

営業主体について

1 営業主体に求められる要件

公共性，継続性を確保し，健全で持続的な民間活力を生かした交通システムとするため，公共により走行空間などを整備・保有し，民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行う「公設型上下分離方式」を採用するに当たり，事業運営に欠かせない「営業主体」に求められる要件について検討

(1) 事業の確実性，継続性，安全輸送

① 軌道事業の経験

・鉄道事業法第 18 条の 3（軌道法準用規定）において，事業者は安全管理規程等を定め国土交通大臣に届けることとなっており，安全統括管理者及び運転管理者の選任が必要である。

⇒ 安全統括管理者，運転管理者は経験者（10 年以上等）を確保する必要がある。

② 運転要員の確保

・軌道運送事業者の運転士は，乙種運転免許の取得が必要である。

⇒ 56 人の乙種運転免許を持つ運転士を一度に確保する必要がある。

※富山ライトレール㈱の場合，運転士 16 人（免許保有者 10 人，新規取得者 6 人）

[参考：第 2 回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料より抜粋]

- ・自家用車等からの転換率 3.6%～7.2%の運転計画に基づき，軌道事業のみを行っている民間事業者 5 者の平均実績原単位から，「要員数」を算定

要員種別		要員数	算定の考え方
運 送	本 社	13 人	現場要員計の 15%
	運 転	56 人	0.04 人/車両走行キロ（千 Km）1,401.6 千 k m
	そ の 他	12 人	0.8 人/営業キロ×15 k m
保 守 ・ 管 理	土 木	7 人	0.48 人/営業キロ×15 k m
	電 気	4 人	0.29 人/営業キロ×15 k m
	車 両	5 人	0.28 人/編成×18 編成
合	計	97 人	

③ 運営資金の確保

・開業までに運転要員の雇用や養成などが必要であり，そのための資金確保が必要である。

(2) 公共性・良質なサービスの確保と効率的な事業実施

① 公共（整備主体）の意向の反映

・運行頻度や料金設定，運行時間帯など，利用者ニーズを重視した運行サービスを担保するため，公共（整備主体）の意向を反映できる仕組みが必要である。

⇒ 運行事業に関して公共の一定の関与を担保する必要がある。

② 民間ノウハウの導入

・運行の効率化だけでなく，関連事業も含め民間のノウハウを導入し，効率的な運営を図る必要がある。

⇒ 民間のノウハウを最大限に活用するためには，鉄軌道事業や関連事業の経験のある民間企業の参画が必要である。

2 組織形態のパターン

公設型上下分離方式を前提とした営業主体については，以下のような組織形態のパターンが想定される。

	①民間公共交通事業者	②新会社設立	③官民連携による 新会社設立
組織形態 パターン	民間	民間	民間 / 行政
	既存の民間公共交通事業者（単独）による形態	既存の民間公共交通事業者と民間企業等が参画する形態	民間と行政が参画する形態

3 資格職等の確保について

(1) 安全統括管理者・運転管理者の確保

・ 安全統括管理者

輸送の安全を確保するための方針，事業，体制，方法等を定めなければならない「安全管理規程」を統括管理する者として，法令により選任しなければならない職（10年以上の経験者等）。

