数などの運行パターン、運行に要する経費を踏まえた鉄道事業者の利益など様々な要素で構成されている。これらの要素については関係者と検討協議を重ねている段階であり、今後精査の上、確立していく。また、Cの費用については基本的に延伸線の整備に必要な建設費のことであるが、これも補正予算で精査する段階である。よって、現時点でB

／Cが1以上となる輸送人員を具体的に示すことは困難であり、今後の県市共同調査や関係者との調整、協議などを通じてしっかり精査したい。

秋山委員

順天堂大学附属病院が進出するのとししないのでは大きく変わってくると思うが、社長はどう見ているか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

順天堂大学附属病院は浦和美園の町のシンボルになると考えている。当社としても最大限協力していきたい。

塩野委員

- 1 6両編成から8両編成への切替えが現在進んでいるという認識であるのだが、新型コロナウイルス感染症の影響による経営状況の悪化により導入が遅れてしまうことはあるか。
- 2 沿線の利用者の方から、運賃がもう少し安くないかという話を常々頂いており、本会議でも取り上げたことがある。現在新型コロナウイルス感染症の影響がある中で値下げを求めることは酷かとは思いますが、将来の見通しでもよいので、現状の運賃に対する評価を伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 8両編成の切替えについては、ホームドアやプラットフォーム等の設備は8両編成に対応しており、現在は他社の8両編成の車両が入ってきている。当社の8両化は東京メトロと合わせて進めていくが、東京メトロでは当面6両編成を続けるため、導入ペースが落ちることを危惧している。
- 2 直近4年間、運賃が高いと言われる利用者に対しては、SR東京メトロパス、SR一日乗車券などを勧めてきたところである。それからは高いというような声はなくなっている。

八子委員

埼玉高速鉄道と埼玉新都市交通それぞれについて、副駅名の募集を行っていると思うが、現在の実績はどうか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

副駅名は広告の一種であり、近辺の企業紹介という形になることが多い。例えば、鳩ヶ谷駅の副駅名となっている企業からは3年間で約400万円の支払を受けている。増収の一環となるため、希望があれば積極的に実施していきたい。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

ホームページ等で営業活動を行っており、問合せについては3件あったが、結果として現時点で実績はない。経営的にも重要なことであると考えため、今後も積極的に営業活動を行っていく。

小島委員

- 1 埼玉新都市交通の車両の入替えの見込みの概要と状況について伺う。金額が高くなったり、入替えが遅れるなどの見込みはあるか。
- 2 埼玉高速鉄道の延伸について、令和5年にさいたま市長が事業を要請するということが議会でも表明してから、県と市でそれをバックアップするために協議会を作って動いているという話を聞いている。また、埼玉高速鉄道も延伸に向けて様々な取組を行っているということも先ほどの答弁で理解している。周辺環境整備等について、市と県の協力に対して埼玉高速鉄道としてどのように評価しているか。東京メトロとも協力関係を強化することが延伸に不可欠だと思うが、ソフト面でどういった協力をするのか、またどのような協力を想定しているのか。
- 3 農林公社の中間管理機構について、管理費が高騰するので3年経過後に土地を地主に返すということであると思うが、年間で何件ぐらい地主に返している土地があるのか。
- 4 見沼たんぼの公有地化のペースはどの程度で進んでいるか。また現在畑地化が進んでいて、当該土地は見沼代用水土地改良区の受益地であるので、脱退金が発生すると思われるが、その状況について伺う。
- 5 三社とも専門的な業務をつかさどっている中で、DXの推進により様々な業務が効率化されており、人は段々少なくなる方向にあると思うが、システムを使うのは人であり、人材を育成し、人を大切にしながら法人を運営しなければならない。どのような考え方によって人を雇用しているのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 車両の寿命は基本的に約20年ほどであるが、高額であるため、機器更新などをしながら30年ほど使用する。また、新交通システムの車両は汎用性が低いいため、半導体や各部材の価格の高騰により価格が1.6倍ほどになっている。長いスパンで行っているため、次の新しい車両は10年以上後になる状況である。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 県と市には大変協力していただいている。鉄道の延伸は、地域に対する影響が大きい。都市鉄道等利便増進法のフレームワークは非常によくできている。当社は主に県と川口市から出資をしてもらっており、延伸に関して今後さいたま市が幾ら投資するのかという立ち上がった議論を進めていきたい。また、東京メトロとの協力も非常に重要であると考えている。ただ、東京メトロとしては、東京都に来た観光客をどれだけ東京都にとどめるかということがテーマになっており、特に外国から来た方は必ず東京都に来るが、本県の中で、「西の川越、東の岩槻」のように、外国人受入れの目玉を作れば、観光収入を得る大きな手段となると考えている。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 3 農地中間管理機構については滞留防止の措置が講じられており、遊休農地等で借受けの見込みが立たないような農地については借受けないということになっている。法的に中間管理機構が農地を借りるという権利を設定する前に、例えば遊休農地等で機構に貸したいというような話があれば、農林振興センター、市町村、農業団体等に相談し、借受者を見つけるような努力をした上で、もしもないようなら借受けを断っている。また、一旦借りて、例えばその担い手の方が亡くなったり、あるいは耕作したら下から石が出てきて、非常に条件が悪かったというようなことで、令和3年度に転貸先から農地を中

間管理機構に返されたものが2.4ヘクタールあり、これについては中間管理機構が保全管理を行っている。その中でどうしても再転賃の相手先が見つからなくて、合意解約をして地権者に返したものが0.1ヘクタールという状況である。

- 4 現在、見沼たんぼ全体で公有地化された農地は33.2ヘクタールあり、公社が県から管理を受託しているのが11.7ヘクタールである。全体の公有地化面積としては、少しずつ増えている状況と理解している。

農林部長

- 4 見沼たんぼの清算金については、畑地化してもパイプラインによって水を供給している関係で完全な転用ができないことから、水田から畑地化したのみでは清算金は徴収していない。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 5 人材育成の研修を行っている。特殊な作業もあり、委託している業務もあるため、委託会社へ出向して実務的な勉強をしてから戻ってきて、当社で指導的な立場に当たれるような人材育成も行っている。小さな会社であるため、運転士としてだけでなく、駅や他の業務もできるような人材育成上の運用をしている。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 5 当社では出勤簿等のペーパーレス化を推進している。また、当社が採用しているAT-0は最初から無人運転を想定したものであり、岩槻延伸に当たっては、無人運転を導入し、そこで浮いた人員を街づくり、開発に投入したい。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 5 長期的なスパンの中で、OJTを基本としてある程度長く経験してもらい、専門的知識を身に付けてもらうことと合わせて、時には管理部門の業務も経験してもらって管理部門も担うような職員を育てていきたい。

小島委員

市、県、埼玉高速鉄道それぞれが自分の立場を主張してなかなか課題が進まないという現状があるようである。市と県が埼玉高速鉄道と協力しながら事業要請を受けて延伸につなげるということをどう考えているのか、企画財政部長に伺う。

企画財政部長

この事業は共同事業であるので、県と市と鉄道会社でばらばらの方向を向いては進まないという認識である。部長クラスで市とのコミュニケーションを図る会議も設定し、既にかなり突っ込んだ議論もしているところである。目標はただ一つ、延伸を実現することであるため、この実現に向けて努力していく。