埼玉高速鉄道SR
通学定期　値下げ
長年の要望が実現

２０１７／６／３０ 発行
民進プレス・号外
民進党埼玉県第２区総支部
埼玉県議会議員
すがかつみ事務所
TEL:048-255-4257
FAX:048-255-4258

民進党は、すがかつみ埼玉県議会議員を、次の衆議院議員選挙・埼玉県第２区（川口市）の候補予定者に決定しました。

通学定期運賃の値下げ実現しました！
沿線地域の子育て世帯を応援します。

平成２２年３月に卒業した公共政策大学院で優秀論文として表彰された私の修士論文「川口市・鳩ヶ谷市の最適交通政策～ＪＲから埼玉高速鉄道（ＳＲ）への乗客シフト～」を実現するために、県議会の一般質問や予算委員会にて提言を行い、併せて要望活動も実施してきました。

論文の要旨は、ＳＲの運賃を安くして、ＪＲを利用している通勤・通学客をＳＲに誘導することで、ＪＲ京浜東北線の混雑緩和を実現する方法論を提案しています。これが強いては市内の交通不便地を解消することにもつながります。

長年、一般質問や予算委員会の席でＳＲの運賃値下げを提言して参りましたが、この度「通学定期の運賃値下げ」が実現いたしましたので、ご報告いたします。

また今回、一般質問において更なる値下げのためにその方法論を提言いたしましたので、その内容も掲載させていただきます。

ＳＲの運賃値下げに関する論文は、私の公式ウェブサイトに掲載をしておりますので、是非ご覧ください。

通勤定期と普通運賃の値下げに向けて
更に、知事に提言

６/２３（金）県議会一般質問にて、通勤定期値下げについて評価をするとともに、更に通勤定期と普通運賃の値下げを実現するため、知事に提言をいたしました。その内容をご報告いたします。以下、質疑の内容を原文のまま掲載いたします。

今回の運賃改定の概要

※　詳細は、ＳＲのホームページご参照。

改定理由

新たな子育て世代を沿線に誘導し、沿線地域の開発を促進することで、今後の人口減少・超高齢化社会における経営自立化を確実なものとするため、通学定期旅客運賃の値下げを実施いたします。

対象券種

通学定期乗車券（大人・小児）

割引率（※大人・通学１か月）

現行　：４８．６％～５０．５％
改定後：一律６０．０％
※６か月定期が最大で１５，７１０円値下げ

実施日

来年（平成３０年）春
※詳細日程は決まり次第公表します。

埼玉高速鉄道の上下分離と運賃値下げ

＜菅・一般質問＞

我が国の鉄道整備事業は、巨額の建設事業費と運営経費の全てを利用者の運賃で賄う制度になっています。すなわちそれは、鉄道事業が民間事業としての位置付けであることを意味し、公共財としての位置付けではありません。最近建設された第三セクター鉄道である、埼玉高速鉄道ＳＲ、東葉高速鉄道や北総開発鉄道は民間事業者として同じ足枷を付けられています。この三つの鉄道と同じような轍を踏まないために、同じ第三セクター鉄道でありながら、つくばエクスプレスは、最初の建設事業費に国や関係都県が思い切って資本費の負担をし、周辺の整備開発を一体化して取り組んでいます。そのため、運賃は安く設定されています。三つの第三セクター鉄道とは大違いです。ＳＲの経営を圧迫しているのは、この民間事業者としての位置付けのために借金の償還期間が短く設定されており、短期間に多額の返済を余儀なくされていることが原因です。

引かない　曲げない　あきらめない

運輸政策審議会第１９号答申でも、収支採算性を見込む上で前提となる鉄道施設の建設事業費の償還期間は、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、四十年程度にすることが適当という見解を示しています。鉄道も二十年、三十年でやめてしまうような性質の事業ではなく、極めて公共性の高い、継続性の強い事業であります。それであるならば、将来世代の皆さんと資産として負担を分かち合うことをしてもいいのだと思います。

欧州は日本とは違い、人口密度が低く、混雑率が１００％を辛うじて超えるような地域に鉄道を敷設することが常であり、そのため運賃収入だけで全ての事業費を賄うことは成り立たないので、最初から上下分離のような制度設計であります。

一般的に欧州では、鉄道敷設経費は公共財としての位置付けであり、公共が負担するもの。運営経費については、利用者が支払う運賃収入で賄う仕組みであります。

人口減少下において生産年齢人口は減り、鉄道の主たる収入源である通勤定期の収入は減り、今後鉄道事業で黒字を達成できるのは首都圏の人口密集地域だけで、他の地域では運賃収入だけで鉄道事業を行っていくことができない路線が増加します。