⇒ 根拠法令：軌道法，軌道法施行規則，鉄道事業法，鉄道事業法施行規則

・ 運転管理者

安全管理規程で定める列車運行の管理や，運転手または車掌の資質の保持等を担うために法令により選任しなければならない職（10年以上の運転経験者等）。

⇒ 根拠法令：軌道法，軌道法施行規則，鉄道事業法，鉄道事業法施行規則

・ 確保方法

事業の安全や運転に関する業務の経験期間が通算して10年以上である者等を既存事業者やその退職者などから確保することで対応が可能

## (2) 運転士の確保

### ・ 免許の取得

「乙種電気車運転免許（国家資格）」の取得

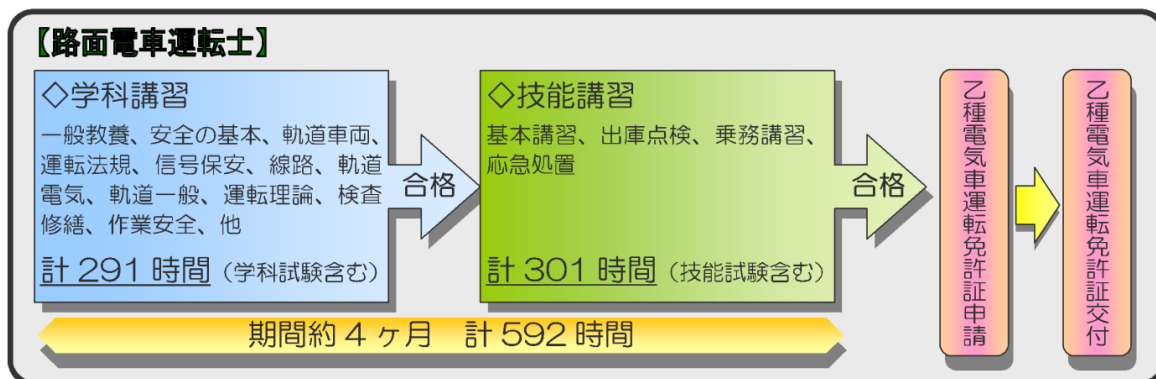
⇒ 根拠法令：鉄道営業法，軌道法，動力車操縦者運転免許に関する省令

⇒ 国土交通省の指定を受けた養成所で専門の教育訓練を受けてからの受験。ただし，自社で養成してからの受験も可能。

### ・ 取得期間

約4～6ヶ月の期間。免許取得後，実際の営業線での習熟期間も求められる。

[参考：札幌市交通局の事例 約4ヶ月]



出典：札幌市交通局 平成21年度安全報告書

[参考：鹿児島市交通局の事例 約6ヶ月]

7月に入局 → 学科講習約3ヶ月 → 筆記試験 → 技能講習約3ヶ月  
→ 12月に技能試験に合格し免許取得 → 1月から指導運転士が同乗する実務  
研修 → 早ければ2月にも単独乗務

### ・ 確保方法

#### ➤ 乙種免許保有者の採用

退職者からの採用は可能

他社からの採用については不透明

（理由）各事業者とも余剰人員を抱えていない

#### ➤ 甲種免許保有者の採用

乙種と比較し，全国的に保有人員が多く，また甲種免許保有者が乙種免許を取得する際は，一部試験項目の免除があり，習得期間が短縮される。

#### ➤ 乙種免許の新規取得

国内の養成所で訓練，養成の上，取得

⇒ 費用と時間を要することとなる

[参考：沖縄都市モノレールの事例]

沖縄都市モノレールでは，一人およそ300万円をかけて県外養成所での養成を行っていたが，2013年1月に初の自社養成での運転士が誕生。先輩運転士が講師となり指導し，駅員としての勤務終了後の時間等も活用して学科教習や技能講習を実施してきた。

⇒ 今後，営業主体に求められる要件等を踏まえ，本事業にふさわしい営業主体の組織形態や円滑な要員確保の方策等について検討していく。

## <参考>

### 富山ライトレール株式会社の事例

#### 1 会社概要（特許申請時）

設	立	平成 16 年 4 月 21 日
資	本	金 498 百万円
株	主	17 名
業	務	内容 鉄道事業法に基づく鉄道事業 軌道法による運輸事業 一般乗合旅客自動車運送事業 など

#### ※ 経営主体と出資構成

経営主体については、①公営企業、②民間企業、③第 3 セクターの 3 形態の比較検討を踏まえ、かつ地方公共団体の行財政改革の動向、民間企業の事業参画意向、富山港線路面電車化実現のためには多額の公共支援が必要なこと等を考慮し、収支予測や組織づくりにおいて厳格な計画を作成するという条件であれば、第 3 セクターによって、市民の協力と理解を得ながら公共交通を維持することが最もふさわしい経営主体であるとの考えが示された。

