

埼玉高速鉄道株式会社
経営懇話会

報告書

平成22年1月
埼玉高速鉄道(株)経営懇話会

(報告書の目次)

第1 経営の現状	
1. 埼玉高速鉄道株式会社の概要について	1
2. 会社の経営状況について	
(1) 輸送の実績	
(2) 損益の状況	
(3) 資金収支の状況	
(4) 資産・負債の状況	2
(5) 県及び沿線3市からの財政支援	
第2 経営の分析	
1. 経営計画の取り組み状況	
(1) 損益の改善	3
(2) 収入の確保	
(3) 経費の削減	
(4) 長期計画の達成見通し	
(5) 他の鉄道会社との比較	
2. 資金繰りの状況	4
3. 近年の経営を取りまく状況と今後の懸念材料	
(1) 景気の急激な変化	
(2) 今後のデフレ懸念	
(3) 沿線開発の進捗状況	
(4) 多額の資本コストの負担	
第3 埼玉高速鉄道線の役割	
1. 沿線市のまちづくりにおける役割	5
(1) 川口市における鉄道の効果	
(2) 鳩ヶ谷市における鉄道の効果	
(3) さいたま市における鉄道の効果	
2. 沿線住民の利便性の向上	6
3. 首都圏交通インフラのネットワークの形成	

第4	今後の経営見通し	
1.	沿線人口の見込みと需要予測	
	(1) 沿線人口の見通し	
	(2) 輸送人員の見通し	7
2.	経営の見通し	
	(1) 運輸収入の見通し	
	(2) 経費の見通し	
	(3) 損益の見通し	
	(4) 資金収支の見通し	
第5	改革案の検討	
1.	検討の前提条件	8
2.	改革案の候補	
	(1) 事業の廃止	
	(2) 債務の調整による事業継続	
	(3) 債務の調整を行わない事業継続	9
	上下分離方式	
	他の鉄道会社との合併	
	公営企業化	10
	県及び沿線3市の貸付けによる資金支援	
	県及び沿線3市の増資による資金支援	
3.	最も妥当と考えられる改革案	
4.	改革案の実施にあたって留意すべき事項.....	11
	(1) 会社による経営努力	
	(2) 経営リスクへの対応	
	(3) 県及び沿線3市の役割	
	(参考)	
	・ 埼玉高速鉄道(株)経営懇話会委員名簿	12
	・ 埼玉高速鉄道(株)経営懇話会開催状況	12

第1 経営の現状

1. 埼玉高速鉄道株式会社の概要について

埼玉高速鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、高速鉄道東京7号線の埼玉県内（川口市、鳩ヶ谷市、さいたま市）の建設と運営を行う第三セクターとして設立され、平成13年3月28日以降、浦和美園駅から赤羽岩淵駅間の14.6キロを営業区間として鉄道事業を行っている。

現在、埼玉高速鉄道線は、東京メトロ南北線、東急目黒線と相互乗り入れを行い、浦和美園駅から日吉駅までを運行している。平成21年4月1日現在、開業10年度目を迎えている。

2. 会社の経営状況について

（1）輸送の実績

平成20年度の輸送実績は一日当たり83,800人となっており、平成13年度の開業当初の47,000人に比べて、約1.8倍と大幅に増加している。

輸送実績は沿線開発の進捗に伴う定住者の増加などにより、定期券利用者を中心として着実に増加してきた。平成20年度の一日当たりの輸送実績では、約68%が定期券、残り32%が定期券以外の乗客となっており、通勤通学客が多く利用する鉄道路線である。また、沿線施設である「埼玉スタジアム2002」へのサッカー観戦客のうち、約4割が埼玉高速鉄道線を利用している。

（2）損益の状況

平成20年度の決算では営業費用約100億円のうち減価償却費47億円の負担が大きく、営業損益は18億円の赤字となった。また、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）や金融機関に対する支払利息も29億円となり47億円の経常損失を計上した。県及び沿線3市（川口市、鳩ヶ谷及びさいたま市。以下同じ。）からの補助金などを加えた最終損益では38億円の赤字となり、平成21年3月31日現在の累積損失は513億円である。

