

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
平成31年3月12日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容								
鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定の認可	平成31年2月26日 平成31年2月26日	相模鉄道株式会社	<p>相鉄・JR直通線（西谷・羽沢横浜国大間）の開業に伴う旅客運賃（加算運賃）の設定。</p> <p>相鉄・JR直通線内の西谷から羽沢横浜国大までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、次の金額を加算する。</p> <table border="0" data-bbox="699 936 1348 1093"> <tr> <td>普通旅客運賃</td> <td>30円</td> </tr> <tr> <td>定期旅客運賃</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）</td> <td>1,140円</td> </tr> <tr> <td> 通学定期旅客運賃（1ヶ月）</td> <td>430円</td> </tr> </table>	普通旅客運賃	30円	定期旅客運賃		通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,140円	通学定期旅客運賃（1ヶ月）	430円
普通旅客運賃	30円										
定期旅客運賃											
通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,140円										
通学定期旅客運賃（1ヶ月）	430円										
備 考			<p>○開業区間 西谷・羽沢横浜国大間（2.1キロ）</p> <p>○開業予定 2019年度下期</p>								

**相模鉄道（株） 相鉄・JR直通線加算運賃設定
運輸審議会説明資料 目次**

1	鉄道の加算運賃制度の概要	1
2	相鉄の加算運賃と機構の累積資金回収年次との関係	3
3	施設使用料の変更等について	4
4	速達性向上計画の認定基準について	8
5	鉄道・運輸機構が調達資金を全額償還した後の施設使用料の 取扱いについて	10
6	相模鉄道の設備投資（相鉄・JR直通線）	12
7	相模鉄道の設備投資（相鉄・東急直通線）	13
8	加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について	14
9	根本委員からのご質問への回答①	20
10	京急空港線の加算運賃の状況について（会社HPより）	21
11	阪神なんば線の加算運賃の状況について（会社HPより）	23
12	京王相模原線の加算運賃の状況について（会社HPより）	24
13	根本委員からのご質問への回答②	26
14	速達性向上計画（相鉄JR直通線・相鉄・東急直通線） の変遷、同計画変更の理由	27
15	相鉄・JR直通線に係る長期損益見込み（相鉄）	29
16	相鉄・JR直通線の収入原価に係る算定条件（相鉄）	30
17	相鉄・JR直通線に係る長期収支計画（相鉄）	31

鉄道の加算運賃制度の概要

1. 加算運賃制度の創設

加算運賃制度は、混雑緩和や鉄道ネットワーク拡充に必要な新線整備の促進を図るために創設されたものであります。新線建設は、工事完了後に多額の償却費等が発生し、その増加費用が、現在設定されている運賃のみでは収支の均衡を図ることが困難であることから、経営者に投資インセンティブを与える観点から、開業後の一定の期間、新線の利用者に対して、投資の早期回収と受益と負担の公平性を考慮して、既に設定されている運賃に一定額を加算することを認めたものであります。

なお、加算運賃制度は、昭和40年頃に初めて大手民鉄において、導入されたところであります。

2. 加算運賃設定の認可手続き

加算運賃の設定については、鉄道事業法第16条の認可事項とされており、認可に当たっては、同条第2項において、運賃等の収入が「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かどうかを審査して、これをしなければならない」と規定されています。

なお、適正な原価及び適正な利潤については、鉄道事業全体を指すのか、個別路線ごとを指すのかについては規定されておらず、受益と負担を一致させる観点から、加算運賃の設定に当たっては、当該新線に係る人件費、経費、施設使用料等の原価に対して、加算運賃を含めた収入が超えないことを審査して認可を行うこととなっております。

相鉄・JR直通線の加算運賃の設定についても、相鉄・JR直通線に係る収入（加算運賃収入、基本運賃収入等）が原価（運行に係る人件費・経費、鉄道・運輸機構に支払う施設使用料等）を超えないものであるかどうかを審査して認可することとなります。なお、収入と原価を比較した収支率は72%となっており、審査基準を満たしております。

(参考) 加算運賃を設定した路線の認可時点における収支率

阪神なんば線（66%）、京阪中之島線（82%）

(参考) 鉄道事業法 (昭和61年法律第92号) (抄)

(旅客の運賃及び料金)

第16条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金 (以下「旅客運賃等」という。) の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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かどうかを審査して、これをしなければならない。

3 鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

相鉄の加算運賃と機構の累積資金回収年次との関係

1. 相鉄は、相鉄・JR直通線の加算運賃額を利用者の納得が得られる幅に落とし込むということを一前提に、相鉄線各駅からSJ線を利用する場合と、それらの各駅から横浜駅を利用する場合の運賃が同程度となるなど大きく乖離しないよう、加算運賃を普通旅客運賃で30円とするなどとしたものであります。
2. さらに、相鉄は都市鉄道等利便増進法が適用されることで、営業主体の支払う施設使用料が受益相当額の範囲内となるという同社にとって事業リスク軽減効果がある一方で、当該施設使用料により整備主体の累積資金収支が30年程度で黒字化するという基準の達成も必要でありました。

これに関し、整備主体である機構は普通旅客運賃で30円の加算運賃を前提に長期資金収支を検証した結果、累積資金収支が30年程度で黒字化できることが確認され、機構の事業性も確保できることから、今回の加算運賃額に落ち着いたものです。

施設使用料の変更等について

1. 施設使用料の基本的な考え方

施設使用料については、都市鉄道等利便増進法等において、適切に算定された受益相当額（連絡線整備による収入変化と経費の変化の差額）を勘案して、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすことのないよう、最終的には整備主体と営業主体との間で取り決められることとなります。

2. 施設使用料の変更

相鉄・JR直通線の開業後、需要予測と実際の需要に乖離が生じた場合等については、施設使用料の変更について、相鉄と機構において、協議のうえ、速達性向上計画の変更に係る国土交通大臣の認定を受ける必要があり、その申請にあたっては、都市鉄道等利便増進法第5条第3項に基づき、あらかじめ、地方公共団体の同意を得なければならないこととされております。

(参考)

○ 都市鉄道等利便増進法（H17法律41号）（抄）

（速達性向上計画）

第五条 認定整備構想事業者及び認定営業構想事業者（以下「認定構想事業者」と総称する。）は、国土交通大臣の指定する期限までに、認定を受けた整備構想及び営業構想に基づいて、国土交通省令で定めるところにより、協議により、速達性向上事業を共同で実施するための計画（以下「速達性向上計画」という。）を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2 速達性向上計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 速達性向上事業を実施する区域

