

令和2年12月定例会 公社事業対策特別委員会の概要

日時 令和2年12月16日(水) 開会 午前10時 2分
閉会 午後12時 6分

場所 第9委員会室

出席委員 齊藤邦明委員長
飯塚俊彦副委員長
逢澤圭一郎委員、荒木裕介委員、高橋政雄委員、小島信昭委員、
柿沼貴志委員、杉田茂実委員、白根大輔委員、山本正乃委員、萩原一寿委員、
秋山文和委員

欠席委員 なし

説明者 [企画財政部]
堀光敦史企画財政部長、石井貴司地域経営局長、浪江治交通政策課長、
白石直哉改革推進課副課長
[農林部]
強瀬道男農林部長、西村恵太農業政策課長、横塚正一農業ビジネス支援課長、
野口雄一郎農業支援課長、佐野且哉森づくり課長

[埼玉新都市交通株式会社]
唐澤朝徳代表取締役社長、渡邊哲代表取締役常務、
横田哲也取締役運輸・営業部長、土屋尚樹取締役技術部長、
田中敏夫取締役総務部長兼事業部長
[埼玉高速鉄道株式会社]
荻野洋代表取締役社長、犬飼典久代表取締役常務、池田司郎取締役
[公益社団法人埼玉県農林公社]
持田孝史理事長、荒木恭志常務理事兼森林局長、小山和彦企画管理局长、
吉岡幸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

逢澤委員

- 1 埼玉新都市交通の参考資料1-1に、2年前から大晦日の終夜運転を実施しているとの記載があるが、今年はどうするのか。
- 2 参考資料2 1ページに新技術の研究として「ホームドアの整備に向けた検討」とあるが、ホームドアの今後の設置予定はどうか。また、オリンピック・パラリンピック競技大会を踏まえた設置を考えているのか。
- 3 同じく2 1ページ、お客様の利便性向上として「キャッシュレス化の拡大に向けた各種電子決済サービスの検討」について、今後の展開はどうか。
- 4 埼玉高速鉄道について、参考資料2-1「令和2年度事業計画書」の24ページに、「『ストリートピアノ』を浦和美園駅と鳩ヶ谷駅に設置し、多くの方に御利用いただき好評」とあるが、今後、常設や拡大をするのか。また、オリンピック時に実施するのか。実施するのであれば感染症対策はどのように行うのか。
- 5 参考資料2-1「令和2年度事業計画書」の27ページに、「駅及び車両内に設置したデジタルサイネージを活用し、運行情報の提供やご案内の強化を図る」とあるが、どの駅に設置しているのか。また、その設置運営の方法はどうか。設置から管理運営まで全て委託しているのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 終夜運転は過去3回実施し、何事も無かったことから今年も実施したかったところである。今年の大晦日の終夜運転については、新型コロナウイルスの感染拡大防止に向けた対応、埼玉県神社庁からの初詣の混雑時を避けた実施についての協力依頼、さいたまスーパーアリーナでの年越しイベントが実施されないことから、行わないこととしている。このことについては、12月10日に広報している。
- 2 ホームドアは安全上最も重要な設備の一つであると認識している。ホームドアは重量物であることから、ホーム床の強度の問題がある。また、財務上の点からもホームドアの設置ではなく、設備の更新工事に振り向けたいので実施予定はない。しかし、費用の低減や工期の短縮に資する軽量のホームドアや、JR東日本ではスマートホームドア等の開発もあるので、今後の技術動向を注視していきたい。オリンピック・パラリンピックを踏まえた検討についても同様である。
- 3 現在、大宮駅定期券窓口では、ほとんどのクレジットカードが使用可能となっているほか、乗車及び精算については、SuicaやPASMO等の使用が可能となっている。世の中にはそのほかにも電子決済方法があることから、お客様のニーズが高い決済方法を調査する。交通系ICカードも各社共通で使用可能となっており、ほかの電子決済方法も各社が一律になって行わないとお客様の利便性が高まらないため、様々な電子決済方法について、各社の動向を注視していく。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 4 ストリートピアノは、各市民団体と連携し、駅の新たな魅力を創出することを目的として、令和元年6月に浦和美園駅に、令和元年12月に鳩ヶ谷駅に、それぞれ設置した。当社は設置について協力を行い、ピアノの管理は各団体が行っている。新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、両駅ともに令和2年3月から一時利用休止とした。その後、手

