

## 加算運賃が設定されている鉄道区間の現状

## ■2007年当時に加算運賃が設定されていた20鉄道区間

(出典：2007年11月18日付毎日新聞記事『建設費回収・・・まだ?』)

## ■加算運賃の現状

(各社WEBの掲載内容を事務局にて抜粋)

鉄道会社名	区間	加算額(運賃)	開始年	廃止年	現状(A:当初計画設備投資額、B:その他(支払利息・線路使用料等)、C:累積加算運賃収受額、いずれも2010年度末現在)
JR北海道	千歳線 南千歳—新千歳空港	140円	1992年	—	A:173億円、B:143億円、C:197億円
京成	東成田線 京成成田—東成田	70円	1978年	—	A:424億円、B:303億円、C:60億円
	空港線 京成成田—成田空港	140円	1991年	—	A:118億円、B:287億円、C:242億円
京急	空港線 天空橋—羽田空港	170円	1998年	—	A:約700億円、B:約260億円、C:約420億円
京王	相模原線 京王多摩川—橋本	10～80円	1979年	—	A+B:856億円、C:485億円
相鉄	いずみ野線 二俣川—いずみ中央	20～40円	1976年	—	いずみ野線全体で現状につき掲載 総事業費1,103億円(A:748億円、B:355億円)、C:110億円
	いずみ野線 いずみ中央—湘南台	30円	1999年	—	
名鉄	知多新線 富貴—内海	20～70円	1976年	—	A:93億円、B:104億円、C:28億円
	豊田線 赤池—梅坪	20～60円	1979年	—	A:295億円、B:277億円、C:186億円
	空港線 常滑—中部国際空港	30～80円	2005年	—	A:259億円、B:87億円、C:32億円
	羽島線 新羽島—江吉良	30円	1982年	—	A:31億円、B:26億円、C:4億円
近鉄	鳥羽線 宇治山田—鳥羽	10～30円	1970年	—	A:65億円、B:58億円、C:41億円
	けいはんな線 長田—生駒	40～130円	1986年	—	A:1,120億円、B:749億円、C:290億円
	けいはんな線 生駒—学研奈良登美ヶ丘	40～130円	2006年	—	A:468億円、B:90億円、C:15億円
京阪	鴨東線 三条—出町柳	60円	1989年	—	A:460億円、B:294億円、C:166億円
南海	空港線 泉佐野—関西空港	120～220円	1994年	—	A:507億円、B:601億円、C:206億円
JR西日本	関西空港線 日根野—関西空港	150～210円	1994年	—	A:682億円、B:460億円、C:225億円
大阪府都市開発	泉北高速線 光明池—和泉中央	20円	1995年	—	A+B:185億円、C:16億円
JR四国	本四備讃線 宇多津—児島	100円	1996年	—	A+B:312億円、C:87億円
JR九州	宮崎空港線 田吉—宮崎空港	120円	1996年	—	A:11.6億円、B:14.6億円、C:9億円

## 運輸審議会半年報（平成22年7月～12月）（抜粋）

### V 軽微認定事案

#### ○鉄道の特急料金の上限定額認可

認定月日	申請者	事案の内容
9月21日	東日本旅客鉄道株式会社	東北新幹線（八戸・新青森間）の開業に伴う鉄道の特急料金の上限定額
11月25日	東日本旅客鉄道株式会社	東北新幹線「はやぶさ」号の開業に伴う鉄道の特急料金の上限定額
12月21日	九州旅客鉄道株式会社	九州新幹線（博多・新八代間）の開業に伴う鉄道の特急料金の上限定額

平成22年9月21日  
運輸審議会審理室

運輸審議会発表案件

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定  
認可申請（東北新幹線）事案に関する軽微認定について

事案の種類	申請者
鉄道の特別急行料金の上限設定認可	東日本旅客鉄道株式会社

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案について、運輸審議会一般規則第12条の規定に基づき、運輸審議会は所管局から説明を聴取し検討を行った結果、本日、軽微な事案（国土交通省設置法第15条第3項に規定する「運輸審議会が軽微なものと認めるもの」と認定しましたので、お知らせします。

