

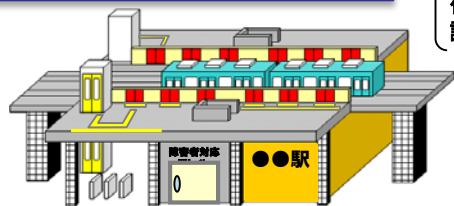
＜第2回 都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会＞

# バリアフリー化に係る費用負担のあり方について

1.	鉄道駅のバリアフリーに係る現行の支援制度	1
2.	国及び地方自治体の財政状況	3
3.	バリアフリー施設の新設・維持・更新費の推移と見通し（試算）	9
4.	バリアフリー化に関するステークホルダーとその負担事例等	10
	・ CSRとしての実施について	11
	・ 沿線自治体の負担事例	15
	・ 沿線住民・開発者等の負担事例	18
	・ 利用者の負担事例	19

# 鉄道駅のバリアフリー化等への補助制度

## 鉄道駅のバリアフリー化設備



代表的な設備



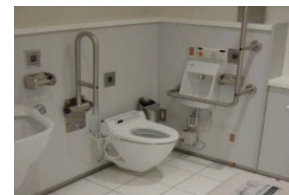
エレベーター(段差解消)



ホームドア(転落防止)



視覚障害者誘導用ブロック



障害者対応型トイレ

高齢者や障害者等、移動に困難を伴う方々へ移動可能な環境を提供するとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての利用者に使いやすい駅として必要な設備を整備。

## バリアフリー化等に対する補助制度

### 【地域公共交通確保維持改善事業】

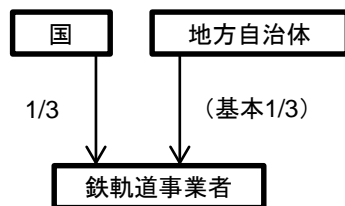
サバイバル補助金(総政局) (地域公共交通バリア解消促進等事業)

29年度予算 214億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 ホームドア、内方線付き点状ブロックの整備の整備 等

〈補助率〉 1/3



### 【訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業】

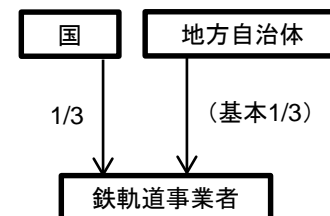
(交通サービス利便向上促進等事業)

29年度予算 85億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 エレベーター、スロープ、ホームドア、障害者対応型トイレの整備 等

〈補助率〉 1/3



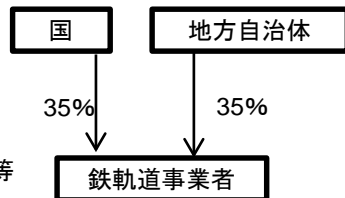
### 【都市鉄道整備事業】

29年度予算 41億円の内数

〈対象事業者〉 地下鉄事業者

〈補助対象事業〉 エレベーター、ホームドア、障害者対応型トイレの整備 等

〈補助率〉 35%



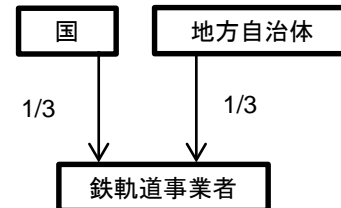
### 【鉄道駅総合改善事業】(次世代ステーション創造事業)

29年度予算 16億円の内数

〈対象事業者〉 JR、民鉄

〈補助対象事業〉 駅改良と併せて行うバリアフリー施設等の整備

〈補助率〉 1/3



# 鉄道駅のバリアフリー等に係る課税標準の特例措置

## 施策の背景

- 公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかるところであるが、償却資産に対する固定資産税などを減額することにより、施設等の取得に伴う負担が軽減されることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。

## 特例の概要

鉄道事業者等が駅のバリアフリー化により取得した償却資産に係わる課税標準に係る特例措置  
(固定資産税、都市計画税)

### 特例措置の内容

- 【固定資産税・都市計画税】課税標準を5年間2/3に軽減
- ・鉄道事業者等によるホームドアシステム及びその設置に係る償却資産  
(利用者数10万人以上の駅を含む路線の駅)  
(バリアフリー法上の基本構想に位置づけられた駅)
  - ・鉄道事業者等によるエレベーター及びその設置に係る家屋及び償却資産  
(1日あたり利用者数3千人以上の駅)



