

令和7年12月定例会 公社事業対策特別委員会の概要

日時 令和7年12月17日（水） 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 永瀬秀樹委員長
高橋稔裕副委員長
渋谷真実子委員、保谷武委員、美田宗亮委員、新井一徳委員、小島信昭委員、
泉津井京子委員、白根大輔委員、橋詰昌児委員、松坂喜浩委員

欠席委員 山崎すなお委員

説明者 [企画財政部]
都丸久企画財政部長、今西典子地域経営局長、
秋穂進也行政・デジタル改革課副課長、吉井洋紀交通政策課長
[産業労働部]
神野真邦産業政策局長、橋本直樹産業労働政策課副課長、
吉田和則商業・サービス産業支援課副課長、倉林剛敏産業支援課副課長、
藤波香織企業立地課副課長、磯英樹雇用・人材戦略課副課長、
関口望産業労働政策課主幹、田中規之産業創造課主幹、
新井賢一産業拠点整備推進幹付主幹
[埼玉高速鉄道株式会社]
平野邦彦代表取締役社長、島田守代表取締役常務、
浅野裕代表取締役
[公益財団法人埼玉県産業文化センター]
加藤喜久雄理事長、藤井繁明専務理事、
川村正俊総務企画部長、沼野光利営業推進部長、
横山勇斗施設担当部長
[公益財団法人埼玉県産業振興公社]
秋友一広理事長、小川美季専務理事、木村浩利総務企画部長、
高野正則創業・取引支援部長、倉崎哲雄経営支援部長、
柳沢禎人新産業振興部長

会議に付した事件
公社における改革の取組について
埼玉高速鉄道株式会社
公益財団法人埼玉県産業文化センター
公益財団法人埼玉県産業振興公社

保谷委員

- 1 埼玉高速鉄道株式会社に関して伺う。経営目標のところで経営基盤の強化についてという項目があるが、金利上昇ストレスへの耐性はどうか伺う。具体的に数字を挙げ、例えば、金利が1%上昇した場合のインパクトはどうか伺う。
- 2 沿線地域との共創について、沿線の民間の不動産デベロッパーとの連携状況・協議体制はどうであるか。また、沿線地域の都市計画事業との連携状況・協議体制はどうであるか伺う。
- 3 岩槻延伸の事業化に向けた取組について、これまでどのように取り組んできたのか。今後の見込みはどうであるか伺う。
- 4 埼玉県産業文化センターについて伺う。ビル棟の部分で、現在のテナント構成において公的機関・外郭団体等の割合はどの程度であるか伺う。
- 5 家賃水準は平米当たり、単価が4,180円であると聞いているが、これは近隣の相場と比べてどうであるのか伺う。
- 6 ビル棟の貸会議室について、近隣の競合他社、貸会議室業者、大宮駅西口の貸会議室業の平均的な稼働率や時間換算の平米単価と比べてどうであるのか伺う。
- 7 役員構成について選任基準がどうであるのか伺う。

(公財)埼玉県産業文化センター理事長

- 4 公共テナントについてである。現在、契約・管理しているテナントは、ビル棟の県所有部分に当たる11階から地下1階にかけて入居しているが、合計で22団体である。入っている団体は、商工会議所、保証協会、法人会その他、埼玉県、産業文化センター、商工会などである。
- 5 家賃水準は民間のリサーチ会社のデータしかないが、2025年四半期でさいたま市内のオフィス、坪の平均単価が約20,000円、埼玉県産業文化センターが14,000円ということで、約7割である。
- 6 ビル棟貸会議室についてだが、ソニックシティ含め大宮駅西口の一番大きな大手民間業者が運営する貸会議室がある。この貸会議室は時期により価格の変動がするため単純に比較はできないが、平均値で見ると民間会議室は、時間換算で約平米当たり230円と聞いている。ソニックシティの会議室は時間換算で、44円である。約5倍近くの価格差がある。稼働率については、公表しておらず、また、把握もできなかった。
- 7 役員構成の明確な選任基準はないが、現在の役員は、埼玉県、さいたま市、商工団体、メディア関係、出資団体の方々が役員になっている。これらの役員の方々から幅広い意見等を頂戴しながら進めている。

埼玉高速鉄道(株)代表取締役社長

- 1 金利上昇の局面を迎えている中で、具体的に影響はどうかという質問であるが、有利子負債は、現在、弊社において前年度末、約381億円ある。したがって、金利が上昇することになると、少なからず経営に影響があるものと考えている。ただし、変動金利で借入れているのは、このうち約330億円ということになるので、仮に金利が1%上昇すると、支払い総額は約43億円の増加になる。乗降客数は、現在コロナ禍前を上回って増加傾向にある。また、キャッシュフローは約160億円、純利益は約20億円の黒字であるため、幅によるが、金利が仮に上昇したとしても、当面は経営の大きな影響