（3）資金収支の状況

平成20年度のキャッシュフローの状況は、平成19年度と比較し0.7億円の減

少となった。このうち営業キャッシュフローは9億円の増加であったが、設備投資、長期借入金等の返済額が増加したことなどから、投資活動及び財務活動によるキャッシュフローがそれぞれ2億円、7億円減少した。この結果、平成21年3月末の資金残高は147億円となった。

(4) 資産・負債の状況

会社の平成20年度決算の資産合計は約1,788億円となっている。流動資産は約155億円であり、このうち、現金預金は約117億円となっている。固定資産は約1,632億円であり、トンネル、車両などの鉄道事業用資産の1,618億円が大部分を占めている。また、株主資本では資本金が約827億円、累積損失が約513億円あり、純資産は約314億円である。また、負債の状況では、県、沿線3市、金融機関等からの借入金、鉄道・運輸機構への未払金などにより、全体では約1,474億円の負債額となっている。

なお、県及び沿線3市では、会社の鉄道・運輸機構への償還金に対する金融機関借入金などに損失補償を付しており、平成21年3月末現在、合計659億円となっている。

(5) 県及び沿線3市からの財政支援

平成15年度以降、県及び沿線3市では、会社の経営基盤の強化、債務超過の回避や損益収支の赤字を縮減するため、平成21年度までの7年間を計画期間として財政支援を実施している。この間、県からは153億円の出資と52億円の補助が行われ、沿線3市からも76億円の出資と26億円の補助が行われており、合計307億円の財政支援が計画されている。

第2 経営の分析

1. 経営計画の取り組み状況

会社では平成16年11月に平成16年度から平成21年度の6年間を計画期間とする経営健全化計画(以下「長期計画」という。)を策定し、平成21年度に補助金を除いた償却前損益の黒字転換を図ることを経営目標としている。

(1) 損益の改善

補助金を除いた償却前損益は、平成 1 5 年度には 2 3 億円の損失であったが、平成 2 0 年度決算では 0 . 2 億円の損失まで改善してきた。平成 2 1 年度については、平成 2 0 年秋以降の経済情勢の急激な変化に伴う旅客需要の回復が見込めず厳しい状況を予想しているが、長期計画の目標である補助金を除いた償却前損益の黒字転換は達成できる見通しである。しかし、計画の数値目標である 4 億円の黒字化の達成は困難な状況である。

(2) 収入の確保

輸送人員、運輸収入については、平成 2 0 年度までは概ね長期計画を達成してきた。しかし、平成 2 0 年秋以降の経済情勢の急激な変化などもあり、最終年度の数値目標である輸送人員 9 1 , 0 0 0 人、運輸収入 7 3 億円の達成は難しい状況である。

(3) 経費の削減

契約手法の見直しにより経常コストを 3 割削減するとともに、運輸収入に占める人件費率を 2 0 % に抑制し、組織効率化により社員数を平成 1 5 年度の 2 4 6 人から 2 1 4 人に削減する計画であった。しかし、パスモ導入などサービス向上に伴う新たな設備投資の発生や大規模な鉄道事故を契機とした鉄道保安体制の強化などにより、職員削減、経費削減の取り組みは行っているが、目標値を下回っている。

(4) 長期計画の達成見通し

長期計画が達成できた場合の将来予測として、会社では平成 2 4 年度に償却後損益の単年度黒字への転換を図り、長期計画終了後の平成 3 8 年度には累積損失の解消が可能であるとしてきたが、長期計画の進捗状況などから、いずれも目標年までの達成は困難な状況であり、達成時期はずれ込む見通しとなっている。

(5) 他の鉄道会社との比較

他の公営地下鉄や第 3 セクターの鉄道会社との経営比較では、会社は営業費用（減価償却費を除く）の約 1 . 5 倍の営業収益を上げているが、調査対象の 1 1 団体の平均の 1 . 8 倍を下回っている。また、営業キロ当たりの職員数についても 1 6 . 3 人と平均 1 4 . 8 人を上回っており、地下鉄事業としての特殊要因があるものの、収入確保対策、コスト削減対策など更に改善の可能性がある。

2. 資金繰りの状況

平成21年3月末時点、会社には県及び沿線3市、日本政策投資銀行、民間金融機関からの借入金残高が約822億円、鉄道・運輸機構への未払金が約606億円、合計1,428億円の有利子負債がある。現在、この鉄道・運輸機構への償還原資として、金融機関から毎年40億円借り入れている。

