

平成30年12月定例会 公社事業対策特別委員会の概要

日時 平成30年12月19日(水) 開会 午前10時 2分
閉会 午前11時41分

場所 第9委員会室

出席委員 中屋敷慎一委員長
美田宗亮副委員長
小久保憲一委員、白土幸仁委員、木下高志委員、本木茂委員、小島信昭委員、
浅野目義英委員、蒲生徳明委員、並木正年委員、秋山文和委員

欠席委員 なし

説明者 [企画財政部]
砂川裕紀企画財政部長、山崎明弘地域政策局長、竹島晃参事兼交通政策課長、
市川善一改革推進課長
[農林部]
篠崎豊農林部長、前田幸永農業政策課長、小畑幹農業ビジネス支援課長、
荒木恭志森づくり課長

[埼玉新都市交通株式会社]
山根昌也代表取締役社長、大野明男代表取締役常務、
横田哲也取締役運輸・営業部長、阿部智取締役技術部長
[埼玉高速鉄道株式会社]
荻野洋代表取締役社長、村田暁俊代表取締役常務、池田司郎取締役
[公益社団法人埼玉県農林公社]
中畝正夫理事長、岡眞司常務理事兼森林局長、吉田薫企画管理局長、
山岸典夫農業振興局長兼営農支援部長

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

白土委員

- 1 企画財政委員会でも、ニューシャトルの通学定期乗車券の見直しを求める決議が、これから本会議となるが、委員会では全会一致で可決された。特に通学定期券に関しては料金が大きい。通勤の場合は会社が負担されるが、通学の場合は、どうしても家庭の負担となるので、特に要望が大きい。そういった中で決議が可決された。社長から説明を聞く中で、累積赤字が解消され黒字経営となり、今後も自立を目指していくとのことだが、どの段階までくれば自立したことになるのか。そういった目標が無ければ、なかなかいつの段階になっても、運賃が一定の額になってしまう、なかなか下がらないとなると思うが、自立すればとの話であれば、どの段階が自立なのか伺いたい。
- 2 埼玉高速鉄道の平成30年度の事業計画を見ると、もちろん経営的な部分であるが、延伸については文言が一文字もない。埼玉高速鉄道の社中で、延伸について研究をしている現状はあるのか。事業主体の問題等があると思うが、延伸の研究について、事業計画の中に載せるべきではないか。何か理由があるのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 今回、決議をされるということは大変重く受け止めている。どの段階で自立ができるのかとのことだが、現在の状況を申し上げますと、当社は35年経過したと申し上げたが、大体、鉄道設備は25年くらい経つと、車両も含めて、大規模な老朽取替をしないと保てない。平成19年から平成38年までの20年間を対象とした経営自立協定を締結し、第1回の老朽取替の全体経費の160億円を全額会社で負担することができず、自治体及びJR東日本から支援を受けることになった。途中から累積損失が解消したので、平成25年に経営安定化協定に変わり、期限は同じく平成38年までとなっている。どれだけ実質的に当社が援助を受けたかということ、車両の購入費補助で自治体からおよそ20億円の補助を受けている。JRがおよそ20億円の設備等の老朽取替工事を実施、その部分は現在進行形という形であるが、おおむね合わせておよそ40億円の財政支援を受けている。今後、同様の経営を続けていくということであれば、少なくとも40億円を自己資金として積み立てなければいけない状況と思っている。現在、別途積立金が18億円あるが、この部分を40億円の中の資金に使うということで、あと約20億円足りないと考えている。これを毎年の黒字の中から積み立てて、賄えるようになって初めて自立。第2回目の老朽取替が会社単独でできるようになって、初めて経営自立ではないかと考えている。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 当社の設立時に、赤羽岩淵から浦和美園間14.6キロメートルの運営とされ、定款にも記載されている。平成26年度の事業再生ADR手続きによる事業再生計画においても、各議会での議論の中で、延伸の問題と当社の組織は別次元であるという回答をされたと承知している。当社は第1種鉄道事業者である。延伸について考えられるとすれば、都市鉄道等利便増進法の適用に基づく経営形態として、第2種鉄道事業者、第3種鉄道事業者をそれぞれ指定していくことになる。事業再生計画を実施する上でそういう形もできている。私自身、鉄道事業者として夢を持つという点では、一定の延伸も必要なことと思っている。しかし、現実に関今の進め方からすれば、都市鉄道等利便増進法による協議会が開催され「B/Cが1を超えた」という話になることが前提である。現在