指の消毒や鍵盤用除菌シートの使用、マスクの着用など、感染防止対策を講じた上で、令和2年7月1日から利用を再開した。当面設置することとしているが、お客様からは大変好評を頂いており、常設するか、オリンピック時に実施するかについては今後各団体と話し合って検討していきたい。

- 5 駅のデジタルサイネージは、お客様への情報提供を行うため、全ての駅の改札口に設置している。当社の運行情報、異常時の振替輸送といった情報を配信しており、平常時にはイベント等の案内をしている。運営管理は当社社員が行っている。車両のデジタルサイネージは、老朽化した既存のディスプレイを、業者と提携し更新したものである。媒体は業者の所有物である。有料の広告媒体だが、当社は15分ロールのうち30秒の一部業務枠を持っており、新型コロナウイルスの感染対策などの案内も行っている。これにより一定の広告収入を得ていきたい。

逢澤委員

- 1 キャッシュレス化の中で、P a y P a y等の媒体の導入を検討していくという理解でよいか。
- 2 車両のデジタルサイネージは業者の所有ということだが、広告料収入はどれくらいになるのか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 キャッシュレス化については、現在S u i c aやP A S M O等を導入している。そのほかの媒体を導入することになると、単体での導入はコストがかかることから難しい。他の鉄道事業者と連携していくことが必要となるので、今後他社の動向を注視し実現に向けて取り組んでいきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 この事業については、先進的な試みということで、3年間は固定額として貸し出している。具体的には、令和2年度は年額800万円、3年度は1,000万円、4年度は1,200万円、5年度以降は1,400万円に一定売上額の超過分20%を加算した額を当社が収受する。当社としては、運営業者に協力していきたい。

秋山委員

- 1 埼玉新都市交通について、沿線利用者から、運賃が高いことや定期運賃の割引率が低いという意見があるが、利用者にとのように応えるのか。
- 2 埼玉高速鉄道について、10年間の社員の推移をみると、平成22年度は239名、令和元年度は191名ということで、この間48名正社員が減少している。乗客数はこの10年間で約1.5倍に増えている中で、正社員がこれだけ減少しているのは、非正規社員に置き換えている部分もあるのではないかと思う。利用者が増える中でこの体制で問題ないのかということについて伺う。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 当社は、平成25年度に累積赤字を解消し、平成28年度からの経営安定化協定によって車両購入のための補助金がなくなり、車両を自前で購入している。今後老朽化したインフラの更新工事が控えているため、内部留保を充実させている。また、新型コロナウイルスによる減収のため、経営上厳しい状況である。運賃単価等の状況は承知してい

るが、他の第三セクターの状況を見ながら今後研究していきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

2 正社員が48名減少していることについては事実である。あらゆる効率化施策を実施するに当たり、現役社員の人員整理は行っていない。65歳に到達した社員で、現場長をはじめ引き続き戦力となる人は多い。まだ開業して20年の若い会社であるので、ベテラン社員に頼んで残ってもらっているものである。年金受給との兼ね合いで給与を抑制しつつ、引き続き戦力になってもらうことで経営的にも大変助かっている。また、夜間勤務のみを担うシニア社員と育児世代の社員と組み合わせることで全体の宿泊勤務を回していくなど、あらゆる工夫を行っているところである。鉄路をどう守っていくかという中において、正社員及びOB社員全体で会社を支えているものである。

秋山委員

埼玉新都市交通の内部留保が7億5千万円と大きな数字となっていること、また、平成25年度から黒字になっていることから、運賃を下げていくことに真摯に向き合ってもらいたい。このことについて、年度的な見通しはあるか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

中期経営計画の説明の中では、剰余金について23億円としているが、当社としては必要な固定費に回している。運用できるものは10億円あるかないかであり、新型コロナウイルスによるキャッシュの減少により、やり繰りは厳しい。新型コロナウイルスの影響がなく利益を計画的に積むことができれば、様々な対応もできるかもしれないが、現在は厳しい状況であるため、まずは会社の経営を健全にしていきたい。