3. 近年の経営を取りまく状況と今後の懸念材料

(1) 景気の急激な変化

平成20年9月の金融不安に端を発した景気後退の影響は、会社の経営に大きな影響を及ぼしている。特に、定期券以外の乗客数は平成20年度上期が1.1%の増加であったが、下期には景気後退による出控えの影響などにより、1.1%のマイナスに転じている。平成21年に入っても定期券以外の乗客数は対前年度同期を概ね下回る水準で推移するなど、景気後退が鉄道利用者数の伸び悩みの一因となっている。今後も景気の低迷が長引けば、更にこのような傾向が続くことが懸念される。

(2) 今後のデフレ懸念

現在の長期計画では、平成24年以降、5年ごとに10%の運賃見直しを計画している。しかしながら、昨今の景気悪化により所得水準や諸物価の下落など経済のデフレの傾向がみられており、今後もこのような傾向が続けば、長期計画どおりの運賃見直しは鉄道利用者の理解が得られないことが懸念される。

(3) 沿線開発の進捗状況

埼玉高速鉄道線の沿線では、(独)都市再生機構、沿線3市などにより合計10地域、開発総面積759ヘクタール、総計画人口約7万人に及ぶ土地区画整理事業が進められているが、一部の土地区画整理事業では、施行期間が延長されている。昨今の景気悪化により不動産市況は急速に冷え込んでおり、また、今後の人口減少傾向も踏まえると、人口定着のスピードが鈍化することも懸念される。

(4) 多額の資本コストの負担

埼玉高速鉄道線の建設コストは2,587億円である。補助金による整備区間が一部に留まったこともあり、約61%に当たる1,575億円が有利子負債でまかなわれた。平成20年度において、会社の金利負担は約30億円を計上しており、減価償

却費と合せた資本費は、年間運輸収入の約 65 億円を上回る約 80 億円に上っている。

また、借入金償還も約 70 億円（県及び沿線 3 市に対する借換分を除く。）に上っており、これらが会社の損益や資金繰りを圧迫している。

第 3 埼玉高速鉄道線の役割

1. 沿線市のまちづくりにおける役割

(1) 川口市における鉄道の効果

川口市内には南から北に向かって川口元郷駅、新井宿駅、戸塚安行駅、東川口駅の 4 駅が設置されている。市の第 3 次総合計画基本構想では、市域の中央部を南北に貫く基幹交通機関として鉄道を位置づけ、川口元郷駅及び東川口駅周辺は都心地域、また、新井宿駅と戸塚安行駅の周辺は緑化産業地域としたまちづくりが構想されている。沿線では現在、4 地域で土地区画整理事業が進められており、東川口駅や川口元郷駅をはじめ駅周辺人口は着実に増加している。

(2) 鳩ヶ谷市における鉄道の効果

鳩ヶ谷市内には、南から北に向かって南鳩ヶ谷駅、鳩ヶ谷駅の 2 駅が設置されている。市の基本方針として、鳩ヶ谷駅周辺は商業施設や景観形成を図り、南鳩ヶ谷駅東口駅前広場は人々の出会い、交流の場とすることが位置づけられている。沿線周辺では、民間主導の開発が活発に行われ、マンションや商業施設が多数立地している。現在、1 地域で土地区画整理事業が進められるなど、埼玉高速鉄道線の開通後も人口は毎年増加している。

(3) さいたま市における鉄道の効果

さいたま市内には鉄道路線の終点として浦和美園駅が設置されている。駅周辺には埼玉スタジアム 2002 が設けられ、年間 100 万人以上のサッカー観戦客を集め、このうち約 4 割が埼玉高速鉄道線を利用しており、重要なアクセス手段となっている。

また、さいたま市では浦和美園地区を副都心と位置づけ、駅周辺では、（独）都市再生機構、市、組合による土地区画整理事業が 5 地域で進められており、鉄道の存在は事業地の魅力を高める上で、重要な要素となっている。さらに、既に大規模なマンションや商業施設の立地も進んでおり、これらの住民や従業員にとって重要な交通手段となっている。

