

札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請に係る審議（第2回）

1. 日 時

平成28年11月24日（木） 10時30分～11時45分

2. 場 所

国土交通省 2号館14階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

鷹箸有宇壽（会長）、原田尚志（会長代理）
松田英三、河野康子、根本敏則、山田攝子

<国土交通省>

鉄道局：川上鉄道サービス政策室長ほか
事案処理職員：運輸審議会審理室 川崎調査官、木村課長補佐

4. 議事概要

- 鉄道局が札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請の内容について、軌道法第11条第1項に基づき申請のとおり認可することとしたい根拠を中心に説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ①札幌市としては、収支改善に向けて、経営合理化策や増収策にも取り組んできたが、経費の増加なども相まって収支の悪化が避けられない事態となったため、利用者負担をお願いすべく今回の申請に至ったということか。
 - ②経営合理化の一環で、非常勤運転手の活用による人件費の抑制が実施されてきているが、常勤運転手と非常勤運転手とではどのような点で違いがでてくるのか。
 - ③これまで実施した需要喚起策について、札幌市は費用対効果の検証を行っているか。
 - ④旅客運賃収入について、平成29年度推定は約13億円となっているが、その内訳はどのようなになっているのか。等についての質問があった。

これに対し、鉄道局からは、

- ①然り。札幌市においては、平成17年に路面電車の存続を決定した後、

路線のループ化の開業や新型低床車両の導入等により利用者へのサービスや利便性の向上に努めるとともに経営合理化にも取り組んできたところである。これらの整備を進めていく一方で、路線のループ化等に伴う修繕費や動力費の増加及び車両の老朽化対策等に係る費用の増加も見込まれることから、経営の安定化を図りつつ、利用者へのサービスや利便性を維持し、さらに向上させるために今回の申請に至ったと聞いている。

- ②勤務時間や給与といった勤務条件では違いがあるが、札幌市は、非常勤職員の運転手であっても乙種電気車運転免許を取得させた上で任用しており、任用後も常勤職員と同様の教育・訓練を実施していると聞いている。
 - ③札幌市は、これまで実施してきた需要喚起策について、比較的好調でなかったもの等については実施を取り止めている。
 - ④敬老・福祉パス（約2.0億円）を除く定期外で約9.3億円（うちSAPICAが約5.3億円）及び定期で約1.8億円となっている。
- 等の回答を得た。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。