[連絡先]  
運輸審議会審理室 小室、石原  
（代表）03（5253）8111（内線）53515  
（直通）03（5253）8810

平成23年12月22日  
運輸審議会審理室

運輸審議会発表案件

沖縄都市モノレール株式会社からの軌道事業の特許申請事案に関する国土交通省設置法第15条第3項の規定に該当する事案としての認定について

事案の種類	申請者
軌道事業の特許	沖縄都市モノレール株式会社

沖縄都市モノレール株式会社からの沖縄県那覇市首里汀良町～沖縄県浦添市前田間（約4.1km）に係る軌道事業の特許申請事案について、運輸審議会一般規則第12条の規定に基づき、運輸審議会は所管局から事案の概要、収支の見通し、関係機関との調整状況等について幅広く説明を聴取し検討を行いました。

その結果、当該軌道事業には軌道法上問題となる点は認められないこと、利害関係人の異議申し立てがなされ又は予想されるような案件ではないことが確認されました。

これにより、本日、国土交通省設置法第15条第3項の規定に該当する事案と認定しましたので、お知らせします。

なお、運輸審議会での審議概要についてはHPで公表しております。

[連絡先] 運輸審議会審理室 杉山、本間 (代表) 03 (5253) 8111 (内線) 53515
-----------------------------------------------------------

## 電気料金制度・運用の見直しに係る有識者会議報告書（案） のポイント

### 1. 基本的考え方

- (1) 値上げ認可時においては原価の厳格な査定を行う一方、値下げ届出時や事後評価においては一般電気事業者による説明と行政による事後チェックを的確に行うことを徹底。
- (2) 事業に要する費用すべての回収を認めるのではなく、あるべき適正な費用のみの回収を認めることを徹底。
- (3) 一般電気事業者が自らの供給力のみ依存する安定供給確保から、他社供給力や需要側の取組も活用した安定供給確保に転換することを促す。

### 2. 供給計画等の事前計画

電気料金算定の前提となる供給計画において、一定の需要抑制に効果により安定供給に資することが見込めることに加え、効率的な設備形成の確保にも寄与するため、これまで織り込んでこなかった随時調整契約やデマンド・レスポンス等の需要抑制方策についても一定の評価を行うことが適当。

### 3. 原価の適正性の確保

- ①値上げ認可時に原価として認めることが適当ではない費用  
需要家に負担を求める電気料金の値上げ認可を行う場合には、電気の供給により優先度の高い費用に重点化することが求められることから、

- (ア) 広告宣伝費（電気料金メニューの周知、電気の安全に関わる周知、公益的な目的から行う情報提供を除く）
- (イ) 寄付金
- (ウ) 団体費

については料金原価に算入することを認めるべきではない。

## ②経営効率化の織り込み方法

各費用の性格に応じて、適切な経営効率化努力を織り込んだ原価査定を行う。

### (ア) 人件費

一般企業の平均値（従業員 1,000 人以上）を基本に、他の公益企業の平均値とも比較しつつ査定。

### (イ) 修繕費

各社ごとに、過去実績を基にした基準（例えば、帳簿原価に占める修繕費の割合である修繕費率）により査定。

また、各社ごとにわかれているスペックの標準化等についても検討。

### (ウ) 燃料費、購入電力費

燃料においては共同調達の実施、購入電力については卸電力取引所からの調達等の効率化努力を求める。特に燃料費は、官民一体となった取組により、国全体として効率的な調達が必要。

### (エ) 設備関係費（減価償却費、固定資産除却費）

原則として、入札等の実施を求め個別に査定。火力発電所については、新しい火力入札制度を導入（下記、「4. 新しい火力入札」を参照。）。

(オ) 一般経費（委託費、消耗品費、普及開発関係費、研究費等）

従来、非件名案件としてまとめて原価算入されているものが多かったことから、個別査定を行う項目を可能な限り拡大。

個別査定に当たっては、入札等を原則として、入札等を行わないものについては過去の類似事例の入札結果等を基準に査定。個別査定を行わない項目については、ヤードスティック査定。