浦和美園駅の沿線人口は、平成13年当時は10,577人であったが、鉄道の開業により、平成20年には約1.3倍の13,334人にまで増加している。

2. 沿線住民の利便性の向上

埼玉高速鉄道線の開通により、川口市、鳩ヶ谷市、さいたま市の東部地域、いわゆる埼玉県南部地域の住民の利便性が向上している。例えば、従来、鉄道が敷設されていなかった鳩ヶ谷地域の移動時間は大幅に緩和されている。鳩ヶ谷駅から東京駅に移動する場合、従来は、45分の所要時間であったものが、埼玉高速鉄道線の開通により29分と大幅に短縮されている。特に、相互乗り入れをしている東京メトロ南北線及び東急目黒線の沿線内への移動コストは大幅に緩和されており、交通利便性の向上に大きな効果を上げている。

3. 首都圏交通インフラのネットワークの形成

埼玉高速鉄道線は東川口駅でJR武蔵野線と交差をしており、首都圏の南北交通と東西交通の結節点としての役割を果たしている。現在、東川口駅における乗客数は1日当たり12,600人であり主要な乗換駅となっている。また、相互乗り入れの効果として東京都心部へのアクセスや横浜方面への直接交通が容易となり、首都圏広域交通のネットワークを構成している。

第4 今後の経営見通し

1. 沿線人口の見込みと需要予測

(1) 沿線人口の見通し

鉄道路線から概ね2?3キロ範囲内の沿線人口は平成13年1月1日現在、417,000人であったが、8年を経過した平成21年1月1日では463,000人と約45,000人増加している。県内の他の地域に比べても高い伸びを示している。

会社から示された見込みによると沿線地域では、今後も、このような増加の傾向が続くことや、加えて、10地区、総計画人口約7万人に及ぶ土地区画整理事業が進められていることから、会社では沿線人口は引き続き増加すると見込んでいる。特に、浦和美園地区では、駅を囲むようにして3地区313ヘクタール、計画人口31,200人に及ぶ土地区画整理事業が同時に進行しており、大幅な増加を見込んでいる。これらの結果、平成40年頃まで沿線人口は増加傾向を維持し、最大559,000人まで増加する見通しを立てている。

(2) 輸送人員の見通し

輸送人員について、昨今の深刻な景気低迷による影響を考慮して平成 2 1 年度以降 3 年間程度は、増加傾向が鈍化すると予測している。このため、平成 2 1 年度以降、現在の将来予測との乖離が生じ、平成 2 9 年度の輸送人員は 1 2 2 , 0 0 0 人に留まり、現在の将来予測の 1 6 0 , 0 0 0 人を下回る見通しである。景気が回復基調に移れば、平成 2 4 年度以降は沿線人口の増加傾向の回復等に伴う輸送人員の増加により、平成 4 0 年頃までに輸送人員は、およそ 1 5 0 , 0 0 0 人弱まで達するとしているが、現在の将来予測の 1 7 0 , 0 0 0 人弱には届かない予測となっている。

2 . 経営の見通し

(1) 運輸収入の見通し

輸送人員の見通しに基づき運輸収入の見通しを立てている。現行長期計画の予測では、平成 2 4 年度以降 5 年後ごとに 1 0 % の運賃改定を見込んでいたが、今回の予測では、今後のデフレ懸念を考慮した運賃改定を想定している。また、今回の予測では、新たに改定に伴う逸走率（輸送人員の一時的な減少率）も見込んでいるほか、運賃単価も現在の実績値に基づいており、より現実的な見通しとなっている。

(2) 経費の見通し

試算の前提となる金利については、現在の金融情勢を反映し、当面は低い金利水準が適用されている。また長期的には 3 % の水準まで上昇する見通しが示されている。また、動力費、修繕費などの主要な鉄道経費は物価上昇要因も織り込まれており、総額 2 5 6 億円の設備投資も見込んでいる。人件費の削減については、その取組内容の検証が必要であるが、概ね現実的な見通しである。

(3) 損益の見通し

会社の試算では、平成 2 6 年度には営業損益が黒字転換し、平成 2 9 年度には償却後の単年度黒字達成を見込んでいる。その後、平成 3 5 年以降、金利の負担が低減することなども相まって、償却後の単年度黒字は増加し、累積損失の解消に向かうと見込んでいる。

(4) 資金収支の見通し

鉄道・運輸機構への償還原資として、金融機関から毎年 4 0 億円借り入れているが、

これについては、県と沿線3市が協調して、金融機関に対する損失補償を行っている。

しかし、こうした第三セクターの資金調達に対する公的支援については、特別な理由がある場合を除き、損失補償を行うべきではなく、他の方法を検討するよう、総務省から指針が示されている。