は余りないものと考えている。また、将来的には、金利上昇リスクを抑えるためにも繰上返済等、有利子負債の削減に努めていきたいと考えている。

- 2 沿線のデベロッパーとの連携状況、それから沿線の都市計画事業との連携についての質問であるが、当社は、大手民鉄あるいはＪＲのように、大規模な土地を有していないため、デベロッパーとの協業や連携は現在していない。当社が保有している土地については、各所からの提案を受け、保育園や障害者授産施設等に貸し付けている。また、毎年埼玉県が主催する経営連絡会議の場において、川口市とさいたま市の土地区画整理事業の進捗状況を共有しているが、沿線人口の定着が進むようなまちづくりを依頼している。引き続き、まちづくりの観点でよい連携をしていきたいと考えている。なお、区画整理事業が１１進行しているが、計画人口に対しておおむね約７割だと認識している。まだ、余力があるのではないかと考えている。
- 3 岩槻延伸の事業化に向けての取組はどうかという質問である。昨年１月にさいたま市から技術支援要請を受け、１月３０日に受託している。その後、さいたま市、埼玉県、鉄道・運輸機構、当社の４者で、事業化を前提とした整備の在り方や運営の在り方など、具体的な協議検討を進めている。また、社内において、常勤役員及び各部長をメンバーとする岩槻延伸検討委員会及びワーキンググループを設置し、全社的な検討体制を整え、委員会での毎週の議論ワーキングにおいて日々の検討を行っているところである。また、今年の４月には組織改正を行い、新たに岩槻延伸推進室を設置し、体制を強化した。検討に当たって、既存線の開業から２５年を迎える間に培った鉄道事業者ならではの知見や経験を生かし、安全かつ効率的なサービスを提供できるよう、運行計画や整備計画、収支計画などについて検討の深度化を図ってきた。引き続き、岩槻延伸の早期実現に向け、埼玉県や鉄道・運輸機構と連携しながらさいたま市に積極的に協力していく。

保谷委員

- 1 埼玉県産業文化センターについて再質疑する。ビル棟の経営の部分で、家賃の単価が市場価格の７割であるということだが、これは県としての政策判断により、公共性を重視し、収益性を追求しないという県の判断によるものか、それとも公社としての経営判断によるものなのか。貸会議室も同じように、これは顧客がどういった業界なのかをまず聞いた上で、公共性の高い顧客が多いのであれば、政策判断によって、あえて価格を抑え、収益性を求めているということなのか伺う。
- 2 役員構成について、不動産業の出身の方が今１人もいないが、この点についてどのように考えているのか伺う。
- 3 埼玉高速鉄道について伺う。先ほど答弁の中で、有利子負債が３８１億円で変動が３３０億円ということだが、金利が１％上昇したときの利払いが４３億円増えるという説明だと思うが、どういう計算なのか、もう一度伺う。
- 4 近隣のまちづくりとの連携という部分で、現状浦和美園駅の周辺に関しては、結果としてかあるいは意図してか、車社会になってしまっているという現状がある。何かイベントがあった際は、車で常に混雑し、住んでいる人のほとんどが車を所有していて、電車に頼らない生活をしている方が、比較的ほかの鉄道と比べて多いのではないかと考えている。これは意図してこうなってしまったものなのか。あるいは、まちづくりに失敗してこうなったものなのか伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 3 金利が１％上がって、残りの鉄道費用の部分が変動の部分で３３０億円ある。単年度

でいくと1%ということで3億3,000万円ぐらいあるが、元金も返しつつ、上昇をした場合にトータルで返済完了するまでに43億円の増加になるという試算になる。

- 4 沿線のまちづくり等についてだが、例えば、浦和美園周辺について、いわゆる2次アクセスについて車社会になっているのではないかと、意図したものではないかということだが、現状320ヘクタールという大きな開発エリアであるが、近傍のところから来ていることもあり、徒歩や自転車、それから朝は親御さんの送り迎えであるが、今後やや外縁部の方に、まだ開発の余地もあるので、駅へのアクセスについては周回するようなバスも含め、さいたま市の方に考えてもらう。そうすることにより利便性も向上し、まだまだ魅力あるまちづくりの発展に寄与するのではないかと考えている。

(公財) 埼玉県産業文化センター理事長

- 1 会議室等、あるいは公共団体に入っている料金についてだが、公共の福祉ということを経第一義にして、県との協議の中で料金を定めている。
- 2 役員構成の中の選任基準について、不動産関連の方が入っていないということだが、日本生命保険会社の不動産部の担当部長に、評議員に入っている。そのため、全く関連がないということではない。