二 速達性向上事業の内容

三 都市鉄道施設の整備に要する期間

四 都市鉄道施設の整備に要する費用の額

五 整備に係る都市鉄道施設の使用料の額

六 速達性向上事業の効果

七 速達性向上事業と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業があるときは、その内容

八 鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては、その種別

九 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

- 3 第一項の規定による認定の申請をしようとする者は、あらかじめ、速達性向上計画について、当該速達性向上計画に記載する速達性向上事業を実施する区域をその区域に含む地方公共団体に協議し、その同意を得なければならない。
- 4 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その速達性向上計画が基本方針に適合するものであるほか、鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては同法第五条第一項各号に掲げる基準（軌道法第三条の規定による軌道事業の特許を要するものにあつては当該特許の基準）に適合し、かつ、確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであると認めるときは、その認定をするものとする。この場合において、当該特許を要する速達性向上計画の認定については、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 5 前項の規定により速達性向上計画の認定を受けた者（以下「認定速達性向上事業者」という。）は、協議により、当該認定を受けた速達性向上計画（以下「認定速達性向上計画」という。）を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第三項及び第四項の規定は、前項の場合について準用する。

○ 都市鉄道等の利用者の利便の増進に関する基本方針

(H17年国土交通省告示745号) (抄)

二 都市鉄道利便増進事業に関する基本的な事項

「都市鉄道利便増進事業」は、①既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設等既存の都市鉄道施設を有効活用して目的地に到達するまでに要する時間の短縮を図る「速達性向上事業」と、②既存の駅施設における乗継ぎを円滑にするための経路の改善等既存の駅施設を有効活用して駅施設の利用の円滑化を図る「駅施設利用円滑化事業」からなる。

これらは、相当程度拡充されてきている都市鉄道の既存ストックを有効活用しつつ行う事業であり、施設の整備及び営業の主体を分離した上で、営業主体は受益相当額を施設使用料として整備主体に支払い、整備主体はこの収入等により整備費用を賄う方式である「受益活用型」上下分離方式を採用するものである。なお、施設使用料については、最終的には整備主体と営業主体との間で決定されるものであるが、ここでいう受益相当額とは、適切な需要予測を前提に算出されるものであって、営業主体が整備区間において得る利益のみならず既設路線の損益変化により得る利益も含むものである。

この都市鉄道利便増進事業を円滑かつ効率的に実施するためには、①都市鉄道の既存ストックを最大限に有効活用するものであること、②利用者の利便の増進（乗車・乗継時間の短縮等）が効果的に図られるものであること、③受益が相当

程度発生するものであること、④効果的な事業の実施が図られるものであることが求められる。

○ 都市鉄道利便増進法に関する運用指針（抄）

Ⅲ. 運用のあり方

1. 速達性の向上（速達性向上事業）

（2）速達性向上計画（法第5条、第6条関係）

②速達性向上計画の記載事項（法第5条第2項）

（オ）整備に係る都市鉄道施設の使用料の額（第5号）

営業主体から整備主体へ支払う使用料の額を記載する。営業主体又は整備主体が複数存在する場合には、それぞれが支払う又は收受する使用料の額を記載する。

なお、使用料の額は、鉄道事業の適正な運営の確保に支障を及ぼすことのないよう、最終的には整備主体と営業主体との間で取り決められるものであるが、その算定に当たっては以下の方法によることに留意することとする。

A. まず、「整備が行われたと仮定した場合（With ケース）」と「整備が行われなかったと仮定した場合（Without ケース）」について、運行形態等を設定し、適切な需要予測モデル（四段階推計法等）により需要予測を行う。その際は、当該整備に起因して誘発される開発等があれば、それによる利用者増も加味する。

B. 当該需要予測に基づき、以下の算定を行う。

＜整備による収入変化＞

With ケースにおける収入額と Without ケースにおける収入額の増減額を算定する。その際、整備区間及び自社の既存路線区間について収入増減の算定対象とする。

＜整備による経費変化＞

With ケースにおける運行形態による経費と Without ケースにおける運行形態による経費の増減額を算定する。その際、整備区間及び自社の既存路線区間について経費増減の算定対象とする。なお、経費については、当該整備に起因して施設の維持・更新費の節減が見込まれるものがある場合は、With ケースにおいてこれを加味することも差し支えない。

C. 上記により算定した、整備による収入変化と整備による経費変化との差を受益相当額とし、使用料とする。

＜受益相当額（使用料）＞＝＜整備による収入変化＞－＜整備による経費変化＞

しかしながら、整備主体の当該整備に係る債務の累増を招かないよう、使

用料については整備主体に係る利払い、租税等を勘案してその下限を設定するなど適切に取り決めを行うことが望ましい。

③～④略

⑤ 認定速達性向上計画の変更（法第5条第5項）

認定速達性向上計画の変更が行われる場合として、以下のケースが想定される。

- ・ 営業開始後、需要予測と実際の需要に乖離が生じたため、受益相当額の変動を通じて、都市鉄道施設の使用料の額に変動が生じた場合
- ・ 認定後、速達性向上事業の内容のうち、運行本数等に変動が生じた場合
- ・ 認定後、環境影響評価を実施する必要がある場合において、環境影響評価の実施により計画を変更する必要がある場合
- ・ その他特段の事情が発生した場合

認定速達性向上事業者は、当該速達性向上事業の実施後も、それに係る利用の状況、地域のニーズ等を踏まえ、必要に応じ計画を見直すこととする。
その際に、認定速達性向上事業者間の合意が必要となるほか、地方公共団体の同意を得なければならない（法第5条第3項） ことにも留意が必要である。

速達性向上計画の認定基準について

1. 国土交通大臣が認定する速達性向上計画については、都市鉄道等利便増進法第5条第4項に基づき、「鉄道事業法第3条第1項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては同法第5条第1項各号に掲げる基準に適合し、かつ、確實かつ効果的に実施されると見込まれるものである」ことが要件とされている。
2. 鉄道事業法第5条第1項の許可基準の一つとして、「その事業の計画が経営上適切なものであること」と規定されているが、これは、運輸政策審議会答申第19号において、鉄道事業の収支採算性を見込む上で前提となる償還期間については、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案して30年とされているところであり、これに基づき、審査することとしている。

(参考)

○ 都市鉄道等利便増進法（平成17年法律第41号）（抄）

（速達性向上計画）

第5条 認定整備構想事業者及び認定営業構想事業者（以下「認定構想事業者」と総称する。）は、国土交通大臣の指定する期限までに、認定を受けた整備構想及び営業構想に基づいて、国土交通省令で定めるところにより、協議により、速達性向上事業を共同で実施するための計画（以下「速達性向上計画」という。）を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。