白根委員

- 1 埼玉高速鉄道について、参考資料2-1「令和元年度事業報告書」2ページに、昨年からのSR東京メトロパスやSR一日乗車券の値下げをしたとあるが、乗客数や収入に関する効果はどうであったか。
- 2 事業報告書の記載外だが、地元でも大きな話題になったことなので伺う。平日の東京メトロから入る電車が赤羽岩淵止まりになったり、ダイヤ改正により6分間隔が12分間隔となり、鳩ヶ谷駅に折り返し設備があるにもかかわらず余り使用されなくなってしまった。本数削減による経費削減効果はあったのか。
- 3 29ページに記載のある「事業の多角化」について伺う。事業の多角化については、昨年定款変更をしていると思う。「国内外からの来訪者への対応」とあるが、宿泊事業というのはいわゆるホテル事業を想定しているのか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 いずれも昨年10月から値下げをしたものである。特にSR東京メトロパスについて、我々の線は一往復しかできないが東京メトロの区間は乗り降り自由という切符で、大変好評で売上げも好調であった。コロナ禍により定期券購入者がお得な乗車券に移行している可能性もあるが、値下げしたことでお客様サービスの向上につながっていると考えている。当社の普通運賃が少々高いということは認識しており、あらゆる企画乗車券の発売をすることで、お客様のニーズに応えていきたい。
- 2 日中の鳩ヶ谷駅止まりの電車は、乗車率が10%にも満たなかったこともあり、まず

は鳩ヶ谷駅止まりの半数を減らし、お客様の反応を見た。基本的にクレームはなかった。1年後に残りの半数を減らし、現在12分間隔としている。厳しい決断ではあったが、御利用の皆様におおむね御理解を頂いている。効率化という点においては、鳩ヶ谷駅折り返しは引き込み線に一度入線する必要があり、乗務員の時間的ロスがあることから、そういったことも併せて解消させていただいたものである。ただ、先ほどの秋山委員の質問にもあったが、単に何人合理化したかということではなく、社員個々の業務適性を考えながら、いろいろな部署で活用することで、効率化を進めていく。

- 3 正にホテル事業を想定しているものである。ただ、これまでは、なかなか良い物件がなかった。事業の多角化については、積極的に取り組む意気込みをもっていましたが、コロナ禍の現状では慎重に考えていなければならないと判断している。

白根委員

厳しい環境の中で対応していることは理解しており、頑張ってくださいと思うが、本数が減り、東京へ直接つながっている鉄道として12分間隔は少ないと感じる。また、SR一日乗車券は休日のみのため、平日の利用者は他線区へ流れているとも聞いている。例えば平日の乗客が少ない時間帯は運賃を下げ利用客を増やすといった、新たな工夫、努力をしていただきたいと思うが、そうした方向の検討はしているのか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

御意見について真摯に受け止めたい。値下げをすることでお客様が増えることが確実であれば積極的に対応したいが、当方の市場調査ではなかなかその確証がもてない。今後もあらゆる企画乗車券を発売したいと考えているので、是非御利用いただきたい。運転間隔については、相互直通運転先との関係もあるので、東京メトロ、東急との検討の中で、足並みをそろえて対応していきたい。是非御理解いただきたい。

荒木委員

- 1 埼玉高速鉄道の資料2-2、「3（3）経常黒字の継続による将来的リスクの軽減」の「人材の育成・確保」について、65歳以上のシニア、学生アルバイト、地域の有償ボランティアなど、人的資源は貴重で、いかに有効に働いてもらうかは重要だと思う。それぞれの採用実績はどうか。また、学生アルバイトはどのような部署で活用しているのか。
- 2 農業分野やバス輸送分野など事業の多角化について、具体的にどのようなことを想定しているのか。
- 3 農林公社の資料3-2、「2（2）ア 農地中間管理事業の転貸面積」について、令和4年度の目標値を2,800ヘクタールに設定しているが、令和元年度の実績は、1,952ヘクタールである。目標設定が少し高く感じるが、達成するためにどのように取り組むのか。また、コロナ禍である令和2年度の取組状況はどうか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 当社では、従来、アルバイトやボランティアを活用していなかったが、オリンピック対応等を想定して活用することとした。学生アルバイトは、主に朝の通勤時における浦和美園駅から東川口駅間の折り返し乗車に対応するために活用している。有償ボランティアは、サッカー時の誘導等に活用している。現在は両者の活用ともコロナ禍のため休止中である。来年のオリンピックに向けて再度編成、整備していく。採用実績について