は、さいたま市において実務者協議が行われており、当社と鉄道運輸機構は知見のあるオブザーバーとして参加している。いずれにせよ、データの提出や様々な問題については、全面的に協力する姿勢である。

白土委員

- 1 埼玉新都市交通としては、あと20億円あれば、自立したと考えるとのことか。もちろん環境の変化というものもある。どのぐらいで達成されると予想しているのか。
- 2 埼玉高速鉄道社長としては、延伸の夢があるとのことであった。日頃の運営の中で、データの提供など全面的に支援をしているのであれば、事業計画に延伸を載せることで、一步二歩前に出ることになるのではないか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 現在、第1回目の老朽取替を行っているが、半分ぐらいは自前で投資している。車両も取替えているが、自前でやっている。減価償却費負担が大きくなっている。これからも工事を行っていくが、そちらの方が大きくなっていく。現時点では単年度で3億円ぐらいの黒字だが、数年後には1億円を切る事態になるかもしれない。これは旅客の収入の動向に左右されるが、そのようなことを考えると、十数年後には第2回目の老朽取替が始まるが、その時には間に合わせたいというのが現状である。まずはそこを達成し補助を受けない。これが自立だと思っている。老朽取替が自前でできるようになる。その時が初めて、経営の自立と言えらると思っている。したがって、いつだと目途は言えないが、今の段階では10年以上かかると見込んでいる。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 延伸があるとすれば、都市鉄道等利便増進法が適用されると承知している。それを踏まえれば、さいたま市の実務者協議の中で、どのような役割分担となるか、財源が確保されるかが決まると承知している。決まった暁に、例えば当社に対して、第2種鉄道事業者として頼むとか、鉄道運輸機構に対して第3種鉄道事業者として頼むとか、正式な要請があるというのが法的な位置付けである。当社として今動いてもなんら法的な位置付けはない。オブザーバーとして協力していきたい。速やかに実務者協議が行われ、適切な判断がなされることを期待している。

秋山委員

- 1 埼玉新都市交通について、先ほどの白土委員の質問で、決議については重く受け止めるとの発言があったが、いつ頃どういう目途で、料金の引下げを行うのか。
- 2 障害者割引について、首都圏新都市鉄道等と比較すると、単独乗車での割引がない。今までは経営が厳しい等あったとは思いますが、社会的要請があるのではないか。
- 3 埼玉高速鉄道は名前が堅いのではないかと視察時に指摘したが、愛称等の採用はいかがか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 値下げの時期を予測するのは、非常に難しい。これまでも、当社の通学割引の率は低く、実質的な額も高い状況は承知している。本当に心苦しい部分であるが、まずは、経営の再建、自立を優先するということで経営をしている。これからも経営の状況を見つ、その中でできるかできないかを判断していくのが正しい姿だと思っている。経営を

ないがしろにしてということはありません。慎重に考えながら、皆様方の思いについて生かしていきたいと思っています。

- 2 障害者割引については、JRやほかの鉄道会社も行っていないことから、鉄道業界全体の状況を見極めながら考えていきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 障害者割引の拡大については、JR含め鉄道各社と足並みを揃えたい。
- 3 路線愛称を一般公募し、馴染みのある名称として、「埼玉スタジアム線」、略称「埼玉スタ線」に決定をした。正式名称ではないが、埼玉スタジアム線と呼んでいただけるよう各社にもお願いしており、引き続き認知していただけるよう努めていきたい。