- 4 国土交通大臣は、第1項の規定による認定の申請があつた場合において、その速達性向上計画が基本方針に適合するものであるほか、鉄道事業法第3条第1項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては同法第5条第1項各号に掲げる基準（軌道法第3条の規定による軌道事業の特許を要するものにあつては当該特許の基準）に適合し、かつ、確實かつ効果的に実施されると見込まれるものであると認めるときは、その認定をするものとする。この場合において、当該特許を要する速達性向上計画の認定については、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

○ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）（抄）

（許可基準）

第5条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 その事業の計画が経営上適切なものであること。

（以下略）

- 中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について
～新世紀の鉄道整備の具体化に向けて～
(平成12年8月1日運輸政策審議会答申第19号)(抄)

III 今後の鉄道整備の支援方策のあり方

4. 都市鉄道における考え方

(3) 支援のあり方及び整備の方式に関する考え方

(ア) 地域的な交通を担う都市鉄道の整備

(略)

- 地方公営企業による地下鉄事業については、今日、その原因にはさまざまな要素が複合していると考えられるものの、いずれも極めて厳しい経営状況の下に置かれていることも事実であるため、地方公共団体が自ら行う整備が適切に行われるよう、国として、特に次のような環境整備を行うことが必要と考えられる

・鉄道事業の収支採算性を見込む上で前提となる償還期間については、鉄道施設の耐用年数を総合的に勘案し、現行の「30年」を「40年」程度に延長することが適当

鉄道・運輸機構が調達資金を全額償還した後の 施設使用料の取扱いについて

1. 施設使用料により、鉄道・運輸機構が借入金を全額償還するのは2055年度の見込みであります。機構は借入金全額償還後において、施設使用料により毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、関係規定に基づき、機構は翌事業年度において当該利益を交付を受けた補助金の総額に達するまで、国、地方自治体に納付するとされております。
2. このため、機構が調達した借入金の償還後における施設使用料については、国、地方自治体も含めた関係者と協議することとなると考えております。

(参考) 国庫納付等の根拠規定

○ 都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱（抄）

(利益の納付)

第12条 補助対象者が、補助の対象施設の営業開始後、自ら調達した資金（当該施設の整備に要した費用のうち国及び地方公共団体からの補助金を除く。）の回収後において、補助事業により整備された都市鉄道施設又は駅施設の営業を行う者から支払われる当該施設の使用料によって毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、機構は、翌事業年度において当該利益の額の3分の1に相当する金額を、国から交付を受けた補助金の総額に相当する額に達するまで、国庫に納付するものとする。

○ 神奈川県都市鉄道利便増進事業費補助交付要綱（抄）

(利益の納付)

第14条 機構が、補助の対象施設の営業開始後、自ら調達した資金（当該施設の整備に要した費用のうち国及び地方公共団体からの補助金を除く。）の回収後において、補助事業により整備された都市鉄道施設の営業を行う者から支払われる当該施設の使用料によって毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは翌事業年度において当該利益の額に、第3条第3項に掲げ

る補助率（※ 1 / 9）を乗じて得た金額を、県から交付を受けた補助金の総額に相当する額に達するまで、県に納付するものとする。

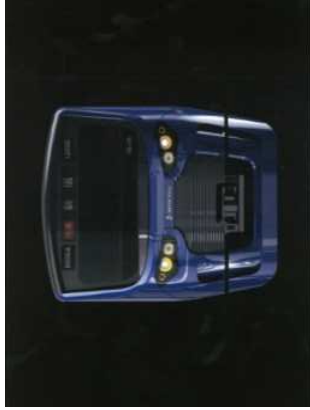
○ 横浜市都市鉄道利便増進事業費補助金交付要綱（抄）

（利益の納付）

第 2 2 条 補助の対象施設の営業開始後、機構は自ら調達した資金（当該施設の整備に要した費用のうち国及び地方公共団体からの補助金を除く。）の回収後において、補助事業により整備された都市鉄道施設の営業を行う者から支払われる当該施設の使用料によって毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、翌事業年度において当該利益の額に別表 2 の率（※ 2 / 9）を乗じた額に相当する金額を、横浜市から交付を受けた補助金の総額に相当する額に達するまで、横浜市に納付するものとする。

相模鉄道の設備投資(相鉄・JR直通線)

○車両の増備および改修



4,553百万円

- ・相鉄・JR直通線開業に伴う増備車両(1編成10両)の新造
- ・代替車両(5編成50両)と既存車両の保安装置等改修

○相鉄・JR直通線開業に伴う駅務機器導入



285百万円

- 相鉄・JR直通線開業に伴う駅務機器及び上位系サーバーのソフト改修。

○大和駅ラッチ分離に伴う駅務機器導入



474百万円

- 大和駅に中間ラッチを設置し、小田急線利用者と相鉄線利用者との識別を図るもの

※中間ラッチを設置しない場合、IC乗車券での乗車区間によっては相鉄線及びJR線を利用したにも関わらず、乗車経路が特定できない区間が発生し、適正な運賃が収受できない。

○各種システム改修



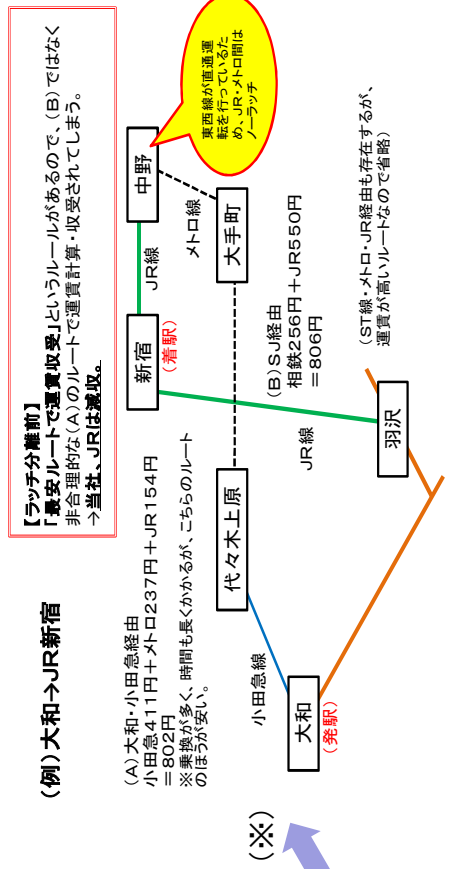
64百万円

- 車両管理システム改修
現行の車両管理システムに対して、相直区間であるJR線内での走行距離データが取り込めるよう、ソフト改修を行うもの。



- 運行情報配信システム:
現行の運行情報配信システムに対して、新駅及び乗り入れ先であるJR線の駅名データが登録できるよう、ソフト改修を行う。

合計5,375百万円



相模鉄道の設備投資(相鉄・東急直通線)