### 適用期限

- ・平成30年3月31日まで

# 我が国の財政状況について

## 財政健全化目標等

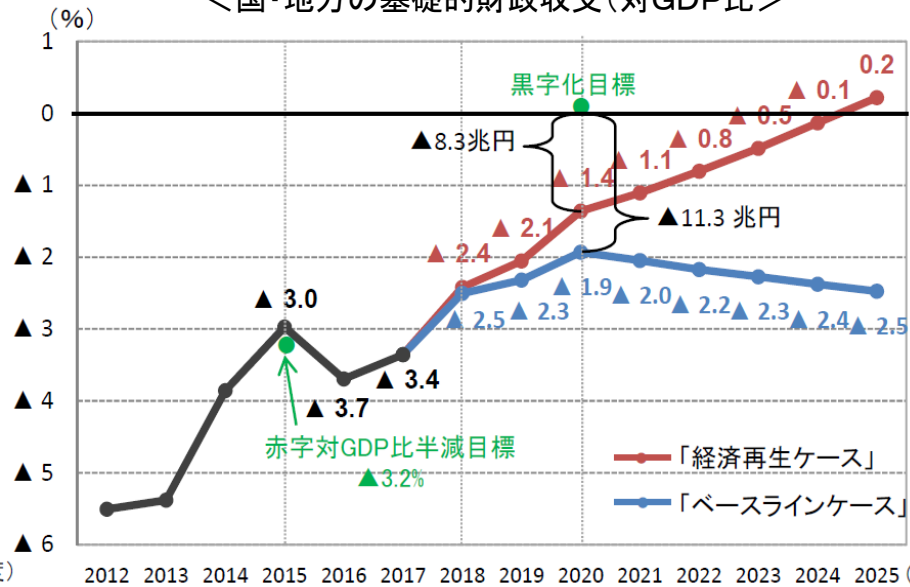
骨太方針2017（経済財政運営と改革の基本方針 2017）（平成29年6月9日閣議決定）

