

11. 埼玉高速鉄道について

平成 20 年度の埼玉高速鉄道の輸送人員は一日当たり約 8 万 4000 人であり、開業時に比べると 1.8 倍になっているとのこと。業績も改善しているとの事で、平成 21 年度には補助金を除く償却前損益の黒字転換が達成されたとの事。一方で平成 21 年 3 月末にまだ 1428 億円の有利子負債を抱えていて、昨今の経済環境の悪化などで定期外の鉄道利用者が伸び悩み、当面の輸送人員の大幅な増加は見込めないとの事です。

そもそも埼玉高速鉄道は開業当初一日の輸送人員を 10 万 4000 人と見込んでいたところ、開業当初は 4 万 7000 人からのスタートで、いまだ 2 万人追いついていない様子です。

しかし、浦和美園駅周辺の区画整理事業が平成 25 年までに完成する予定など沿線のポテンシャルが高いことや、経営支援がなかった場合には平成 23 年度に必要な事業資金の確保が困難になるとの理由で県及び沿線 3 市で 10 年計画で資金援助がなされることになりました。川口市からは出資金として年間約 8 億円、10 年合計 70 億の予定と、転貸債による直接貸し付けを行い、年間 8 億円が一般会計から充当されています。出資割合は埼玉県が 10/15、川口市が 3/15、鳩ヶ谷市が 1/15、さいたま市が 1/15 ということで、走っている距離によって出資比率が決まっているとの事です。川口市では 4 駅ありますのでこの比率になったのだと思いますが、日中 2 本に 1 本は鳩ヶ谷始初、鳩ヶ谷止まりであり、その先の新井宿、戸塚安行、東川口まで来ていません。出資比率から見てもこのように川口市にとっては川口元郷駅にしか入らず、新井宿、戸塚安行、東川口の 3 つの駅にこない電車が多いのはいかがなものかと思えます。また、このような不合理な停車状況は、前に述べました川口市魅力発信事業の効果を削ぐものでもあります。

また、東京メトロに乗り入れて通勤定期を買う場合、6 ヶ月でおよそ 12 万円の定期代になります。会社によってはこの定期代を認めない場合もあるようですし、社宅としては家賃が安くとも定期代の負担が多いため、むしろ少し高くとも都内の方が利便性もいいという判断で沿線の賃貸住宅が利用されないケースもあると聞き及んでおります。経営状況の悪い中、運賃の引き下げは困難なことかとは思いますが、費用対効果を検討し、運賃の引き下げを試算してみることも必要ではないかと思えます。

そこで質問の1点目として、鳩ヶ谷始発、鳩ヶ谷止まりが多いことにはどのような理由があるのでしょうか。また、浦和美園行きを増やす手立てはないのか伺いたします。2点目として、運賃の引き下げによる試算をしたことはあるのでしょうか。