○車両の増備および改修



7,616百万円

- ・相鉄・東急直通線開業に伴う増備車両(5編成44両)の新造
- ・代替車両(11編成98両)と既存車両の保安装置等改修

○各種システム改修



136百万円

- 車両管理システム改修
 現行の車両管理システムに対して、相直区間である東急線内での走行距離データが取り込めるよう、ソフト改修を行うもの。

○開業に伴う駅務機器改修



386百万円

- ・相鉄・東急直通線開業に伴う駅務機器及び上位系サーバのソフト改修



- 運行情報配信システム:
 現行の運行情報配信システムに対応して、新駅及び乗り入れ先である東急線の駅名データが登録できるように、ソフト改修を行う。

○留置車両増加に伴う施設改修 144百万円

- ・信号設備改修
- ・乗務員寢室増設

合計8,316百万円

○踏切保安装置改修 34百万円

- ・高加速度車両の乗り入れに伴う踏切保安装置の改修

加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について

1. 加算運賃の終了時期については、今まで、明確なものはありませんでしたが、消費者委員会からの指摘を受け、平成25年10月に通達を発出し、加算運賃の終了時期に係る基本的な考え方として、「加算運賃は主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設定されるものである。したがって、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものである（資本費コストの回収完了が加算運賃の終了時期であるが、終了時期前であっても鉄道事業者の経営判断により、加算運賃を減額、又は廃止することは、当然に認められる。）」としたところであります。

なお、加算運賃の減額、廃止に係る手続きは届出となっています。

2. 上記の考え方に従い、加算運賃の終了時期については、以下の算定による回収率が100%に達するまでとなっております。

$$\text{回収率} = \left(\text{「加算運賃収入の累計額」} + \text{「基本運賃収入からの回収累計額」} \right) \div \text{「資本費コスト合計額」} \times 100$$

3. また、加算運賃の回収率等については、鉄道事業各社のホームページにおいて、毎年公表するとされております。

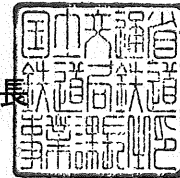


国鉄事第234号

平成25年10月17日

関東運輸局鉄道部長 殿

鉄道局鉄道事業課長



加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について

「公共料金問題についての建議」(平成24年2月28日 消費者委員会)を踏まえ、平成24年8月27日に「加算運賃に係る情報提供の充実について」(国鉄事第143号)を発出したところであるが、これに加え、今般、加算運賃の終了時期の判断方法とそれに伴う情報公開について、別添のとおり鉄道局の考え方をとりまとめたので、管下の加算運賃を設定している鉄軌道事業者に対して周知・指導されたい。

加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について

1 加算運賃の終了時期に係る基本的な考え方

加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設定されるものである。

したがって、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものである（資本費コストの回収完了が加算運賃の終了時期であるが、終了時期前であっても鉄道事業者の経営判断により、加算運賃を減額、又は廃止することは、当然に認められる。）。

今後は、以下の方法により、加算運賃設定事業者が終了時期を判断して見解等を示すことを促すこととする。

2 加算運賃の終了時期の判断方法

上記の考え方に従い、加算運賃の終了時期については、以下の算定による回収率が100%に達するまでとする（なお、終了時期前であっても鉄道事業者の経営判断により、加算運賃を減額、又は廃止することは、当然に認められる。）。

$$\text{回収率} = \left(\text{「加算運賃収入の累計額」} + \text{「基本運賃収入からの回収累計額」} \right) \div \text{「資本費コスト合計額」} \times 100$$

[算定方法]

- 1) 加算運賃収入の累計額（毎年度の加算運賃収入の累計）
- 2) 基本運賃収入からの回収累計額（毎年度の次の計算による額の累計）
「鉄道事業の配当後最終利益（損失の場合は0）」×基本運賃収入割合（加算区間／全線）
- 3) 資本費コスト合計額（加算運賃設定時の設備投資額及び加算運賃設定に係る施設使用料・支払利子等の累計額）

[考え方]

加算運賃収入は、加算区間の投下資本を回収するための特定目的収入であり、これは全額回収額とする。また、1社1運賃制度の下、基本運賃収入等で路線全体の運営がなされている中で生み出された利益についても、当該投下資本による寄与があり回収に充当されているとの考え方にたつて、鉄道事業の配当後最終利益から基本運賃収入の全線に占める加算区間の割合により按分して算出した加算区間部分の額を、基本運賃収入からの回収額とする。

3 加算運賃に係る公表データの見直しについて

加算運賃に係る情報提供については、平成24年8月に文書を発出し、鉄道事業者に対し更なる情報提供の充実を促したところであり、その一環として、今後の加算運賃設定各社の毎年の公表においては、従来の公表項目に加えて、上記2による基本運賃収入からの回収累計額も公表項目とする。

○公表データのイメージ

	累 計	[直近年度]		
設備投資額 (A)	_____ 億円	}	従来の公表項目	
施設使用料、支払利子等累計額 (B)	_____ 億円			[_____ 億円]
加算運賃収入累計額 (C)	_____ 億円			[_____ 億円]
基本運賃収入からの回収累計額 (D)	_____ 億円	[_____ 億円]		
回収率 (C+D) / (A+B) ×100	_____ %			
終了時期についての見解等				

※あわせて、別紙データ（直近5ヶ年のデータ等）を掲出

〇〇鉄道の加算運賃について

平成〇年〇月設定

〇〇～〇〇(1.0キロ) 20円

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】

(単位:百万円)

年度	過去5ヶ年					H24年度までの累計額
	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	
A 設備投資額 100,000						100,000
B 施設使用料・支払利子等	1,500	1,505	1,400	1,300	1,400	30,000
C 加算運賃収入	5,000	5,000	5,100	5,200	5,300	68,000
D 基本運賃収入からの回収額	1,635	1,545	1,591	1,485	1,578	6,000
年度末累計額による回収率 (C+D) / (A+B) × 100	37.9%	42.7%	47.5%	52.3%	56.9%	56.9%

【鉄道事業収支】

(単位:百万円)