保谷委員

埼玉高速鉄道にもう一度伺う。浦和美園駅については答弁があったが、これから岩槻延伸のプロジェクトが進むとしたら、よりさいたま市の区画整理事業あるいはさいたま市でこれから民間の不動産開発をしようとしている不動産会社との連携など、協議体制をいかに強くしていくのかというのが今まで以上に重要になっていくと思うが、これまでの反省点を踏まえ、これからどのようなやり方をしていくのか、考えを伺う。

埼玉高速鉄道(株) 代表取締役社長

我々が大手民鉄のように、大きな土地を持っているわけではないため、まちづくりに直接関与するのが難しいが、やはり公的な場や、UDCMiという地元にまちづくりの機関があるので、市が設置したそういう機関と連携し、何が足りないか、どういうことを作ってほしいかということも含めてやっていく必要がある。現状、浦和美園で言うと大きな開発だが、イオン等の大きなショッピングセンターがあるが、例えば、飲食やいろいろなものが足りていない部分がある。については、そういうところも含めて、まちづくりをいろいろな観点から進めていく。

渋谷委員

- 1 埼玉県産業振興公社に3点ほど質問をする。まず、参考資料3-1、令和7年度の事業計画書及び収支予算書のサイドブックス上のページで言うと、50ページのDX推進支援や、58ページのサーキュラーエコノミー支援に関する事業費だが、令和6年度と比較すると、事業費がどちらも1,000万円以上増額しており、力を入れて取り組んでいるところだと思う。両分野の事業を推進するに当たり、現場で支援して感じている課題はどのようなことなのか伺う。また、その課題を踏まえて、それぞれの事業についての見直しについて伺う。
- 2 資料3-2「改革の取組について」の2の経営指標について伺う。中期経営計画では、経営指標として5項目を掲げているが、令和6年度の実績をどのように評価しているのか。また、マッチング件数も年々増加しているが、どのような業種のマッチングが多い

のか。また、製品化・事業化件数の目標値の達成に向けた令和7年度の状況なども伺う。

- 3 中期経営計画の実施方策の外国人人材の活用・人手不足の解消の支援の中で、外国人人材の活用についてだが、産業振興公社のホームページで外国人活用相談の中で、アドバイザーに中小企業診断士と社労士が相談対応しているが、どのような相談対応が主なのか伺う。

(公財) 埼玉県産業振興公社理事長

- 1 具体的内容については、各担当部長から答える。まず1問目、DX並びにサーキュラーエコノミーは、県の指導に基づき予算を厚めに入れ、日々、公社として重点項目としてやっている。
- 2 2番目においては、経営指標については資料3-2の2の(2)のところだと理解しているが、令和6年度については、この表上にあるように非常に順調に推移している。令和7年度に関しても、先日理事会の中で確認をしたところ、ほぼ、順調に進んでいると報告を受けているが、具体的には担当部長の方から説明する。
- 3 外国人材の活用についても、中小企業診断士並びに社労士というところだが、担当の部長より報告させる。

(公財) 埼玉県産業振興公社経営支援部長

- 1 最初に質問1のDXについて説明する。現場で支援していて感じる課題についてだが、DXについては、埼玉県DX推進ネットワークの構成団体が相互に連携補完し合い、ワンチームで県内中小企業のDX推進を支援している。このネットワークは、国・県・市の行政機関や経済団体、金融機関、支援機関など27団体をメンバーとして県が設立したものであり、公社は、事務局機能を担っている。現場の課題を聞いてみると、「企業にDXを担う人材がいない」、「何をどういうふうに進めていいかわからない」、「資金の余裕がない」等の声がある。また、各企業によって、DXの取組段階のステージが違い、一律の支援だと、対応が難しいのが実情である。令和6年度については、これまでの第1段階、第2段階のところを中心にした支援に加え、第3段階の支援も開始した。具体的には、AI・IoT等の活用で業務・組織の変革を目指すという会社に対し、オーダーメイドで、相談を受け、支援を実施した。令和7年度からの見直しについては、まず、中小企業がDXに取り組むきっかけを創出したいと考え、ノーコードツールの活用を促進する実践型のワークショップを50社を対象に実施しているところである。これにより、専門的なIT人材を有しない中小企業においても、身近な業務改善からデジタル化に着手できる環境づくりを進めている。あわせて、相談対応、マッチング支援の更なる強化を図るとともに、AI・IoTなど高度なデジタル技術を活用した支援やDX人材育成の充実を取り組み、県内中小企業のDX推進を段階的に加速していく。
- 3 質問3の外国人活用支援について、どのような相談が多いのかという内容については、外国人の受入制度、特に技能実習や特定技能等に関する相談である。また、採用手続や在留資格、日本語教育や生活支援、職場定着に関する相談、さらに社内体制整備や受入環境づくりに関する相談である。専門家である行政書士がいないという質問に対し、今の相談体制については、令和6年度については、社会保険労務士の資格も持つ、中小企業診断士1名が対応した。令和7年度については、もう1名、中小企業診断士を増員している。