「（国・地方を合わせた）基礎的財政収支について、2020年度までに黒字化し、同時に債務残高対GDP比の安定的な引下げを目指す。」

○基礎的財政収支（プライマリーバランス）は、政策的経費が税収等を上回り赤字が継続。歳出の抑制が必要。

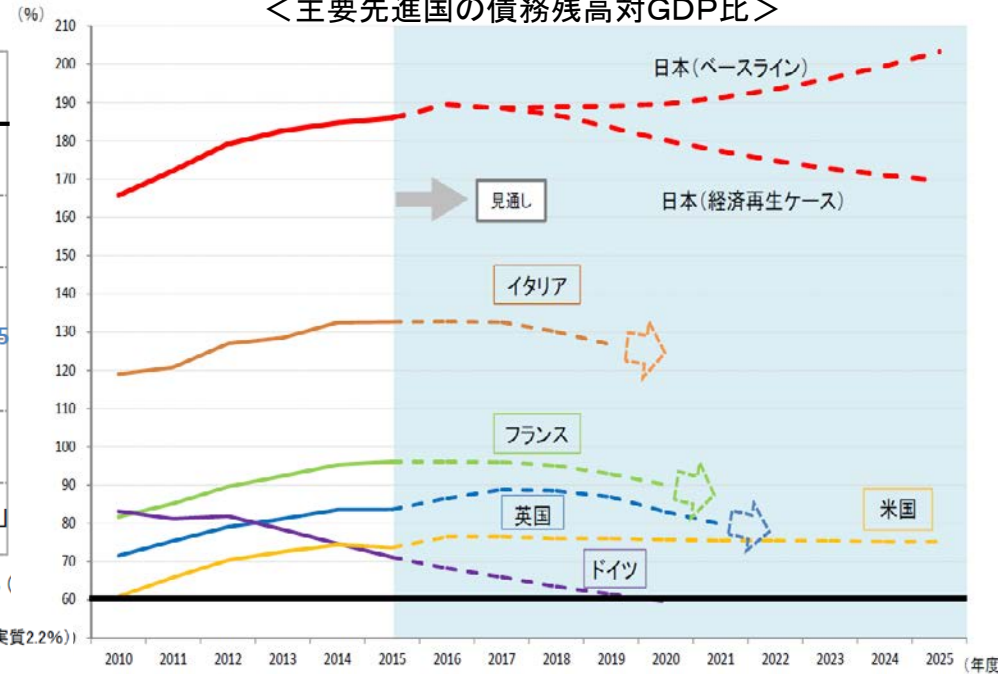
○債務残高（国・地方合計）対GDP比は依然として高い水準となる見通し

＜国・地方の基礎的財政収支（対GDP比）＞



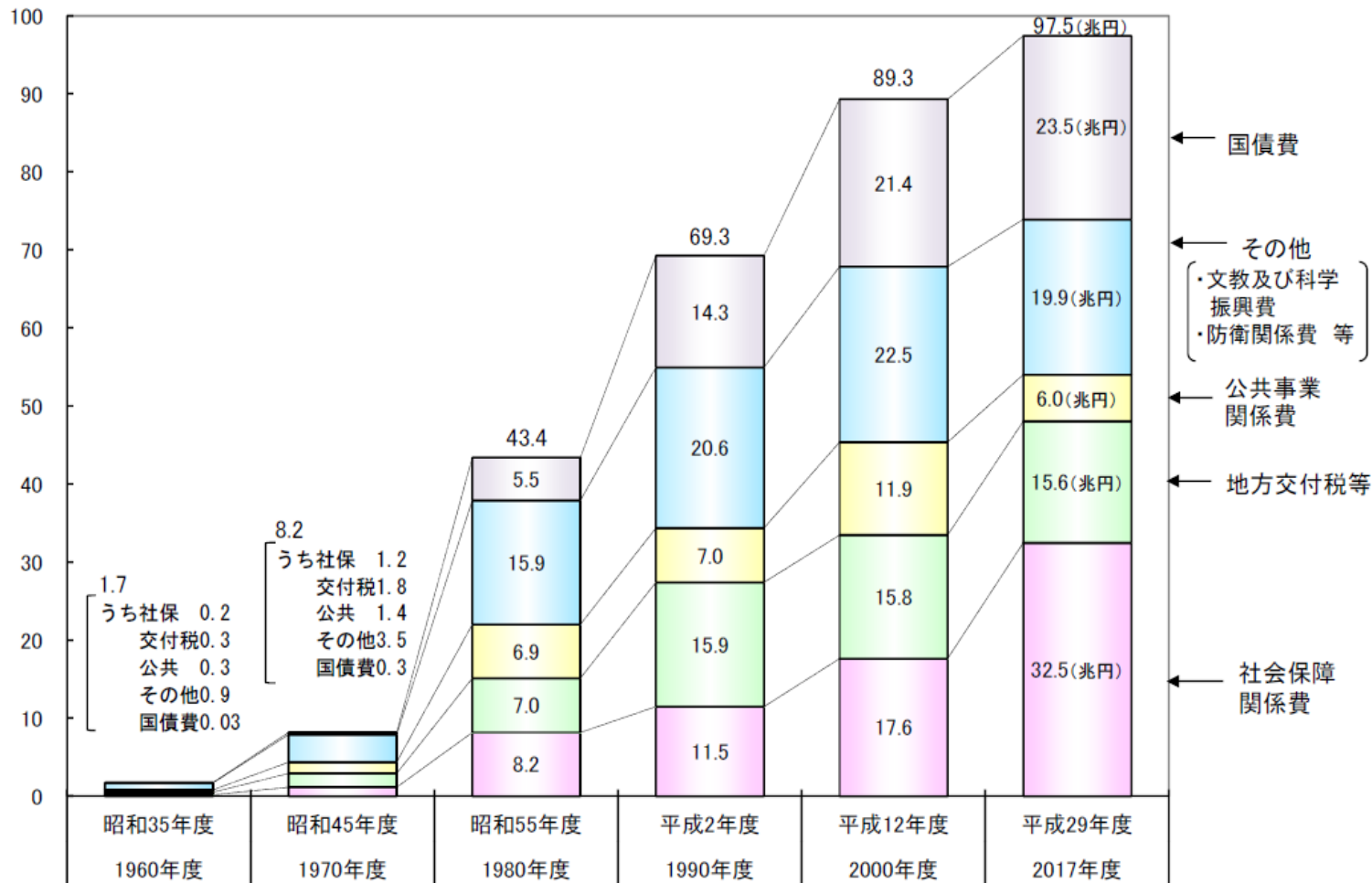
①「経済再生ケース」：デフレ脱却・経済再生に向けた経済財政政策の効果が着実に発現（2018-25年度平均：名目3.7%、実質2.2%）  
 ②「ベースラインケース」：経済が足元の潜在成長率並みで将来にわたって推移（2018-25年度平均：名目1.5%、実質0.9%）