		H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
営業収入	旅客運賃	90,000	90,200	89,000	90,000	91,000
	運輸雑収	4,000	3,800	4,000	3,500	4,000
	計	94,000	94,000	93,000	93,500	95,000
営業費用	人件費	20,000	21,000	20,000	22,000	20,000
	修繕費	10,000	11,000	11,000	10,000	12,000
	その他経費	2,800	2,900	2,900	3,000	3,100
	諸税	4,800	5,000	4,500	5,000	4,800
	減価償却費	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
	計	52,600	54,900	53,400	55,000	54,900
営業損益		41,400	39,100	39,600	38,500	40,100
営業外収益		1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
営業外費用		5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
経常損益		37,900	35,600	36,100	35,000	36,600
特別利益		100	100	100	100	100
特別損失		300	300	300	300	300
税引前当期純利益		37,700	35,400	35,900	34,800	36,400
法人税等(調整額含む)		3,000	3,010	2,090	3,300	3,050
当期純利益		34,700	32,390	33,810	31,500	33,350
配当所要額		2,000	1,500	2,000	1,800	1,800
最終損益		32,700	30,890	31,810	29,700	31,550
基本運賃収入割合	全線	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	加算区間	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	比率	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%

加算区間に係る按分額(鉄道事業最終損益 × 基本運賃収入割合(損失の場合は0))

基本運賃収入からの回収額	1,635	1,545	1,591	1,485	1,578
--------------	-------	-------	-------	-------	-------

○「鉄道事業収支」の算出方法について

【鉄道事業収支】

営業収入	旅客運賃
	運輸雑収
	計
営業費用	人件費
	修繕費
	その他経費
	諸税
	減価償却費
	計
営業損益	
営業外収益	
営業外費用	
経常損益	
特別利益	
特別損失	
税引前当期純利益	
法人税等(調整額含む)	
当期純利益	
配当所要額	
最終損益	

「鉄道事業会計規則」によるほか、次の勘定科目については、原則としてそれぞれ右に示す配賦基準により鉄軌道分担分を算定する。

- イ 営業外収益(受取利息を除く。)……営業収入の百分比
- ロ 営業外費用(支払利息を除く。)……営業費用の百分比
- ハ 受取利息及び支払利息……各事業部門固定資産の百分比(関連固定資産のうち、本社施設は各事業の専属営業費の百分比で、厚生福利施設は各事業の専属職員数の百分比で、それぞれ按分する。なお、流動資産である商品土地・建物は、不動産部門の専属固定資産とみなす。)

記載不要

※特別利益、特別損失のうち、特定都市鉄道整備準備金取崩額・特定都市鉄道整備準備金繰入額のみを記載。

法人税等調整額・配当所要額は、鉄軌道部門以外を含んだ全社数値に、一定割合(上記ハ)を乗じて算出。

○基本運賃収入割合について

基本運賃収入割合	全線
	加算区間
	比率

旅客運賃収入のうち、加算運賃収入を除いた額

ODベースで乗車区間に係る旅客運賃収入のうち、加算区間に係る乗車キロで按分して計上

① 3月5日（火）審議時の配付資料26ページ「加算運賃の設定状況」における「回収率（H29実績）」とは、加算運賃が設定されてから平成29年度までの回収率をいうのか。回収率が極端に低いところがあるが、この回収率は想定内なのか、あるいはうまくいっていないということか。

1. 「加算運賃の設定状況」における「回収率（H29実績）」については、加算運賃が設定されてから、平成29年度までの累積の回収率であります。
2. 回収率については、消費者委員会からの指摘を受け、平成25年の通達「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」（平成25年10月国鉄事第234号）に基づき、それ以降算出しているものであり、各社の事業の評価を判断するものではありません。
3. なお、回収率については、各社のホームページにより毎年度公表しています。

加算運賃の状況について

当社では、1998年11月18日の羽田空港駅（現羽田空港国内線ターミナル駅）開業時から、羽田空港直下へのトンネル建設をはじめとする空港線の延伸工事や、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資額等を回収するため、加算運賃をいただいております。

2017年度末における状況は下記の通りです。

記

	累計	【2017年度】
設備投資額（A）	約 700 億円	
施設使用料、支払利息等（B）	約 355 億円	【約 9 億円】
加算運賃収入（C）	約 775 億円	【約 59 億円】
基本運賃収入からの回収額（D）	約 30 億円	【約 3 億円】
回収率（C+D）／（A+B）	76.3 %	

上記の通り、設備投資額等(AおよびB)の加算運賃等(CおよびD)による回収は年々進んでおりますが、収入・費用が2017年度と同水準で今後も推移すると仮定しても、回収完了にはまだしばらく期間を要する見込みでございます。今後につきましては、回収状況を勘案しながら適時・適切に検討してまいります。

空港線につきましては、羽田空港駅開業後も、羽田空港国際線ターミナル駅の建設（2010年度供用開始、投資額約150億円）や、連続立体交差事業に合わせて、輸送力の増強・速達性の向上を図るため、本線から空港線への分岐点である京急蒲田駅の総合改善事業（2012年度供用開始、当社負担分約70億円）の実施など多額の追加投資を行い、羽田空港へのアクセス機能が向上しております。

今後も、引き続き積極的な営業活動に努めるとともに、利便性向上を図るべく、鋭意努力して参ります。

お客様におかれましては、加算運賃につきまして、引き続きご理解をお願い申し上げます。

以上

(過去5年間のデータは次ページ)

京浜急行電鉄(株)の加算運賃について

平成10年11月設定

天空橋～羽田空港国内線ターミナル(3.2キロ) 170円

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】

(単位:百万円)

年 度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	累計額
	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	
A 設備投資額 70,081						70,081
B 施設使用料・支払利息等	1,165	1,093	1,061	958	946	35,563
C 加算運賃収入	4,778	5,072	5,319	5,672	5,961	77,562
D 基本運賃収入からの回収額	171	215	380	241	326	3,084
年度末累計額による回収率	56.6%	61.1%	66.0%	71.0%	76.3%	76.3%