これを受け、平成 16 年 4 月に、富山市や富山県、富山商工会議所並びに民間企業を出資者とする第 3 セクターである富山ライトレール(株)が設立された。

表 1 富山ライトレール（株）の出資構成

出資者	出資比率	出資者	出資比率
富山市	33.1%	富山地方鉄道株式会社	6.0%
富山県	16.1%	株式会社北陸銀行	4.8%
富山商工会議所	2.0%	株式会社富山第一銀行	4.8%
北陸電力株式会社	10.0%	日本海ガス株式会社	2.0%
株式会社インテック	10.0%	その他	11.2%

#### 2 事業主体間の役割分担

富山市と富山ライトレール(株)との間の役割分担は、表 2 に示すとおりである。「公設民営」の方針に基づき、富山市が施設の整備、維持・管理及び更新・改良の費用を負担することで、事業者には一定のインセンティブが働き、一層の経営合理化とサービスの向上、より多くの利用者の獲得が求められる枠組みとなっている。

なお、運行サービス水準（運行頻度、運賃水準等）については、「富山港線路面電車化検討委員会」で基本方針が示されており、それに基づいて事業者である富山ライトレール(株)が、運行計画の策定、運賃認可申請等を行なうこととなっている。

表2 富山市と富山ライトレール(株)の役割分担

事業主体	主な役割
富山市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○保守保全，改良，更新等に係る費用負担</li> <li>○施設整備（道路区域内の走行路面の改築，等）</li> </ul>
富山ライトレール(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○施設整備（新駅，溝レール，等）</li> <li>○車両購入（低床車両）</li> <li>○運行サービスの提供（運行計画の策定，車両の運行）</li> <li>○施設の保守保全</li> <li>○諸手続き（特許申請，運賃認可申請，等）</li> </ul>