＜主要先進国の債務残高対GDP比＞



# 一般会計歳出の主要経費の推移

○急激な高齢化の進展を背景として、社会保障関連費は大きく増加。



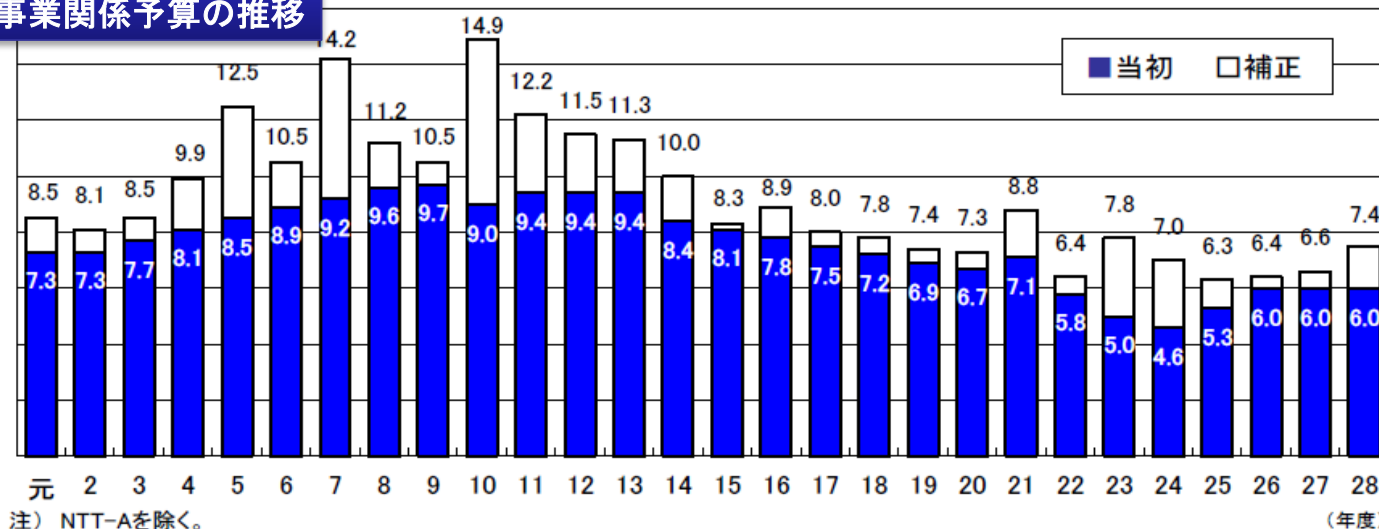
(注)平成12年度までは決算、平成29年度は政府案による。

出典：我が国の財政事情(平成28年12月財務省主計局)

# 公共事業関係予算の推移

○公共事業関係予算(当初予算ベース)は、平成28年度には平成9年度比約40%減。  
 ○このうち、鉄道局公共事業関係費は、平成13年度から平成29年度までの16年間で約30%減。