$(C+D) / (A+B) \times 100$

【鉄道事業収支】

年 度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	
営業収入	旅客運賃	76,081	76,857	78,669	80,080	81,620
	運輸雑収	3,625	3,676	3,304	3,491	3,521
	計	79,706	80,533	81,973	83,571	85,142
営業費用	人件費	13,782	13,159	13,193	14,638	17,235
	修繕費	9,223	9,111	6,790	7,067	7,569
	その他経費	21,259	22,184	22,156	23,784	20,247
	諸税	3,674	3,691	3,675	4,433	4,264
	減価償却費	18,532	18,420	18,109	17,781	17,955
	計	66,470	66,565	63,923	67,702	67,271
営業損益	13,236	13,968	18,050	15,869	17,871	
営業外収益	935	801	715	418	352	
営業外費用	3,949	3,495	3,313	2,798	2,612	
経常損益	10,222	11,274	15,452	13,490	15,611	
特別利益	0	0	0	0	0	
特別損失	0	0	0	0	0	
税引前当期純利益	10,222	11,274	15,452	13,490	15,611	
法人税等(調整額含む)	1,662	1,352	-587	3,369	2,808	
当期純利益	8,560	9,922	16,039	10,121	12,803	
配当所要額	1,713	1,683	1,759	2,018	2,236	
最終損益	6,847	8,239	14,280	8,103	10,566	

基本運賃収入割合	全線	71,303	71,785	73,350	74,408	75,659
	加算区間	1,784	1,872	1,950	2,216	2,332
	比率	2.5%	2.6%	2.7%	3.0%	3.1%

加算区間に係る按分額(鉄道事業最終損益×基本運賃収入割合(損失の場合は0))

基本運賃収入からの回収額	171	215	380	241	326
--------------	-----	-----	-----	-----	-----

(参考)加算運賃の現状(平成25年以降公表資料)

阪神電気鉄道の加算運賃について

平成21年3月設定

西九条～大阪難波(3.8キロ) 1～4キロ 60円、5キロ～ 90円

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】

(単位:百万円)

年度	過去5ヶ年					H29年度までの累計額
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
A 設備投資額	13,370					13,370
B 施設使用料・支払利子等	1,643	1,662	1,656	1,650	1,620	15,059
C 加算運賃収入	1,542	1,591	1,681	1,747	1,851	13,786
D 基本運賃収入からの回収額	105	85	110	148	185	809
年度末累計額による回収率 (C+D) / (A+B) × 100	33.0%	37.8%	42.4%	46.8%	51.3%	51.3%

【鉄道事業収支】

(単位:百万円)

		H24年度	H25年度	H26年度	H28年度	H29年度
営業収入	旅客運賃	31,269	31,395	32,408	32,700	33,436
	運輸雑収等	2,684	2,576	2,543	2,628	2,635
	計	33,953	33,971	34,951	35,328	36,071
営業費用	人件費	9,202	9,328	9,698	9,814	9,834
	修繕費	3,067	2,977	3,404	3,239	3,424
	その他経費	9,987	9,967	9,624	9,347	9,376
	諸税	1,362	1,371	1,431	1,569	1,677
	減価償却費	4,679	4,366	4,224	4,155	4,152
	計	28,297	28,009	28,381	28,124	28,463
営業損益		5,656	5,962	6,570	7,204	7,608
営業外収益		136	123	115	105	106
営業外費用		122	104	79	154	150
経常損益		5,670	5,981	6,606	7,155	7,564
法人税等(調整額含む)		1,288	1,522	1,493	1,315	1,491
当期純利益		4,382	4,459	5,113	5,840	6,073
配当所要額		2,242	2,853	3,145	3,371	3,129
最終損益		2,140	1,606	1,968	2,469	2,944

基本運賃収入割合	全線	29,727	29,804	30,727	30,953	31,585
	加算区間	1,466	1,588	1,734	1,842	1,976
	比率	4.9%	5.3%	5.6%	6.0%	6.3%

加算区間に係る按分額(鉄道事業最終損益×基本運賃収入割合(損失の場合は0))

基本運賃収入からの回収額	105	85	110	148	185
--------------	-----	----	-----	-----	-----

【終了時期についての見解等】

阪神なんば線の西九条～大阪難波間は、償還型上下分離方式で運営をしており(※)、毎年発生する施設使用料を考慮すると、現在は投資額の回収を進めている段階です。今後は、運賃の收受状況を踏まえて終了時期を判断したいと考えております。

なお、当社は、施設を保有する西大阪高速鉄道(株)との間で、開業から平成60年度までの40年間に総額601億円の施設使用料を支払う契約を結んでおり、平成29年度末時点で136億円を支払済、465億円は支払見込みです。

※ [阪神なんば線西九条～大阪難波間\(西大阪延伸線\)の建設及び運営方式について\(西大阪高速鉄道\(株\)のホームページへ\)](#)

■ 相模原線加算運賃について

当社では、相模原線の新線建設工事にかかるコストに充てるため、同線の京王多摩川～橋本間の乗車キロに応じて昭和54年1月から加算運賃をいただいております。現況（平成29年度末時点）は以下のとおりです。

1. 加算運賃額

相模原線京王多摩川～橋本間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、京王多摩川～橋本間の乗車キロに応じて以下の金額を加算させていただきます。

営業キロ	普通 (大人)	通勤定期 (大人1カ月)	通学定期 (大人1カ月)
14～16km	20円	760円	320円
17～19km	40円	1,510円	650円
20～22km	60円	2,270円	960円

2. 相模原線建設事業費に対する加算運賃収入等の割合

	累計(平成29年度末)	[直近年度(平成29年度)]
A. 相模原線建設事業費	86,754百万円	
(うち開業時設備投資額)	45,354百万円)	
(うち支払利息等累計額)	41,400百万円)	[210百万円]
B. 加算運賃収入等累計額	81,115百万円	
(うち加算運賃収入累計額)	65,325百万円)	[2,331百万円]
(うち基本運賃収入からの回収累計額)	15,790百万円)	[384百万円]
C. 割合(B/A)	93.5%	

※直近5カ年の推移は別紙参照

3. 加算運賃の今後について

以上の通り、相模原線京王多摩川～橋本間においては、現在でも加算運賃収入を同区間建設に係るコストに充てている状況です。今後、建設事業費に対する加算運賃収入等累計額の割合が100%に達するまでの期間は、加算運賃収入および基本運賃収入からの回収額の増減や支払利息等の変動を踏まえ、5年程度と見込んでおります。加算運賃の減額・廃止については、建設事業費に対する加算運賃の収受状況等を勘案しながら検討してまいります。

なお、相模原線では利便性向上のための設備投資を開業後も継続的に行っているほか、これまでに加算運賃を4回減額し、お客様の負担の軽減にも努めてきております。

今後も一層のサービス改善に鋭意努力してまいりますので、加算運賃にご理解いただきますようお願い申し上げます。

以上

【別紙】

相模原線建設事業費に対する加算運賃収入等の割合（直近5カ年の推移）

【相模原線建設事業費および加算運賃収入等】

（単位：百万円）

年 度	直近5カ年					平成29年度までの累計額
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
A. 相模原線建設事業費	-	-	-	-	-	86,754
・開業時設備投資額	-	-	-	-	-	45,354
・支払利息等	246	245	235	220	210	41,400
B. 加算運賃収入等	2,407	2,364	2,771	2,882	2,715	81,115
・加算運賃収入	2,255	2,236	2,301	2,335	2,331	65,325
・基本運賃収入からの回収額	152	128	470	547	384	15,790
C. 割合 B/A（各年度末累計額による）	82.0%	84.5%	87.5%	90.6%	93.5%	93.5%