(公財) 埼玉県産業振興公社新産業振興部長

- 1 サークュラーエコノミーの支援を行った上で感じている課題だが、2点あり、1点目が再生材を使った製品というのが、バージン材を使った製品よりも、どうしても価格が高くなってしまいうという問題点があり、このため消費者の方に選んでもらえないといった問題点がある。そのため、県民への普及・啓発、環境に配慮した製品の方がコストは高くても買ってもらえるような、そういったような啓発が必要だというふうに考えていて、今年度、衣料品関係で、再生製品の展示会を大型ショッピングモールにおいて実施している。コクーンシティや越谷レイクタウン、イオンモールなどにおいて、実施をしたところである。県民の方に高くても選んでもらえるようにということで実施をしている。もう1点が、県内中小企業は下請の中小企業が多いため、大手メーカーの指示によって物を作っていて、なかなか再生材などを活用できないといったような企業が多くある。そこで今年度、大企業ニーズ調査を実施し、そういった再生材を逆に使いたいといった大企業を探し、県内中小企業とマッチングをしようということで進めている。
- 2 製品化・事業化件数の目標達成に向けた令和7年度の状況であるが、3年間で110件で、今年度公社内では、製品化・事業化件数41件という目標値を立てている。この製品化・事業化件数については、県や公社の補助金を使って、その製品が完成した件数とそれからマッチング会などによって、成約して事業化した件数をカウントしているものである。県公社の補助金を活用したもの、それからマッチングの結果、成約したもの、いずれも年度末に、この製品化・事業化するものが多くなっていて、上半期では41件の目標に対してまだ6件ということだが、これから目標達成できるように努力していきたいと考えている。

(公財) 埼玉県産業振興公社創業・取引支援部長

- 2 令和6年度、公社全体でマッチング件数が5,265件あった。そのうちの75.1%に当たる3,957件が製造業向けのマッチングとなっていて、公社はもともと製造業の支援が強いというところから、その内訳の中で彩の国ビジネスアリーナ、南関東の九都県市で行っている九都県市合同商談会、あとは北関東5県でやっている5県商談会など、いずれも製造業向けのマッチング会となっていて、関係上、製造業向けのマッチング件数が75%以上という形を占めている。

渋谷委員

中期経営計画の外国人人材の活用の件で再質問するが、従事させたい業務内容によって取得すべき在留資格が異なり、また、対応する就労系在留資格がない場合もあるので、在留制度の専門家でもある行政書士もアドバイザーとして招へいすべきと思うがどうか伺う。

(公財) 埼玉県産業振興公社経営支援部長

専門的な相談については、行政書士の方が詳しいので、今後相談ニーズが増えたら、行政書士もアドバイザーとして迎えることを検討していく。

橋詰委員

- 1 埼玉高速鉄道株式会社について3点伺う。まず1点目だが、全体の今回の中期経営計画も読ませてもらい、様々活動しているということは十分に理解した上で確認させてもらうが、毎年言われている、地元からの話ももらっているが、やはり運賃改定についての件を伺う。物価や人件費が高騰する中で、運賃改定についてその考えを伺う。特に1