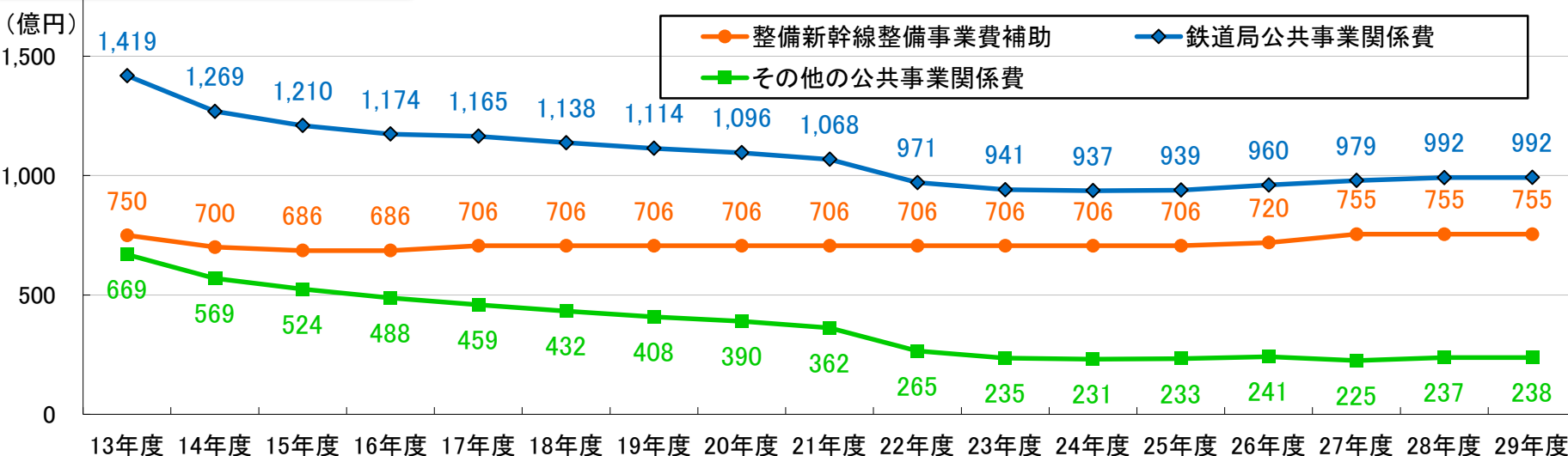
## 公共事業関係予算の推移



出典:「日本の財政関係資料」  
(平成29年4月財務省)

## 鉄道局公共事業関係費の推移

※当初予算のみ





# 地方自治体の財政状況(目的別歳出決算額)

○社会保障費に関する費用を含む「民生費」が増大するなか、鉄道事業者への補助を含む「総務費」については、横ばいとなっている。

**総務費**：全般的な管理事務、財政・会計管理事務に要する費用等（鉄道事業者への補助を含む）

総務省HPを基に作成

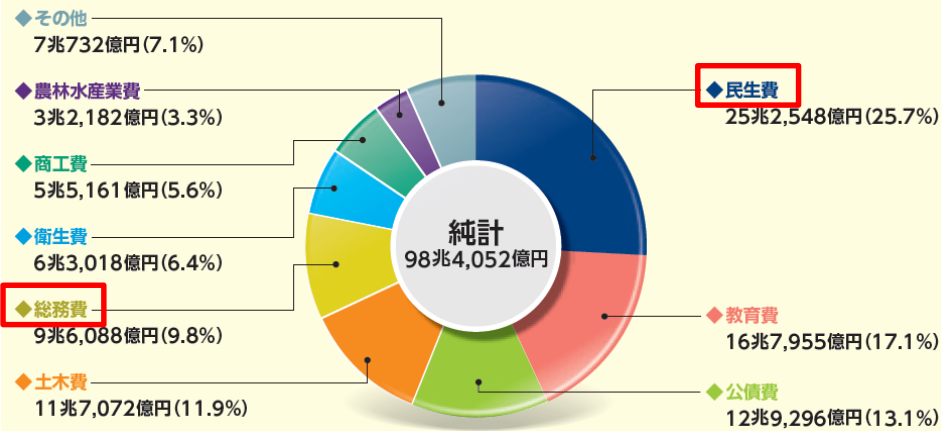
**民生費**：児童、高齢者、心身障害者等のための福祉施設の整備・運営・生活保護の実施等の費用