は常務から説明する。

- 2 鉄道の多角化については、鉄道と親和性のあることが重要であると考えている。観光は親和性があるので、まずは鳩ヶ谷周辺の観光について取り組んでいる。バス輸送については主に国際興業が担っているが、今後、例えば、順天堂大学病院のアクセスバスを他社が行わない場合は、当社で手を挙げたいと考えている。また、鉄道の先の足であるラストワンマイルが重要であるため今後手掛けていきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役常務

- 1 60歳以上等の雇用状況について、令和2年12月1日現在、全体で29名である。うち13名が駅勤務である。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 3 農地中間管理事業は、土地を扱うので、その地域でどのように農業を行っていくのかを考え、機運を高めることが重要である。そのため、県、市町村、機構、農業委員会、JAグループ、土地改良区で一体となって、全力で全体で推進することが非常に重要である。具体的には、農業委員や土地改良区の理事などの地域のリーダーの方へのアプローチや、農協との連携により、2,800ヘクタールに向けて推進していきたい。また、耕作条件が悪いところについては、公社直営での簡易な基盤整備を実施しながら進めていきたいと思っている。なかなか高い目標であるが達成したいと考えている。また、今年度の状況であるが、農村部での土地集積は、対面して膝を突き詰めてやらないとなかなか推進できない状況である。4月、5月と緊急事態宣言が出た関係で、6月いっぱいまでは非常に影響を受けていたが、7月頃から徐々に動き出したところである。ただ、市町村によっては、まだ人を集めてはいけないというところもあり、感染防止対策を徹底した上で少人数での説明会を行っている。また、説明会に代えて、個別に資料を送り地元のリーダーの方に回っていただく取組も行っているが、スピード感が出ていないところもある。時間がかかっているが、感染拡大防止に十分配慮しつつ、目標達成に向けて進めていきたいと考えている。

荒木委員

- 1 事業の多角化についての答弁で、農業分野の具体的な取組に触れられていなかったの
で再度伺う。
- 2 65歳以上のシニアに関して、駅勤務に就いている方は経験者採用なのか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 広大な見沼田んぼが近くにある。景色・景観はすばらしく、東京から人を呼び込めるだけのポテンシャルはあると考える。昨年は当社で「実の一粒」というイベントも実施した。芋掘り体験などの農業体験は今後の観光になると考えているため、見せ方を工夫して人を呼び込みたい。そのための材料が見沼田んぼにはたくさんあるので、農家の方と協力して行っていきたい。また、当社は近隣農地で農業実習を行ったりもしている。
- 2 例えば他社で駅長をされていた方など、駅勤務経験のあるベテランを中心に採用している。

萩原委員

- 1 埼玉高速鉄道は私の地元の路線でもある。これまでの取組が輸送人員増や経営改善に

つながっており努力に感謝している。すばらしい発想で多角的に取り組まれていると思うが、コロナ禍という逆風がある中、今後の取組についての考え方を伺う。

- 2 参考資料2-1「令和2年度事業計画書」28ページに記載のある『「一駅一品」活動』について、地域に密着し、地域と連携を取って進められており、地元が喜ぶような内容でもある。詳細について伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 事業の多角化を行うに当たり、取締役や株主の御理解を頂き定款変更を行った。コロナ禍で慎重にならざるを得ない部分があるとともに、債権者の一部には多角化による経営悪化を警戒している方もいるため、理解を得ながら進めていきたい。
- 2 駅には駅員が常駐している。駅員を、駅業務だけに専念させるのではもったいない。街の案内人として駅コンシェルジュの養成に取り組んでいる。「『一駅一品』活動」についても、その一環と考えている。駅の周辺には様々な特産品があり、それを駅で販売することで、駅利用者が改めて地元を知る機会にもつながる。今後も地域の方々に喜んでいただけるよう、様々なタイアップを行っていきたい。