0期連続黒字という中で、還元できるところがあるのかについて伺う。

- 2 今回の資料1-2の2ページと、中期経営計画でも書いている中で、災害対策というところで、近年甚大化・頻発化する自然災害、このことについて具体的にどのような対策を埼玉高速鉄道株式会社として行っているのか伺う。
- 3 これも毎回、団としての要望も出している。資料1-2の3ページになるが、お客様サービス（快適性）の向上という快適なサービスの提供の中にある8両編成についてである。一部、数年前から8両編成も行っていて、ホームについてはもう既にというところであるが、その中でこの8両編成の現状について伺う。
- 4 次に、産業文化センターになる。資料2-2の3ページ目になるが、安心・快適な貸出施設の提供の中で、先ほどの埼玉高速鉄道株式会社ともかぶるが、ソニックシティについて、特に大ホール2,500人規模の就業施設の中で、要は災害対策、大規模地震、先日も青森であったが、それに備えた中で、ソニックシティとしての安全対策のことでどうなっているのか伺う。
- 5 産業振興公社で今回の資料3-2の5ページ目、財務計画・実績の中で、今回令和6年度当期一般正味財産増減額でいくと約1,100万円の赤字になっているが、この収支の改善に向けて公社としてどのように取り組んでいるのか伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 運賃改定についてだが、鉄道他社は電気代や人件費、様々な設備投資を今後するということもあり、運賃値上げをする会社も多く出てきている。特に近々では、JR東日本や西武になるかと思う。当社も、かなり電気代や人件費の増加等、経営環境は非常に厳しくなっているため、そういう状況だが、経費の増よりも収入の増が大きいということで、10期連続の黒字を達成している。今後とも増収が見込めるのではないかという考えであるが、本来の初乗りの運賃が210円と当初高い運賃設定で非常に厳しい状況でスタートしていたので、当面は、そういう経営環境の状況等も踏まえながら、当社としては、改定は考えていないという状況である。引き続き、社会状況や他社の動向も注視し考えていきたい。
- 2 非常に甚大化・頻発化する自然災害についての質問だが、当社は地上にある他社線とは違い、ほとんどの部分が地下トンネルであり、大きな風水害に対するリスクというのは非常に少ない鉄道だと考えている。特に大きなリスクというのは河川の氾濫で、低湿地を通過しているため、そういったものの体制については日頃より止水板を付けるなど対応をし、今後も荒川の氾濫等もあるので、メトロも順次そういった対策をしているので当社についても、2か所ほど浸水対策すべきところもあるので、検討を深めているところである。なお、震度5以上の地震になった場合については、線路内を徒歩巡回するといったことについては従来やっている。
- 3 編成長は今6両だが、弊社については8両編成化する取組についての質問であるが、当社の直通線では、乗り入れている東急線が令和4年4月から、それから相鉄線が令和5年3月から8両編成の車両が運行されるようになっている。また、ほとんどまだ6両だが、東京メトロも順次、全23編成のうち、現状では2編成については8両化がなされたという状況である。当社については、まだ8両化になっていないが、全体として8両編成の運行は、今23%まで来ている。コロナ禍で一旦需要が減った時期もあり、完全に切り切っていないということもあるため、こういった輸送需要の今後の変化、それから東京メトロの8両化の動向、それからさらには岩槻の延伸等を見据え、今後も引き続き8両化について検討していく。

(公財) 埼玉県産業文化センター理事長

- 4 ソニックシティ、特に大ホール2,500人の収容ということで、大地震があった際に問題ないのかという質問である。ソニックシティホールは、新耐震基準に適合した施設となっている。特に大ホール、小ホールについては令和3年1月から令和4年9月にかけて、県発注の大規模改修工事を実施した。これは平成26年に改正された建築基準法に適合させるため、大ホール・小ホールの天井を全て取り壊し、新たに直天井に作り替えている。また、ソフト面においても年2回の訓練、あるいは大雨等の浸水の困難者対策なども、定期的に行っている。また、大ホールについては帰宅困難者の受入施設で、1,000名ほど収容できることになっているため、安全面については心配ないと考えている。

(公財) 埼玉県産業振興公社総務企画部長

- 5 収支の改善に向け、主に自主事業の拡大によって取り組んでいる。中心になっているのが研修事業であり、研修の各受講者数の増加に向けて力を入れている。毎年200件近くの様々な研修を提供しており、令和7年度は行政機関や企業団体、商工会、商工組合にも協力していただき、広くPRを進めてきた。実際に訪問などをしてチラシを配り、研修の重要性について周知もしている。その結果、今年度はデジタルスキルアップ研修、一般研修、オーダーメイド研修等、諸々含め3,821人の受講があり、前年の同時期に比べ300人超の増加となっている。まだ今年度残りの期間もあるため、気を抜くことなく取り組み、収支の改善をしていきたいと考えている。

橋詰委員

- 1 埼玉高速鉄道株式会社について運賃改定は現状のままだという答弁だったと思う。これは、上げるわけでも下げるわけでもなく、今、世間が上がっている中で、うちはステイダということだが、逆に下げるという考えは、やはり今後の見通しの中でないのかというのを再度確認する。先ほど、運賃は逆にもともと設定が高かったという話もあった。その中で、北総鉄道も同じような形でスタートし、今改善して若干下げるような話も出てきているので、これは企業努力ということになると思うがこの辺について考えがあるのかどうかを再度伺う。災害対策は、引き続きお願いします。(意見)
- 2 8両編成についてだが、今23%まで進んできているということで、最終的には導入計画において、これからの状況を見てという話だが、最終的には100%を目指していくという考えなのか、それを目指すかどうかその考えを伺う。
- 3 産業文化センターの件については、引き続きお願いします。(意見)
- 4 産業振興公社の財務改善・収支改善の件だが、要は主な収入が研修という形の中で、今回増えている中であるが、最終的にそれで黒字化するのかを、今後どのようにあと何年という形で計画に、将来的に黒字化を目指していく計画はどうなっているのか伺う。

