

(案)

国 運 審 第 号
平成 2 9 年 月 日

国土交通大臣 石井 啓一 あて

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

札幌市からの軌道の旅客運賃の変更認可申請について

平 2 8 第 4 0 0 2 号

平成 2 8 年 1 1 月 1 0 日付け国鉄事第 2 0 6 号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

札幌市の申請に係る軌道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃（大人） 200円（均一制）

2. 定期旅客運賃（1か月）
 - (1) 通勤定期
普通旅客運賃（大人）を60倍し、3割3分引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
 - (2) 通学定期（大人）
普通旅客運賃（大人）を60倍し、5割2分引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
 - (3) 通学定期（小児）
普通旅客運賃（大人）を60倍し、7割引をしたうえ計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額
 - (4) 通勤通学定期
通勤定期の額と通学定期（大人）の額の合計額の半額（往復）とし、計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額

3. 定期旅客運賃（3か月）
定期旅客運賃（1か月）を3倍し、これを5分引きして計算上生じた10円未満の端数を四捨五入により10円単位に整理した額

理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成26年10月に行ったが、平成4年4月以降、本格的な運賃

改定を実施していない。この間、札幌市では、乗車人員の減少傾向が続き、経営状況の悪化が見込まれたことから、平成13年より路面電車のあり方等について広く市民議論を行い、平成17年には市民の意向や路面電車が持つ人や環境に優しい特性、都心のまちづくりへの寄与の可能性等を踏まえ、存続を決定した。

その後、平成27年12月には、都心線を開業し路線をループ化したほか、新型低床車両の導入等、利便性、快適性の向上を図ったところであり、今後も低床車両の増強や停留場のバリアフリー化等を進めることとしている。

また、これらの整備を進めていく一方で、路線のループ化及び運行情報システム導入等による修繕費や路線のループ化に伴う動力費の増加並びに車両の老朽化対策等に係る費用の増加も見込まれるところであることから、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・向上させるために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、軌道経営者からの旅客運賃の変更認可申請について、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、認可するものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、申請者から意見を聴取するとともに、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次の通りである。

平年度である平成29年度から平成31年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は4,361百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は3,777百万円と見込まれるので、差引き584百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、適正な総括原価は4,362百万円、総収入は4,314百万円と見込ま

れるので、差引き48百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。