県と沿線3市が損失補償を行わない場合、金融機関から融資を受けられる見込みはなく、平成20年度末に会社が保有する約147億円の現金は、平成22年度中には枯渇し、平成23年度には資金不足に陥る。

第5 改革案の検討

1. 検討の前提条件

埼玉高速鉄道線は、沿線住民の多くが利用しており、今後の沿線3市のまちづくりに欠かすことができない交通インフラとなっている。また、今後、土地区画整理事業の進展に伴う沿線人口の増加等により輸送人員が増加することが見込まれており、将来的に単年度黒字の達成などが見込まれる鉄道路線である。さらに、埼玉高速鉄道線が広域交通網の一翼を構成していることなども十分考慮したうえで、経済合理性に即した検討が必要である。こうした視点に立って、以下の改革案候補それぞれについて検討を行った。

2. 改革案の候補

(1) 事業の廃止

埼玉高速鉄道線は、既に沿線住民の多くが利用しており、地域の交通利便性や交通ネットワークの維持に重大な影響を生じることになる。さらに、沿線地域では、10地区にわたって、総事業費2,923億円に上る土地区画整理事業が進められており、これらの事業に重大な支障を来すことが懸念される。

加えて、県及び沿線3市の出資金(547億円)の全額が毀損する可能性が高く、さらに、鉄道資産の処分価格が低廉になってしまった場合は、金融機関に対して損失補償の全部(平成21年3月時点で約659億円)又は一部の実行を求められるなど、財政負担も大きくなる。

(2) 債務の調整による事業継続

法的な手法を含めた債務の調整を行い、過大な資本費コストの軽減と長期的な経営安定を図ることができる可能性を検討した。

会社にとっては、資本費負担などが軽減されるため、経営状況が大きく改善するメリットがある。

一方、県及び沿線3市の財政負担の観点からは、平成21年3月時点で約659億円の損失補償契約を金融機関と締結していることから、債務の調整を行う場合には損失補償の実行を求められることになる。また、株主責任が求められることから、県及び沿線3市の547億円の出資金は毀損し、さらに、債務調整の後も当分の間は県及び沿線3市が経営支援を継続する必要があるなど多くの課題がある。

なお、平成21年度に債務整理を容易にして不採算の第3セクターの経営を再建するため、「第三セクター等改革推進債」制度が設けられたが、対象が損失補償の実行に伴う直接負担部分であり、それ以外の公的支援などには充てられないなど、制約がある。

(3) 債務の調整を行わない事業継続

金融機関から求められる損失補償の実行を回避するため、経営形態の抜本的な見直しも含めた事業の継続方法を検討した。

上下分離方式

現在、会社の負担している資本費負担を全て県及び沿線3市に振り替え、会社は運行のみとする一般的な上下分離方式が想定される。会社にとっては、毎年の資本費負担が無くなり、県及び沿線3市に対して、毎年、収益に見合った施設使用料を支払うことになるので、経営の安定が図られることが期待される。しかし、そのためには、県及び沿線3市が、1,300億円を超える長期債務に見合った鉄道資産を買い取る必要があり、さらに191億円の国庫補助金の返還など不確定な要因もあることから、県及び沿線3市の財政負担は大きい。

他の鉄道会社との合併

県及び沿線3市にとっては、鉄道事業が継続され、かつ、合併後は追加支援などの必要がなくなることから、適当な合併先が存在するならばメリットが大きい。ただし、合併にあたっては、その条件が重要であり、現在の会社の収支構造や資本構造などを考慮すると、合併の前提として債務の抜本的な整理が求められる可能性が高く、その場合には、債務の調整による事業継続の場合と同様、県及び沿線3市の財政負担が生じる。また、合併という選択肢については、最も有利な条件で交渉が可能となる時期、相手方を慎重に検討すべきであり、必要に応じて合併を検討しておくことも、次善の

改革案として考えられる。

公営企業化

公営企業化により、財務基盤が安定することから、経営の安定が図られることが期待される。しかし、会社が有する有利子負債等を県と沿線3市で引き継ぐことになるうえに、県及び沿線3市には鉄道経営に対するノウハウはないため、かえって営業損益の悪化を招く可能性があり、現実的でない。