埼玉高速鉄道(株) 代表取締役社長

- 1 運賃改定だが、下げることはないのかという話もあったが、平成30年に通学定期については一律60%下げたということがあり、沿線にお子様が多く順調に伸びている。大手もかなり通学定期については下げている事例もあるが、現在弊社はまだ再建途中であるため、そういった自主経営安定化をまず優先させて、できるような体力がつけば、可能性があるが現状では考えていない。
- 2 8両化についてだが、東京メトロの方が全23両について、2両編成を追加し、8両

化については順次進めているため、順次恐らく、8両編成のものが増えると考えている。したがって、当社はやらないのかという質問だが、岩槻延伸等々も含め、いつがベストなのかということ、それから実需、要するに混雑率に対応し、まだ8両化の増加もあるため、どの段階で弊社が8両投入すべきかということについては、今後引き続き検討していく。

(公財) 埼玉県産業振興公社理事長

- 4 総務企画部長から報告があったのは、令和7年度の状況であり、公社としては現在令和8年度、9年度、10年度の中期経営計画を策定中である。この中で、黒字化というよりも収支相償を目指す計画を組み込み、県に協議をしている状況である。

橋詰委員

運賃改定については、おおむね承知した。8両編成については、100%ということではなく、今混在した中で進めていき、利用率も含め、進めていくという理解でよいか伺う。

埼玉高速鉄道(株) 代表取締役社長

編成長が変わると乗車位置もずれるところもあるため、基本的には将来8両化全てやるということがお客様の利便性にとって大切なことだと思う。それと当社の経営状況や需給の状況についてのバランスを考えながら8両化については検討していく。

松坂委員

- 1 産業振興公社について質問する。先月の彩の国ビジネスアリーナは大きな成果が上げられたと伺っており、今年会場の都合で450社、例年だと700社ほど参加していて、あとはその中のビジネスマッチングで効果があったと話も聞いており、今年も良かったと伺った。それはいろいろな話を聞く中で、現場からの声で質問するが、参加している団体は、やはりそれなりの基礎体力や優れた技術力を持った、地域でいけばそれなりの大手やメーカー、製造業が先ほど多いと言っていたが、そういった企業が多い中であっても、業歴の少ない中小企業が少しでも参加できる場を作ってほしい。数ある中で、先行の受付順で締切りということになるかと思うが、業歴の浅い、また中小企業の参画も考えるべきだと思うが考えを伺う。
- 2 スタンドアットプランの参加費について、価格設定については、これが適当なものなのか、それも合わせて伺う。
- 3 事業継続計画の策定だがアドバイスを支援しているが、最終的に認定された企業数等を把握しているのか伺う。

(公財) 埼玉県産業振興公社創業・取引支援部長

- 1 ビジネスアリーナについては、県内の小規模事業者の方々にも参加しやすいようにということも念頭に置いており、この取組は令和5年度から進めており、その進め方の内容としては、県内の商工会議所・商工会と連携をし、令和5年度18商工団体から申込みを頂き、88社が参加をしている。令和6年度においては、22企業団体で、97コマの出展があった。今回の令和7年度においては、26商工団体で103コマということで、年々増えている状況である。これをもっと拡充していきたいと考えている。
- 2 料金改定について、現在スタンドアットプランが115,500円という状況になっており、これはビッグサイトで開催されている展示商談会に比べると、高いとは見ていな

いところだが、委員の指摘のとおり、小規模企業にとっては決して安いという金額ではないと思っている。ただ、設営業者の資材高騰や人件費等々が上がっているという状況もあるため、これについては収支のバランスを見ながら、今後検討していく。

（公財）埼玉県産業振興公社経営支援部長

3 令和6年度の事業継続力強化計画の認定数は59社である。

松坂委員

このBCPに関して、大変言いづらいが、アドバイスだけでそれ以上のサポートはないため、策定に取り組むそういった講座等に参加する団体・企業が大分減ってきている。他の様々なよろず支援など、いろいろなメニューがある中で、同等のBCPを策定するためのアドバイスではなく、しっかりとした支援体制が必要だと、現場からは言われているが、それについて伺う。

（公財）埼玉県産業振興公社経営支援部長

やはり中小企業だとBCPは、計画を作るのはレベルが高く、なかなか進まないという実態があり、当公社としては、先ほど質問があった事業継続力強化計画の策定支援に力を入れている。セミナーについては、令和6年度、7回、147社、158名の方が受講し、またワークショップについても14回、84社、89名実施している。今後も、引き続きBCPが大事だということを中小企業に、周知して進めていきたいと考えている。