小久保委員

- 1 ニューシャトルは13駅あるが、吉野原駅、志久駅、伊奈中央駅については、エレベーターが未設置である。設置要件、基準等があるのか。また、設置する予定はあるのか。
- 2 埼玉高速鉄道について、開業当初は日本一運賃が高いと言われていた。来年、消費税増税予定であるが、運賃等にどう反映するのか。
- 3 岩槻駅経由の蓮田駅までの延伸について、2000年の運輸政策審議会の答申第18号の中で、開業が適当と述べている。一方で並行して走っている上野東京ライン又は湘南新宿ライン等も朝晩は大変なラッシュということを伺っている。これは、人から言われるということだけでなく、積極的に関わっていただきたいと思うが考えを聞きたい。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 エレベーター設置は、経営自立協定に基づき、沿線自治体が負担して設置することとなっている。現在3駅は未設置であるが、伊奈中央駅は建設中であり、今年度中にしゅん工予定である。吉野原駅及び志久駅は順次行うことになっている。高架下に道路が通り難い構造であるため時間がかかっているが、設置する予定で考えていただいている。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 消費税増税の問題については、前回時も見送りたいという気持ちはあった。しかし、公共料金である以上、国を含めて消費税を転嫁していくという形であったと認識している。鉄道運賃というのは価格弾力性が非常に低い。運賃は、下げた分だけ減収になる。下げた分の見返りとして、それだけ増えるということがはっきりすればいいが、難しい。消費税増税の対応については、初乗り運賃等を含めて、工夫をしていきたい。
- 3 延伸というのは、今、一定のルールがあり、国が決めたB/C、「費用便益比」も含めてルールにのっとり検証していくことが必要とされている。今までの経験やノウハウなどを提供することはできる。しかし、現実として、財源問題を含めて、きちっとされない限りは、財務省を含めて国は受け付けない。現状ではそういう段階で、私どもがやりたいといっても、何らの影響力も今のところはないということである。

並木委員

- 1 埼玉新都市交通は開業35年目ということで、高架の地震対策はどうなっているのか。
- 2 11月の農林公園の視察の際に入場者を1日3回それぞれ車の台数を数え、1台の平均乗車人数を4人として計算しているとの説明があったが、実人数をしっかりとるべき

なのではないか。その後の検討、今後どうするのか伺う。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 高架橋の所有者はJR東日本で、当社はそれを借り受けて運営をしていることから、JRに新幹線高架の耐震工事と併せて対応していただいている。全て終了したという報告は受けていないが、順次工事は進められている。駅舎等については、所有者は自治体であるが、実質的に当社で管理しており、耐震性について確認している。現時点では問題はないと判断している。地震発生時に旅客を安全に誘導することなど、そのほかの地震対策としては、大規模震災対応マニュアルを策定するとともに、9月1日の防災の日に合わせて、会社全体の訓練を実施し、非常時に対応できるように準備をしている。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 2 農林公園は開園以来30年、入園者数の把握として当時から10時、12時、14時の1日3回駐車場の駐車台数をカウントし入園者数を把握している。駐車台数の把握とともに公園内の巡回も併せて当時から行っている。1台当たり4人の乗車が実態に合っているのかとのことだが、平成22年に検証し、その結果はおおむね妥当であった。しかし、約10年近く経って家族のライフスタイルも変わっていることから、今後どのようにすれば適切であるか内部で検討していく。

木下委員

埼玉新都市交通の資料1-2「改革の取組について」の「(2)経営指標」について、平成27年度から31年度の目標値が出ている。これを見ると、営業収益の目標値が平成27年度から31年度まで前年比で下がっている。普通の会社であれば、前年比よりも高くしようと思うだろうが、前年より下がるということは成長しないということから自ら宣言していることになる。なぜこのような計画になるのか伺いたい。また、一番課題となる数値を表に出して、その課題に対して改革をするという構成になるのが一般的になると思うがいかがか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

中期計画で目標値が下がっているのは、当初の人口見込みが頭打ちで漸減傾向にあるとみたからである。人口が減ったからといって、売上を減らさないように経営努力するのが当たり前であり、ダイヤ改正などサービスを向上させてお客様を獲得するなどのことを行うのだが、鉄道のベースとなるのは沿線にどういう方がいるのかということで、一番大きく動向を左右するのは人口である。この計画を設定したときは人口が頭打ちであるということがあった。また、計画を作るときは、堅めにみないと計画がずれて下振れすると大変なことになるので、かなり堅めに慎重に見積もって設定している。中期計画を上回っているから良としているわけではなく、それをカバーするため、前年の実績と翌年の経営努力を踏まえ、毎年事業計画を作成している。中期計画はおおむねの見込みであり、実際は単年度ごとに事業計画を定めて社員が事業を行っている。資料の構成については、毎年事業計画にはそのように作成されており、御理解いただけると考える。