#### 4. 新しい火力入札

今後、一般電気事業者が火力電源を自社で新設・増設・リプレースする場合は、既に建設プロセスが進んでいるため入札を実施しても運転開始予定日に間に合わない案件等を除き、原則全ての火力電源について IPP 入札を実施。入札を行わない場合、入札した場合に想定される価格等を参考にして査定。

#### 5. 公正かつ適正な事業報酬

##### ① レートベース対象資産の範囲

供給設備は、デマンド・レスポンス等を踏まえた需要見通しを前提にした供給力に限定し、長期停止発電設備については、緊急時の即時対応性、将来の稼働の確実性等を踏まえて算入の可否を判断。また、正当な理由なく著しく低い稼働率となっている設備は対象外。

##### ② 事業報酬率

震災後の状況を勘案しつつ、過大な利益が生じないように、一方、資金調達に支障が生じないように、公正報酬といった観点から、適正な事業経営リスクを見極めた上で設定。

## 6. 原価算定期間及び電源構成変動への対応

### ①原価算定期間

一般電気事業者の料金改定が概ね2年ごとに実施されてきたこと、一般的な企業の中期経営計画が3年であること等を踏まえ、認可時については3年を原則。

届出時は、自主的な経営効率化努力を料金に迅速に反映する観点から、より柔軟に設定。

### ②電源構成の変動への対応

原価算定期間の複数年化を踏まえ、原価算定期間内に電源構成が原子力発電の稼働状況等により大きく変動した場合には、料金値上げの認可を経ていることを条件に電源構成による原価の変動分のみを料金に反映させる改定を認める。

## 7. 個別原価計算・レートメイク

託送料金について第三者が適切性・妥当性の確認を行えるよう、以下について所要の情報公開を実施。

### ①「一般管理費等」・「変動費」・「販売費」の配分比率

配分のルールは料金算定規則等において定められているが具体的な数値が明らかにされていないことから、競争・取引環境に悪影響が生じないように配慮しつつ、諸元及び配分ルール等を公表する。

### ②事業者ルール

算定規則によらずに事業者が自ら設定する整理方法のうち、具体的な算定方法が明らかにされていないものについては、届出に当たって、具体的な算定方法がわかるようなものとする。

### ③アンシラリーサービス費の算定

算定規則による具体的な算定方法が明らかでないことから、算定方法及びその値について具体的に公表する。



## 8. デマンド・レスポンス料金とスマートメーターの導入

スマートメーターの普及までには一定のリードタイムが必要となることから、それまでの間は、各電力会社が、スマートメーターがなくとも対応可能な範囲において、需要家の受容性を踏まえ、時間帯別料金の多様化や三段階料金の見直し、季節別料金の導入などを検討。

スマートメーターの導入に当たっては、効率的な調達の観点からオープンな形で実質的な競争がある入札を行うことが原則。

## 9. 事後評価

### ①料金設定時における評価

値下げ届出時に、認可時に原価算入が認められない費用（広告宣伝費、寄付金、団体費）について、事業者による説明責任が重要となることから、これらの費用を算定規則上明確化。

### ②原価算定期間における評価

毎年度、事業者が決算発表時等に、決算実績や収支見通しを説明するとともに、利益の使途や料金改定時に計画した効率化の進捗状況等を需要家がわかりやすい形で説明。

併せて、これまで自由化部門が赤字の場合のみに公表していた部門別収支を常に公表。

### ③原価算定期間終了後の事後評価

原価算定期間終了後、事業者が料金改定を行わない場合、事業者が部門別収支ベースの原価と実績値、算定期間終了後の収支見通し、利益の使途等について説明。

行政は、これを評価し、必要に応じて報告徴収を実施し、料金認可申請命令の発動の要否を検討。

### ④行政における体制整備

料金認可時における査定メルクマールの設定等、料金査定を行う上での技術的な手法の検討や原価の妥当性を評価するための前提となる調査など、専門的な知見を活用することが可能な分野については、積極的に外部専門家の活用も検討。