泉津井委員

- 1 私からは産業文化センターについて質問する。まず、参考資料2についてだが、7ページの8のビル貸出管理事業の（3）ホームページを活用した利用促進の実施について伺う。展示場の利用率が伸び悩む中、これにはホームページによる情報発信・ビルテナント等へのメール送付・ポスティング営業など、様々な手段によって、利用促進に取り組まれていることは承知している。これらの取組について、展示場の利用日数や利用率の向上にどの程度の効果があるものと想定して実施をしているのか。あわせて、その効果をどのように把握・検証しているのか伺う。
- 2 また、今のが令和6年度だが、令和7年度の事業計画には同様の記載が見当たらなかったが、展示場の利用率向上に向け、令和7年度にはどのような工夫や見直しを行うのか具体的に伺う。
- 3 資料14ページの部分である。事業費に計上されている減価償却費が前年度の約1,880万円から今年度約1,050万円と約830万円減少しており、これは会計上の要因なのか、それとも設備更新や投資の抑制によるものかなど、大きく減少した理由などの具体的背景について伺う。

（公財）埼玉県産業文化センター理事長

- 1 利用率が伸び悩む中でいろいろな方策を考えながら実施しているが、営業の取組について現状、個別に効果検証はしていない。
- 2 予約が入ったお客様のジャンル別の顧客の統計をとり、それに対応するお客様を営業のターゲットとして、発信をしている。特に令和5年度より、電子メール営業に力を入れ、毎月100件、多いときでは500件のメールをリピーターあるいはこういったターゲット先に送っている。これに対する反応は月に10件から15件程度の相談がある。

また、特にここ数年、国際会議場の利用率が伸びており、今展示場で使われている多目的ホールという名称にし、お客様に紹介することで、利用も徐々に増えてきている。ただし、どうしても椅子を入れる、机を入れる、スクリーンを用意する等々の設備が変わるため、予算との兼ね合いを見ながら現在進めている。会議室については利用率向上のために、マイク・プロジェクター等を標準装備にし、今まで料金を取っていたが、一括備付けの設備という形に変えている。これは令和7年度から実施をしている。令和7年度は、目標を上回る形で現在推移をしている。

- 3 令和5年度まで減価償却の大きなものとして、予約システムの5年間の減価償却が終了した。令和5年度で、約700万円あったが、令和6年度にその償却がなくなったため、大きく減ったということである。

白根委員

- 1 私から埼玉高速鉄道について何点か質問する。参考資料が主なところだと思うがまず、高速鉄道の定期外収入がすごく堅調で好調であるというデータ出ているが、こちらについて、いわゆる1日乗車券切符の売上げが好調だと聞いている。このコロナ禍以降から、利用者の動向や利用者数、それからその占める割合について伺う。
- 2 以前、SRは遅延がない鉄道ということでよく鉄道駅に貼ってあったが、最近いわゆる相互運転が延長され、状況はどうなのか伺う。
- 3 欠損金の繰越し控除、法人税だが今期で終わるということになっていて、今後、ある程度利益を出さないとこの効果は薄まってしまう。法人税の控除額が薄まってしまおうと思うが、これについてどのように考えるのか伺う。
- 4 令和7年度決算の事業計画を見ると、乗換サービス等の向上という中で、クレジットカードやQRコード決済等の導入を検討しているという書いているが、できればそれをやるのであれば、いわゆる先ほど言った1日乗車券切符、お得な切符も含め、それで買えるようにするのか伺う。今の状況だと、わざわざ券売機に行って買わなくてはいけない状況があるため、せっかく携帯電話などそういった端末があるにもかかわらず、わざわざ券売機に行かなくてはいけないという作業も発生するため、せっかく作ったものが、活用されなくなってしまうと危惧をしている。そのため、売上げにかなり響いてしまうと思うため、合わせてそういったところも、DXの推進というのであれば、そういったところをやっていかないと問題はあろうと思う。
- 5 これは、一般質問でもしているが、先ほど橋詰委員から運賃の値下げは大変という質問があったが、それは私も経営状況に関してはまだ返済期間である限り、非常に理解はできる。しかし、これから岩槻まで延伸しなくてはいけないという中で、ある程度の利用者数を増やさなくてはいけないという中で、一番問題と思うのは、距離感是一緒の区間がある。それは川口元郷駅から、東京メトロのなぜか分からないが、距離は一緒の距離の運賃が適用されているが、王子神谷駅とつまり、JRに接続する王子駅まで、本来なら割引運賃が適用されなくてはいけない区間にもかかわらず、1個手前の乗り継ぎができない駅までしか、割引運賃が適用されてない。なぜかそれは合理的な理由がないにもかかわらず、そこはなくなっているの、たった1駅延長すれば、今この川口駅に利用者が積み残しになっているような状況がある。これは皆さんの迷惑になっていて、少しの分散輸送ができると、非常に有り難い話である。せっかく近くに鉄道があるにもかかわらず、皆さん乗らないで、JRまで行かなくてはいけないという状況が続いているところも含め、何とかもう1駅ぐらいの延長は割引をやっても、大して経営状況に影響があるとは思えないため、実施できないか伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