出典) 富山市ヒアリング，及び「富山港線の路面電車化とまちづくりの新たな取り組みについて」，SUBWAY，2005 を基に作成。

### 3 組織構成（特許申請時）

富山ライトレール(株)の特許申請時の組織構成は，図1に示すとおり，富山市及び地元の鉄軌道事業者である富山地方鉄道(株)からの出向者及び退職者等で構成されている。

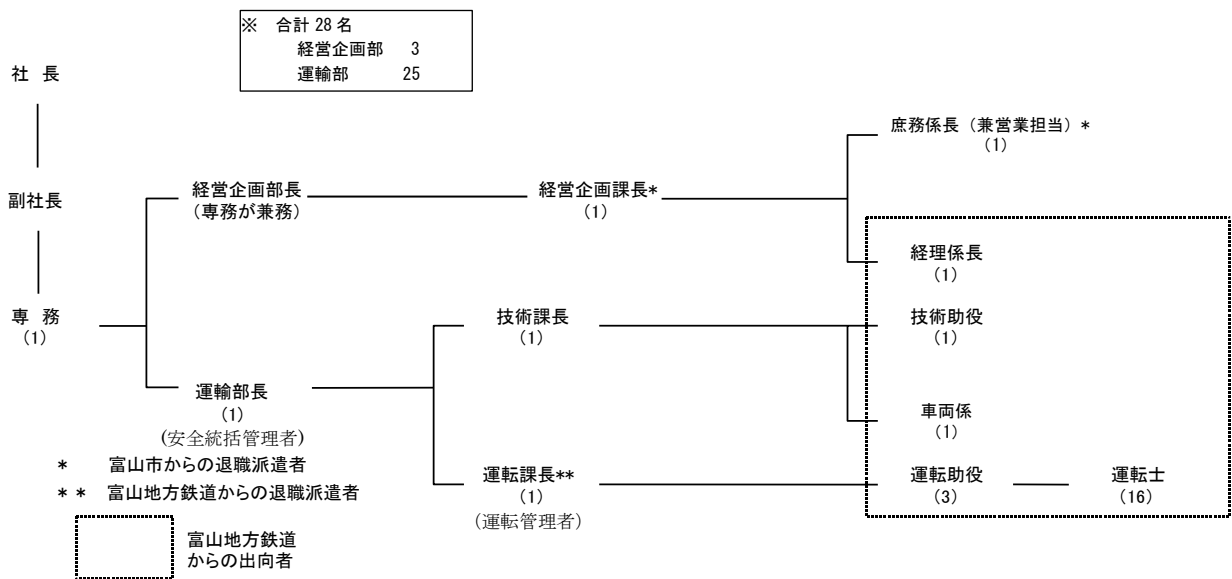


図1 富山ライトレール(株)の特許申請時の組織構成

#### 4 開業までの教育訓練等

##### ① 運転指令・運転士

- ・ H18.3 配置時点においては、工事期間中のため主として会社幹部の特別講義、会社概要（就業規則等）、社内規定関係（運転取扱心得、運転一般、車両一般、安全対策）等、机上教育を実施のほか、鉄道施設・設備の実地研修を実施
- ・ 工事が完了し、電車の運行が可能となった時点で、線見及び習熟運転を行い開業に備える。

##### ※ 運転士について

- ・ 富山ライトレールと富山地铁が出向職員について協定を締結：17年4月

※16人の運転士のうち、10人は運転経験者、6人は新規免許取得。

※出向職員の甲乙免許の取得費用については、富山市が負担。

平成17年度に開業準備費として「運転士養成負担金」、「習熟運転経費」を含む運転準備費を計上

○運転士養成負担金	給与	$170.7 \text{ 千円} \times (12+3.5) \text{ ヶ月} \times 1.25 = 3.3 \text{ 百万円}$
	学科及び実技経費	1.0 百万円
	計	4.3 百万円

$$4.3 \text{ 百万円} \times 18 \text{ 人} = 77.4 \text{ 百万円}$$

$$\text{○習熟運転経費} \quad 77.4 \text{ 百万円} \times 1/12 \text{ ヶ月} = 6.4 \text{ 百万円}$$

##### ② 技術助役、車両係

- ・ H17.10 配置時点においては、営業車両が未配備のため、上記の机上教育を実施後、車両製作中のメーカーに一定期間派遣し、必要な知識・技術を習得する。
- ・ 同種車両を使用している鉄道事業者に訓練のため実習を兼ね派遣し、開業後の車両研修に備える。

富山ライトレールの事例（会社設立，要員の確保等）

				平成 15 年度	平成 16 年度				平成 17 年度				平成 18 年度
					4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	
手続き	許可・特許	申請				▼(H16.8.27)							
		取得					▲(H16.11.9)						
	施行認可	申請					▼(H16.11.15)						
		取得						▲(H17.2.18)					
	着工～工事							▼(H17.2.25)					
	運転手習熟												
開業												●(H18.4.29)	
会社	設立準備会				●第1回(H16.1.29)								
					●第2回(H16.2.26)								
					●第3回(H16.3.17)								
	設立発起人会				●(H16.3.24)								
創立総会・第1回取締役会					●(H16.4.17)								
設立登記					●(H16.4.21)								
組織	専務取締役		社員		(H16.4.21入社)								
	経営企画部	経営企画部長(専務兼務)	社員										
		経営企画課長	社員(市)		(H16.5.1入社)								
		庶務・経理係長	社員(市)		(H16.5.1入社)								
		経理係長	出向(地鉄)			(H17.4.1入社予定)							
	運輸部	運輸部長	社員		(H16.4.21入社)								
		技術課長	社員(地鉄)		(H16.5.1入社)								
		技術助役	出向(地鉄)						(H17.10.1入社予定)				
		車両係	出向(地鉄)						(H17.10.1入社予定)				
		運転課長	社員(地鉄)						(H17.10.1入社予定)				
		運転助役(3名)	出向(地鉄)							(H18.3.1入社予定)			
		運転士(16名)	出向(地鉄)							(H18.3.1入社予定)			
その他					●富山市長第三セクター設立表明(H15.12.1)			●富山ライトレールと富山地鉄が出向職員について協定を締結(H17.4)					