柿沼委員

- 1 埼玉新都市交通の参考資料1-1の22ページ、「新規事業の展開」として高架下以外の土地の利活用とあるが、現状と今後の展望などがあれば具体的内容を伺う。
- 2 埼玉高速鉄道の参考資料2-1の29ページ、「資産の有効活用」について、利便性向上につながる施設の誘致を進めるとあるが、具体的な事例や今後の展望を伺う。

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の影響により収益確保が厳しい中、付帯事業で少しでも増収につながるよう取り組むものである。昨年度全体の営業収益は36億円あり、そのうち付帯事業営業収益は2億円弱となっている。駅ナカビジネスのような検討はハードルが高いが、現在行っている高架下事業のうち、駐車場事業の利用率が高く安定した収入となっていることから、主に駐車場スペースとして貸付けを行っているものの拡大や、地元で利用できる場所があれば活用したいと考えている。また、鉄道施設の活用だけでなく、幅を広げるためにも高架下を離れて沿線の外へ出ることも研究して取り組んでいきたい。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 鉄道利用者のためにも駐輪場が必要であると考えており、浦和美園駅の自社用地に駐輪場を直轄で運営している。ネットで申込みのできる一時貸出事業者にも用地を賃貸している。両方とも稼働率は非常に高い。浦和美園駅と南鳩ヶ谷駅の駅舎を保育所として賃貸している。また、浦和美園の社有地を保育所として、車両基地の一部を障害者作業所として賃貸している。最近では東川口の旧売店施設を賃貸し、花屋が開店している。

杉田委員

- 1 農林公社の資料3-2の4ページ、当期一般正味財産増減額の1,500万円減の理由は分収林の解約との説明だったかと思うが、確認のため再度伺う。
- 2 農地中間管理事業について、事業の進捗に伴う具体的な問題点と県内農業へどのような影響を及ぼしているのか。

- 3 分収林事業に関して、分収林事業の果たす役割は重要だと承知しているが、50年間という長期間の契約の中で、それなりの期間が進捗してきている。期間満了に向けてどのような事業を考えているのか。

(公社) 埼玉県農林公社理事長

- 1 財務実績の当期一般正味財産増減額1,500万円減の主なものについては、獣害などにより、成林、いわゆる林にならないと思われる分収林について解約したものである。
- 2 農地中間管理事業の問題点だが、5年が経過し、具体的にまとまった地域については、農地中間管理事業として進められた。この先は、地域の話合いが難しい地域などが残っており、どのように地域をまとめ、その地域の農業をどのようにしていくか具体的に検討し、農業関係の団体と一体となり農地中間管理事業を進めていく。また、担い手への集積を図っていかなければならないが、その点について具体化し、地域の担い手をどのように育てていくかが問題である。
- 3 分収林だが、50年という長期間にわたって行っていくものである。あと何十年かすると伐期がくるが、公社としては分収林の公益的機能を十分発揮させながら、いかにしてコストを縮減していくか、経済林を育てていくかということが、大きな使命だと考えている。伐った後どうするかについては、経営改革プランでは結論が出ていないと聞いているので、その点については、県と相談しながら、分収林事業を進めていきたい。

農業ビジネス支援課長

- 2 農地中間管理事業では、高齢などにより規模を縮小する農家や土地持ち非農家などの農地を農地中間管理機構が借り受け、必要に応じて区画拡大などの基盤整備を実施し、まとまった農地を担い手に貸し付け、農地の集積・集約化を促進するものである。これまでの実施により、担い手農家の経営規模の拡大や生産コストの削減が図られ生産性が向上し、埼玉農業の競争力強化につながっている。