- 1 5点の質問で細かい数字は必要があれば、後ほど答える。一つは定期外収入などが伸びているのではないかという話である。実際は、非常に伸びている。これについては、沿線も非常に堅調に推移していることもあり、特に定期の収入が顕著である。定期外となると旅行の収入が入るが、JRと大手は旅行がかなり大きいため、遠距離もあり、定期外収入が大きい。定期の中でも特に通勤・通学が非常に大きな伸びを示しており、西武や東武などの大手私鉄に比べ、大きな数字、伸び率だが、順調に今のところ来ているということである。
- 2 遅延がない鉄道と言われていたが、最近はどうかという話である。よく言われているのは、乗り入れている他社線でいろんな事故があったときの影響は今でもある。これは当然乗り入れるということとの車両が遅れるため、後発的に、順次後ろの車両も遅れるということになるので、それをいかに回避するかということで途中で切ったり、故障やお客様で急病が出たりなど、様々な事情が発生している。ただ各社との連携も非常にうまくいっていると思っていて、司令官の状況連絡もやっているため、遅延事情についての影響を少なくするという努力は引き続き、取り組んでいきたいと思っている。
- 3 繰越しの9年間については、法人税などの税金はなかったが、いよいよ、支払うということになったため、ある面、普通の会社になったと私は思っている。支払をして、極端に減るわけではないため、先ほど言ったように増収増益の基調はまだ変わっていないため、経営に対する大きな影響はないと考えている。当然、税金分についてはキャッシュが減っているが、そういった状況かと思っている。
- 4 QRコードやクレジットカードなどの導入の話だが、都心部の民鉄についてはQRコードやクレジットカードのタッチ決済について、徐々に試験導入を含めて導入を拡大している状況である。キャッシュレス化という観点でいけば、現在のPASMO等、交通系のICカードだけではなく、それを補完する意味でのそういった新しい決済の導入についても一定の効果があると思う。ただし、例えば、クレジットカードでタッチ決済をすることについては、特にインバウンドが進んでいるので、保有しない外国人の方々がなかなか使い勝手が悪いということもあり、首都圏においては大手については導入しているが、当社についてはまだまだ外国人の利用は非常に少ないため、結果的にいろいろなキャッシュレスのものを併用することにより、費用が大きく膨らむ。については、現状においてもPASMOでダイヤ改正するたびに、かなりの負担をしているので、これについては他社の動向やお客様の動向を見ながら、費用対効果を検証しながら、検討を続けていきたいと思っている。例えば、クレジットカードの中で、企画券なども入れられるということもあるようなので、引き続き導入も含め、サービス改善については検討していきたいと考えている。
- 5 川口元郷駅から王子神谷駅までしか割引運賃の導入がないので、王子駅まで行ったらどうかという質問だが、確かに利用する方々からすると王子駅までの拡大で、利用者の便益は上がると思う。一定数増加が見込めると思うが、運輸収入についてはその分、収入が減ることと、システム等も変更しなければならないと、そこだけの運賃の改定が全部に及ぶため、そういったことも踏まえると、厳しい状況である。さらに、先ほど説明しているが、開業後25年を迎えており、大きな老朽化の取り替えの設備投資が今後膨らむ可能性もあるため、そういった経費も確保する必要があるということや、エネルギーなど物価の高騰、人件費の増加など経営関係も非常に厳しくなっている。そのため、そういったことも踏まえながら、検討することが必要だと思っている。したがって、これらの状況を踏まえ、他社線のメトロの割引制度の導入でもあり、メトロとの協

議も必要なため、運輸収入の確保も必要であり、現状は王子駅までの対象の拡大については難しいと考えている。

白根委員

可能であれば、利用者数と運賃収入の減る額はどちらが邪魔しているのかというのは、試算されたことがあるのか。よくどれだけ下げるとこれだけの影響があるという、昔は、S Rも出していたが、ここに関して調べたところだが、利用者の方が上回る数になり、収入が上回るという数が出るが、そこについてはいかがか。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

限定的な区間についての割引に伴う輸送増についての試算はしていない。経費については、かなり上がると分かるため、そういった費用対効果を見て、全体としてはマイナスになると考えている。

白根委員

結局、定性的なデータを調べてないのであれば、そこを調べないと困る。一番の課題はあくまでも、S RはJ Rという南北輸送の代替路線、リダンダンシーということで、岩槻まで延伸と言っている。そうなる際に、一極集中しているJ Rから人を何とか持ってこないといこの鉄道の意味がそもそもないと思っている。なので、そこは慎重にやってもらわないといけないので、そこについて伺う。

埼玉高速鉄道（株）代表取締役社長

そういったものを含め、総合的に勘案しながら検討していく。