改革推進課長

中期経営計画がそれぞれの法人の経営方針・経営目標・実施計画等を規定した基本のものである。当資料はその概要であり、経営状態が適切に数値として出てきているものとし

て作成されている。資料の作成については、御指摘を踏まえ検討したいと考えている。

木下委員

埼玉新都市交通の考え方は分かるが、今の理由でいうと、下振れすると大変だということだが、資料で見ると、27年度から29年度間で対前年比の伸び率のぶれが大きくなっていると読めば良いのか。民間では前年比を下回るといのは許されない。鉄道という特殊な業種だからという理由もあるが、人口減を補うためどのくらいの収益をカバーする改革を考えたかという検討は行ったのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

人口が減少するので単純に目標を下げたというのではなく、人口が大きな要素を占めているというのが鉄道という業種の特徴である。それをカバーするためにフリーきっぷやデータイム回数券などを作り、今まで乗車していなかった新しいお客様でも使いやすい切符を作ったりもしているが、残念ながら人口減をカバーするほどの効果はない。手をこまねいているだけということでもなく、関連事業として駐車場や宅配受取り用ロッカー、店舗貸付などの事業も行っている。高架下は全てJR東日本から借りて事業を行っており、当社で資産を所有しているわけではないため制約もあるが、JR東日本には当社を代理店として使ってもらいたいという話もしており、少しでも穴埋めにしていきたい。

木下委員

改革の取組について、どうしても課題は埋められないものがあるとのことであれば、それに対してどうするかという検討をしなければならない。資料では、そういった点や考え方も見られないと考えるがどうか。

改革推進課長

公社の改革に向けて課題を把握し、公社に対して指導をしていかなければならないと考えている。引き続き、情報収集を行い取組をチェックできるよう努めていく。

木下委員

課題について明確化し、実行するということか。

改革推進課長

中期経営計画がベースであり、進捗状況を把握していく中で、取り組める部分は取り組んでいきたい。

浅野目委員

- 1 ニューシャトルについて、沿線人口の減少という認識はない。大宮を起点として上尾の南東部を通り伊奈に通じるわけであるが、沿線人口は増えていると思う。人口の実態が分かれば教えてもらいたい。
- 2 ニューシャトルは事故が少ない。人身事故もないし、ダイヤの乱れがほとんどなかったと記憶している。ダイヤが非常に正確だということが実証できるものがあれば教えてほしい。
- 3 昭和58年12月の雪害で2日間ぐらい全く動かなくなったことがあった。雪害対策はこれから深刻な課題であると思うが、対策を教えてほしい。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 沿線500メートルの駅勢圏で見ると、2市1町の合計では若干伸びているが、トレンドを見ていくとほぼ頭打ちである。しかし、お客様の伸びはそれ以上になっているのでありがたいことである。伊奈町については、今後5、6年間ぐらいは伸びそうだが、50歳以上の方が転入しているため人口増になっており、30歳から40歳、0歳から20歳の若い世代は減っている状況だと聞いている。営業としてみれば、定年延長や高齢者雇用が進む中で、50歳を超えた方の御利用が増えていると考えている。
- 2 開業後の人身事故は昨年の1件で、認知症の方が加茂宮駅のホームから降りて列車に衝突した事故である。ダイヤの正確性については、大宮から内宿間が12.7キロメートルと運行距離が短いことや、踏切が無いこともあるが、社員の努力による車両保守によって車両故障が少ないこともある。
- 3 平成30年1月に雪害で半日運休となった。圧雪が3センチメートル以上になると車両の横に付いているパンタグラフと架線がずれてしまう。そうならないように融雪剤を撒いたが効果が無く、パンタグラフが折れたためである。これまで、坂道にはロードヒーター、ポイントには消雪装置を設置し、さらに車両の先頭にスノーブラウと呼ばれる雪かきを設置したり、路面に融雪剤を撒くなどの対策をしてきたが、まだまだ十分ではない。今年度は、1月の雪害を受けて、小型除雪機の導入や融雪剤を固形状のものから液体状のものに変更するなどの対策を行うが、実際にやってみないと効果が分からない部分も多い。これから解決すべき大きな課題であると考えている。