そもそも現状の日本の鉄道事業のビジネスモデルは破綻していると言わざるを得ません。この制度下において、黒字を維持するのは至難の業です。平成２６年９月及び１２月定例会で補正予算等の関連議案を議決したＳＲの事業再生ＡＤＲ手続きによる経営再構築は、資本費負担の軽減のために、県からの支援により多額の有利子負債の圧縮を行ったもので、必要な手段ですが最終着地点ではないと思います。今後のことを考えると最終着地点は上下分離による経営安定化です。それにより政策的に運賃値下げも実現できます。すなわち、高齢化社会進展で鉄道とバスの役割は今後重要度を増す福祉政策であり、欧州のように地球温暖化防止策として車から鉄道にシフトする環境政策であり、それらを運賃値下げにより誘導するものです。

そこで知事に伺います。既に何度も議論になっていますが、改めてＳＲの上下分離の可能性とそれによる政策的な運賃値下げができないか？伺います。上下分離は、延伸を実現させるために必要不可欠な方法だと考えます。

＜知事・答弁＞

平成１３年に開業した埼玉高速鉄道は、建設時における多額の有利子負債を会社が返済する形で開業しました。

加えて開業当初から乗車人員が需要予測を下回ったりしたこともあり、厳しい経営状況が続いていました。

その後、平成１５年からの経営改革により償却前黒字を達成するなど、懸命の経営努力を続けたものの、将来の明るい展望を見出すまではいきませんでした。

このため、県議会からの御理解も賜り平成２７年１月に成立した事業再生計画に基づき、抜本的な経営の再構築を図ったところです。

事業再生計画による金利負担の軽減、その後の会社による増収策の取組などもあり、平成２８年度は約２４億円の経常利益を上げ、２７年度から２年連続の黒字を達成できました。

議員御提案の上下分離方式は鉄道施設の保有と運営を切り離した上で、それぞれの主体の責任範囲を明確にして、効率的な運営を行う１つの方法だと思います。

しかし、上下分離を行うに当たっては、例えば県などが鉄道施設を買い取る必要があり、費用負担が大きな課題になります。

また、上下分離の方法を採ってもＳＲが県などに支払う施設使用料などの設定によっては、運賃の引下げにつながるとは限りません。

現在、ＳＲの経営改革が極めて順調に進んでおります。

当面、県としては県民生活や地域経済に欠かせないＳＲが事業再生計画を着実に達成し、会社経営の安定化を図ることが最優先と考えております。

運賃値下げまで至っておりませんが、通学定期券の割引率の引き上げを来春に実行される予定でございます。

＜菅・一般質問続き＞

さて、今週火曜日、「ＳＲの通学定期料金値下げ」が発表されました。これは、新たな子育て世代を沿線に誘導し沿線地域の開発を促進することで経営自立化を確実なものとするために行うものです。**私も以前より通学定期値下げを強く要望しており、ご家庭の経済的負担を軽減でき高く評価します。**

そこで質問の第二は、乗客が少ない日中、定期券以外の乗客に時間割引のような運賃設定ができないか、企画財政部長に伺います。

＜企画財政部長・答弁＞

ＳＲでは通勤・通学定期券を利用するお客様が全利用者の約７割を占めており、日中時間帯の利用者確保が課題となっております。

そのため、平日の１０時から１６時までの日中の時間帯と土曜休日の終日に利用できる、１２枚セットの時差回数券を販売をいたしております。

これは、１０回分の運賃で１２回分の乗車ができるものでございます。

また、土曜休日の終日のみ利用可能となりますが、更にお得な１４枚セットの割引回数券もございます。

他にも企画乗車券として、ＳＲが乗り放題となるＳＲ一日乗車券やＳＲの往復と東京メトロ線が乗り放題となるＳＲ東京メトロパスを販売しております。

さらに、映画観賞券とセットになったシネマキップや、しらこばと水上公園の入場券とセットになった往復割引セット乗車券などもございます。

こうした取組などにより、平成２８年度の定期券以外の利用者数は１日あたり約３万５００人と、平成２７年度に比べ１１００人増加いたしました。

県といたしましては、今後もＳＲに対し会社経営の安定化に資する利用者サービスの向上の取組について、更なる検討を促してまいります。