山本委員

埼玉県農林公社について、資料3-1の基本的な考え方の中に農林業の担い手の育成とあり、今後の指導の方向性にも新規就農を含めた担い手の育成とある。担い手問題、食料自給率は大事だと考えている。青年農業者育成事業について、参考資料3-1の7ページの実績では、令和元年度に16名が新規就農したとある。資料3-2の「2(2)経営指標 イ 就農予備校等の受講者数」では、令和4年度の目標値は70人、昨年度の実績は54人とあり、目標数の到達には更なるPRや取組が必要ではないかと考える。具体的な取組を行っていて期待をしているが、それらの取組についてどのようにするのか。

(公社) 埼玉県農林公社理事長

青年農業者育成事業については、今年度の中期目標から就農予備校等の受講者数としている。令和2年度は既に70人を超える方が就農予備校、農林公園いきいき農業大学等を受講している。就農予備校、農林公社が実施する担い手育成塾、農林公園いきいき農業大学を積極的にPRし、農業に参入してもらえるよう促している。新型コロナウイルスを契機に農業に興味を抱く方も多くなっていることから、今後とも、そのような方を積極的に就農に結び付けていきたい。

小島委員

- 1 埼玉新都市交通について、報告の中であった脱線事故の原因と再発防止策について伺う。
- 2 埼玉高速鉄道について、岩槻までの延伸をすれば東武鉄道とも接点ができるので更なる収支改善が見込め、営業が展開できる。さいたま市と関係鉄道会社で実務者会議を開いていると思うが、事業申請まで至っていない原因は何か。
- 3 農林公社について、昨年も指摘したが、農地中間管理事業の広告宣伝について、FM NACK 5の放送をお願いしていた。広く多くの農家に知っていただくために良い取組だと思うが、高額であるとの外部からの指摘により、やめてしまったと聞いている。来年度はどうか。

埼玉新都市交通（株）代表取締役社長

- 1 まずは、この場を借りて皆様に御心配をお掛けしたことをお詫び申し上げます。お客様に怪我はなかったことは不幸中の幸いであった。当社として原因を究明し、再発防止に取り組んできたところである。原因は、法律に基づきタイヤ検査を行っていたが、タイヤがバーストする状況を見極めることができなかった。走行中に最後部車両の前面タイヤがバーストし、乗務員の感知が遅れ、タイヤ内のアルミ製中子が損壊して起きたものである。運輸安全委員会も同様の回答である。再発防止策として、ハード対策ではタイヤ内圧監視装置を導入した。取付けについては、あと2編成を残すのみであり今年度中にできる予定である。具体的には、タイヤ内圧が800キロパスカル程度になるとブザーが鳴動し、乗務員に知らせる列車を停止させるシステムである。また、ソフト対策として、全般検査、重要部検査、月検査等、様々な検査でレベルアップを図り、早め早めの対応が取れるよう車両整備実施基準の見直しを行った。さらに、関係する乗務員の実地訓練も行っている。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 2 延伸することなく浦和美園駅で止まると枝線となり、浦和美園の開発が一段落すると、当社線が衰退してしまう。当社としては結節点が欲しい。結節点は鉄道の発展には欠かせない。東の岩槻、西の川越というくらい岩槻には価値がある。集客力は十分にあると考えている。延伸は会社にとっても地域にとっても、全体の経済効果として良いプロジェクトと考える。実務関係者会議等で感じたことだが、さいたま市では、延伸を決断してから検討すべきところを、その順番とは逆に検討ばかりが行われていると私は感じている。さいたま市長からはじっくり話をしたいと言われている。当社としては、鉄道の持つ集客力や発信力を引き続き訴えていきたい。

（公社）埼玉県農林公社理事長

- 3 農地中間管理事業のPRだが、NACK 5などの媒体を使って、来年1月下旬に行いたいと考えている。来年度については、新型コロナウイルスの状況やその効果を見極めながら、検討していく。

小島委員

農地を求める人は、農林水産省の全国農地ナビや農業委員等に依頼するなどアンテナを高くして情報を集めているが、貸したい人は高齢者であり、主にラジオが情報源である。文化放送やTBSラジオなら更に良いが、費用が高いと思うので、工夫して、外部の人で

はなく農家を見て、農地中間管理事業をPRしてほしい。理事長の決意を伺う。

(公社) 埼玉県農林公社理事長

ただ今のお話を受け、是非その方向でやっていきたい。