小島委員

鉄道であるが、実施方策・実施施策の中に自動運転等の取組がない。軌道上を走るものであり非常に取り組みやすいと思うが、業界自体はどのように取り組んで、どう受け止められているのか。資料にはないが、2社とも検討はしているのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

ニューシャトルは新交通システムであり、ほかの新交通の、ゆりかもめや神戸新交通ポートライナーは、既に自動運転となっている。当社は有人運転で、車掌はいなくワンマンで運行している。自動運転できないか検討しており、課題であると認識しているが、ホームドアの設置やシステム変更などを行う必要がある。可能性は追及していくが今の当社の状況では難しい。将来の構想としては、列車にGPSを設置すればATCなどの信号装置が一切いらなくなるので、衛星との中継によって列車を制御できる。そのような技術開発を見極めながら新たな運転方式を検討していきたいが、今すぐには実施するのは難しく御理解いただきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

当社としても今後の大きな課題と認識している。実際に東京メトロ南北線、東急目黒線と同じ設備のATOによる自動運転を前提としたシステムで運行を行っている。ATOとは、乗務員が出発ボタンを押下すると発車し、停車位置に自動で停車するシステムである。このシステムが搭載されてから20余年経過している。本来、もう少し自動運転に向けての実証実験等が行われてもいいと思う。今現在は、JR東日本も自動運転を検討しており、当社としても実証実験等の要請があれば場所の提供も行いたい。また、中央制御設備は必要である。今は指令と運転者がやり取りをしているが、実際に運転席そのものが中央制御

室から見えるというのは、ゆりかもめも同じ設備である。これからプランニングされる際は、自動運転を前提とされる。もう3、4年もすれば自動運転は可能だと思う。軌道を走る軌道事業というのは、元々が地上と車上とのやり取りの中でやっている。自動車の自動運転とは違って、最も近い事業だと考えている。今後は自動運転の方向だということは申し上げておきたい。

小島委員

- 1 埼玉高速鉄道では、自動運転バスの実証実験を実施したが、県内には埼玉工業大学もある中、なぜ群馬大学と協力しているのか。
- 2 農地中間管理機構が管理事業を受託していると思うが、平成27、28、29年度の担い手への転貸の実績を聞きたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 当社としては、駅と大学病院予定地の循環バスの運行を視野に入れている。群馬大学は、時速18キロメートル以下で公道を走行でき、400万円ほどの低コストで製作した車両を既に保有していることから、早期の実用化が見込めるものと考えた。県内においても良い実証実験があれば、一緒にやらせていただく。また、当社は軌道のプロであり、例えば、道路の中に鋸を埋め込むなどのやり方の中で、単純なルート構成ができれば、最も早く実用化できると考えているので御協力願いたい。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 2 平成27年度の実績は632ヘクタール、28年度は1,014ヘクタール、29年度は1,741ヘクタールとなっている。

小島委員

資料3-4に埼玉型ほ場整備実施設計業務等の契約の内容が記載されており、平成27年は外注が多かったが、平成28、29年の外注がなくなっている。中間管理事業と、ほ場整備のバランスとしてどうか、関連性を伺う。

（公社）埼玉県農林公社理事長

農地中間管理事業を実施した後に、面的にまとまった地域において水田における畦畔の除去を行っている。平成27年度には、あらい農産等に委託をしていたが、28年度以降においては、当公社の営農支援部の機械を操作できる職員が中心となって事業を実施している。各地域に担い手サポーターである、大きく農業を行っている生産者がおり、そうした方々を雇用する形で事業を行い、測量以外は公社が自ら実施している。また、当公社から遠い地域の杉戸町等においても行っているが、そういった場所については業者に委託している。

小島委員

F Mナックファイブで行っていた中間管理機構のCMの放送が、1年だけでなくなったが、その後の反応はどうか。

（公社）埼玉県農林公社理事長

平成28年度に実施したF Mナックファイブでの事業周知については、問合せ等もあり

大きな成果があった。一方で事業評価において900万円近い経費がかかっており、本当に適切であったのかどうかという意見もあった。その後、農業委員会の制度が変わり農地の集積・集約化について当委員会の必須業務になったところである。農業委員、農地最適化推進員のローラー作戦で農業者への周知を行い、連携して農地中間管理事業を推進している。