【鉄道事業部門収支実績】

（単位：百万円）

		平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
営業収入	旅客運賃収入	78,301	78,282	80,313	81,217	82,535
	運輸雑収	3,676	3,852	3,711	3,574	3,754
	計	81,977	82,134	84,024	84,791	86,289
営業費用	人件費	20,839	20,383	20,018	22,011	22,114
	修繕費	6,492	7,408	8,203	9,643	10,241
	その他経費	19,537	18,510	18,119	17,817	18,443
	諸税	4,691	4,745	4,786	5,052	5,083
	減価償却費	20,640	20,838	20,236	19,033	19,742
計	72,199	71,884	71,362	73,556	75,623	
営業損益		9,778	10,250	12,662	11,235	10,666
営業外収入		90	82	70	67	122
営業外費用		2,895	2,723	2,596	2,118	2,150
経常損益		6,973	7,609	10,136	9,184	8,638
法人税等（調整額含む）		3,393	4,048	4,054	2,562	3,097
税引後損益		3,580	3,561	6,082	6,622	5,541
配当所要額		2,505	2,662	2,797	2,797	2,859
差引損益		1,075	899	3,285	3,825	2,682

基本運賃収入割合	全線	76,046	76,046	78,012	78,882	80,204
	加算区間	10,749	10,806	11,121	11,282	11,441
	比率	14.1%	14.2%	14.3%	14.3%	14.3%

■加算区間に係る按分額（差引損益 × 基本運賃収入割合（損失の場合は0））

基本運賃収入からの回収額	152	128	470	547	384
--------------	-----	-----	-----	-----	-----

② 京王は回収率が100%に達していないにもかかわらず、なぜ加算運賃を減額したのか。

1. 京王相模原線（京王多摩川～橋本間）の加算運賃については、平成30年3月に以下のとおり引下げたところであります。

キロ程	旧運賃	現行運賃	改定額
1～8km	10円	—	△10円（廃止）
9～13km	20円	—	△20円（廃止）
14～16km	40円	20円	△20円
17～19km	60円	40円	△20円
20～22km	80円	60円	△20円

2. これは、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」（平成25年10月国鉄事第234号）を踏まえ、京王の経営判断により、加算運賃を段階的に引き下げることにしたものであります。

速達性向上計画（相鉄JR直通線・相鉄・東急直通線）
の変遷、同計画変更の理由

		当初計画 相鉄・JR直通線 :2006年度 相鉄・東急直通線 :2007年度	2013年度 計画変更	2016年度 計画変更	備 考
開業年次	相鉄・JR直通線	2015年4月	2018年度内 (※1)	2019年度 下期 (※2)	
	相鉄・東急直通線	2019年4月	(変更無し)	2022年度 下期 (※3)	
事業費	相鉄・JR直通線	683億円	2,739億円 (+99億円) (※4) (※5)	4,022億円 (+1,283億円) (※6)	
	相鉄・東急直通線	1,957億円			
償還年数	相鉄・JR直通線	29年	24年 (※5)	33年	
	相鉄・東急直通線	27年			
長期借入利息 (計画)	開業10年 目まで	2.22%	1.81%	5年債 0.13% 10年債 0.39% 15年債 0.68% 20年債 0.80% 30年債 1.37%	2017年度機構債 発行実績 〔 5年債 0.02~0.06% 10年債 0.205~0.26% 15年債 0.424~0.428% 20年債 0.616~0.63% 30年債 0.971~0.994% 〕
	開業11年 目以降	4.0%	2.31%		

【変更理由】

- ※1： 横浜羽沢駅構内での営業線の配線切り替えをはじめ、本工事に伴い必要となる作業を、旅客・貨物を含めて列車の運行していない短い作業時間帯で工事を実施せざるを得ないことなどから、開業時期が2018年度内に延期となった。
- ※2： 本線にかかる用地の取得が難航したことなどにより、開業時期が2019年度下期に延期となった。
- ※3： 本線にかかる用地の取得が難航したことや、調査の結果、当初想定よりも地質が軟弱で、その対策工事が必要となったことなどにより、開業時期が2022年度下期に延期となった。