県及び沿線3市の貸付による資金支援

資金不足額を貸付により手当てすることは、貸付側からすれば将来的に資金が返済されることから、実質的な負担がないというメリットがある。しかし、不足額全体を貸付のみで措置することは、返済分を含めて、貸付けなければならず、現実的ではない。

県及び沿線3市の増資による資金支援

資金不足を回避するために、県及び沿線3市からの増資を継続することが考えられる。会社にとっては、金利負担が生じることなく、財務基盤が充実することになるので、経営の安定化につながる。また、県及び沿線3市の財政負担は、損失補償の実行や出資金の毀損を伴わないため、他の改革案との比較では、少なく済む。ただし、返済が行われる貸付などと比べると、増資分について更なる株主責任を負うこととなる。

なお、県及び沿線3市からの出資金を毀損させず、経営安定化後に公共の財産として住民に還元できるような途を残すことが必要である。

3. 最も妥当と考えられる改革案

埼玉高速鉄道線は、将来的には単年度黒字に転換し、累積損失も解消に向かうことが見込まれている。

「会社による徹底的な努力」、「経営リスクへの対応」、「県及び沿線3市の役割」などに十分留意しつつ、会社は資本費負担が厳しい時期に不足する資金について手当ができれば、事業継続は可能である。

以上のことから、現時点では、県及び沿線3市による資金支援の継続が望ましい。

4. 改革案の実施にあたって留意すべき事項

この改革案を実行するに当たっては、会社及び県・沿線3市は以下の点に十分留意すべきである。

(1) 会社による徹底的な経営努力

既に、県及び沿線3市は、平成15年以降、約300億円に上る出資金及び補助金を拠出しているが、本懇話会では、さらに増資など資金支援を継続することが適切と考える。出資金は県民及び沿線3市の市民の税金により賄われるものである。会社は、この点を十分に認識した上で、列車運行等の安全管理に十分配慮しつつ、新たな計画の着実な実現と更なる収支の改善に向けて徹底的な経営努力を行うことが必要である。

(2) 経営リスクへの対応

今回の改革案は、会社により示された経営見通しをもとに検討を進めたものである。今回の見通しは、超長期に及んでおり、当然、その間には、金融情勢の変化や景気動向の影響を強く受けることになる。また、土地区画整理事業の計画の延長などによる沿線人口の下振れや、人口減少・少子高齢化の進展も不確定な要素となっている。このような経営リスクに迅速に対応していくためにも、会社はもとより、県・沿線3市は、輸送人員の動向等会社の経営状況を注意深く監視し、必要に応じて経営計画の見直しを求めるなど迅速な対応が取れる体制の整備に努める必要がある。

(3) 県及び沿線3市の役割

今回会社から示された経営見通しには、土地区画整理事業の進捗などを背景とした輸送人員の増加など、会社の経営努力のみでは、達成できない項目も含まれている。会社の目標を確実に達成するためには、県・沿線3市による協力が不可欠である。そのため、今後、県及び沿線3市などの関係者が連携して、ハード・ソフトの両面から魅力的な沿線まちづくりの推進や鉄道利用の増進方策について取組みを強化することが必要である。

(参考)

埼玉高速鉄道(株)経営懇話会
委員名簿(五十音順)

(印 座長)

青木 亮	東京経済大学経営学部教授
安藤 陽	埼玉大学経済学部教授
櫻井 茂	公認会計士
湊 清和	弁護士

埼玉高速鉄道(株)経営懇話会
開催状況

開催回	開催日	検討内容
1	平成21年3月30日	・埼玉高速鉄道(株)の概要について ・今後の進め方について
2	平成21年5月11日	・埼玉高速鉄道の経営状況について ・これまでの自治体の関与について
3	平成21年7月23日	・平成20年度決算及び会社経営における諸課題について ・他鉄道との経営比較について ・埼玉高速鉄道の位置付けについて
4	平成21年8月18日	・会社の経営見通しについて ・長期収支を踏まえた事業継続性及び会社経営のあり方について
5	平成21年8月28日	・長期収支を踏まえた会社経営のあり方について
6	平成22年1月20日	・埼玉高速鉄道(株)経営懇話会報告書(案)について ・平成22年度埼玉高速鉄道(株)経営懇話会開催予定について