- ※ 4 : 関係者協議による計画変更や、地質調査等の結果を踏まえた工事方法の変更などがあり、事業費が 99 億円増加した。

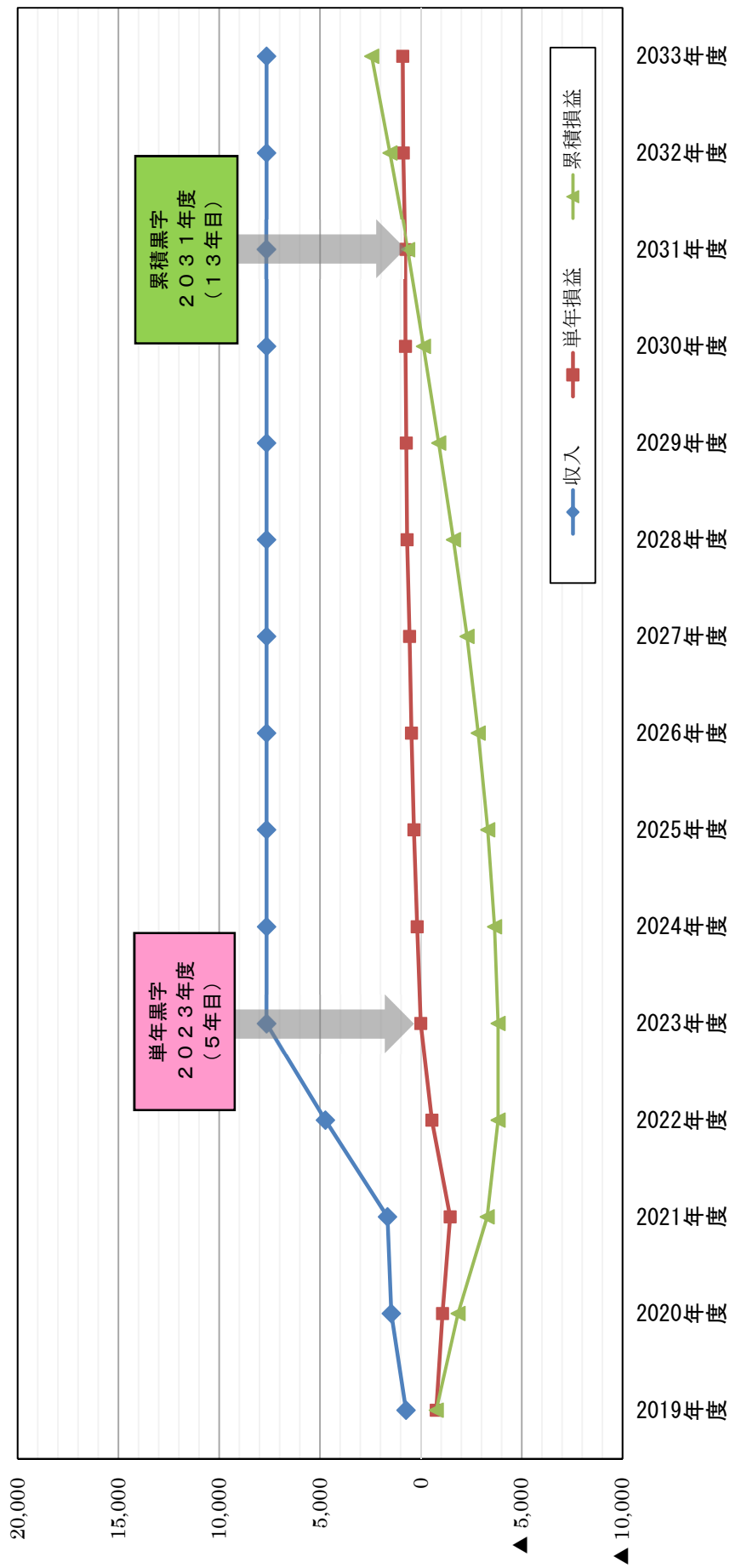
- ※ 5 : 機構の第三者機関である事業評価監視委員会から、事業再評価において、両事業は、「運行計画上、一体不可分の関係にあり、事業の評価においても、その一体性に配慮して行うことが必要と考える」旨の付帯意見がなされたことを受け、計画の変更にあたり、相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線は一体化事業とされた。

- ※ 6 : 昨今の建設需要増大等を背景とした建設物価の高騰、土壌汚染対策法の改正、地質調査の結果を踏まえた工事方法の変更などがあり、事業費が 1,283 億円増加した。

相鉄・JR直通線に係る長期損益見込み（相鉄）

（相鉄・東急直通線を含む）

（単位：百万円）



	単年度収支	累積収支
損益収支黒字転換年度	2023年度（開業後5年）	2031年度（開業後13年）

（注）累積資金収支の黒字転換年は、相鉄・JR直通線開業後（2019年度）からの年数

相鉄・JR直通線の収入原価に係る算定条件(相鉄)

項目	算定要領
旅客運輸収入	需要予測により求められた輸送数量及び乗車区間の運賃単価により算出。基本運賃の運賃改定は見込まない。
運輸雑収	各年度の旅客運輸収入に、直近3か年平均の既存線旅客運賃収入に対する運輸雑収比(6.0%)を乗じて算出。
営業外収入	各年度の営業収入(旅客運輸収入と運輸雑収を合計した額)に、平成29年度実績の既存線営業収入に対する営業外収入割合(0.72%)を乗じて算出。
人件費	実績を基準とした原単位および新線開業に伴う事業増加量から増加人員を算定し、これに各年度の人件費単価を乗じて算出した増加人件費を計上。
経費	実績を基準とした原単位および新線開業に伴う事業増加分から算出した増加経費を計上。
施設使用料	鉄道・運輸機構の累積資金収支が概ね30年程度で黒字転換するよう、協議により設定した施設使用料を計上。
諸税	対象資産の課税標準額に平成29年度実績の固定資産税率(1.4%)および都市計画税率(0.3%)を乗じて算出。 ※増備車両1編成10両、代替車両5編成50両については、当初5年間1/3の軽減措置を適用。
減価償却費	対象資産の減価償却費について、建物、構築物及びソフトウェアは定額法、その他は定率法により算出。
雑支出	相鉄・JR直通線において相鉄が実施する電気関係設備、駅関係設備の更新費用として、鉄道・運輸機構との協議により設定した金額(41百万円/年)を雑支出として計上。
法人税等	新線の税引前利益に、平成29年度実績の事業税等を含む実効税率(34.51%)を乗じて算定。
事業報酬	各年度の事業報酬対象資産(固定資産残存簿価と対象営業費の4%を合計した額)に、平成29年度実績の事業報酬率(2.8%)を乗じて算出。

相鉄・JR直通線に係る長期収支計画(相鉄)

(単位:百万円)

項目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度	2033年度	
収益	旅客運輸収入	687	1,376	1,545	4,437	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172	7,172
	基本運賃	419	840	943	2,707	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376	4,376
	加算運賃	268	536	602	1,730	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796	2,796
	運輸雑収入	41	82	92	266	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430	430
	計	728	1,458	1,637	4,703	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602	7,602
	営業外収入	5	10	11	33	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
	合計	733	1,468	1,648	4,736	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656	7,656
支出	人件費	153	306	306	900	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498
	経費	149	298	298	583	871	871	871	871	871	871	871	871	871	871	871
	施設使用料	474	948	1,231	2,479	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450	3,450
	諸税	12	34	45	54	56	77	67	59	52	43	42	35	30	25	21
	減価償却費	598	753	1,021	1,046	1,428	1,191	985	854	747	595	543	527	520	397	379
	雑支出	20	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
	計	1,406	2,380	2,942	5,103	7,344	7,128	6,912	6,773	6,659	6,498	6,445	6,422	6,410	6,282	6,260
	法人税等	0	0	0	0	107	182	256	304	344	399	417	425	429	474	481
	事業報酬	93	159	155	180	203	170	142	118	97	80	65	50	36	25	14
	合計	1,499	2,539	3,097	5,283	7,654	7,480	7,310	7,195	7,100	6,977	6,927	6,897	6,875	6,781	6,755
差引損益	▲ 766	▲ 1,071	▲ 1,449	▲ 547	2	176	346	461	556	679	729	759	781	875	901	
累積損益	▲ 766	▲ 1,837	▲ 3,286	▲ 3,833	▲ 3,831	▲ 3,655	▲ 3,309	▲ 2,848	▲ 2,292	▲ 1,613	▲ 884	▲ 125	656	1,531	2,432	