**教育費**：学校教育、社会教育などに使われる費用

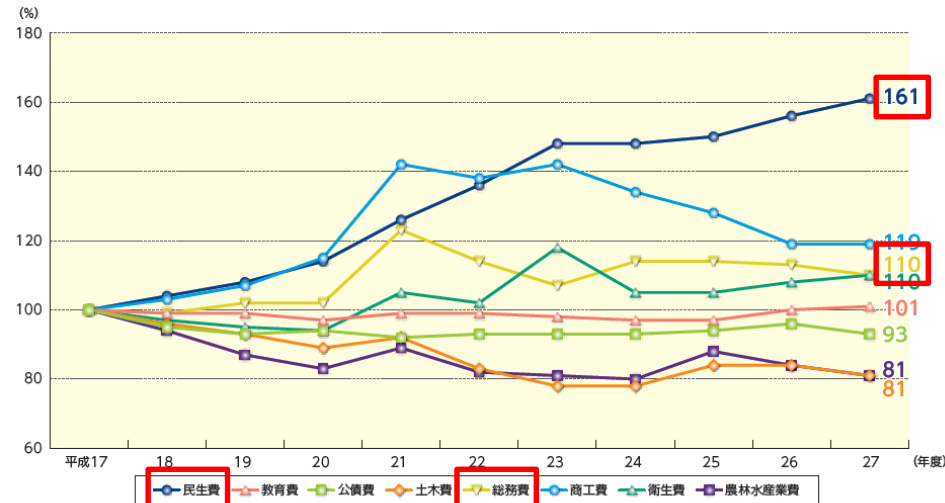
**土木費**：道路、河川、住宅、公園など各種の公共施設の建設整備の費用

**公債費**：借入金の元金・利子などの支払いの費用

目的別歳出決算額の構成(平成27年度決算)



目的別歳出決算額の推移(純計)



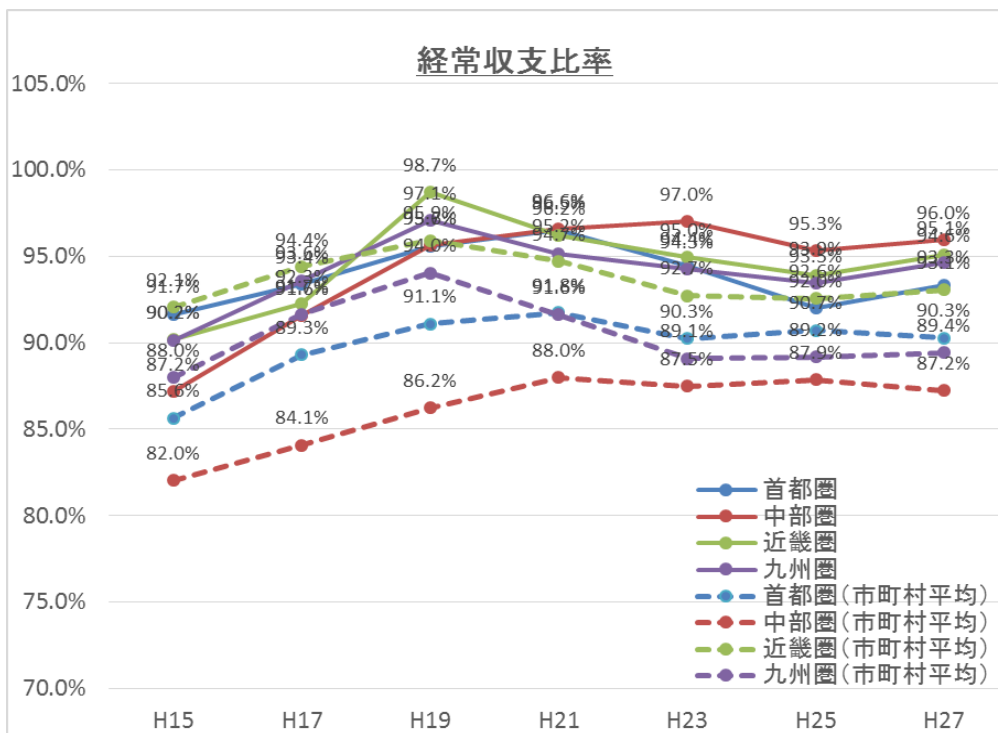
※平成17年度を100としたときの指数



# 地方自治体の財政状況(経常収支比率)

○経常収支比率(人件費等の経常的支出に地方税等の経常的収入を費やしている率)については、H15以降漸増しその後横ばいであるが、高い比率となっており財政の硬直化傾向が見られる。

総務省HPを基に作成



首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 九州圏…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

【経常収支比率】 財政構造の弾力性を判断するための指標で、比率が高いほど財政の硬直化が進んでいることを表す。

$$\text{経常収支比率} = \frac{\text{経常的経費} (\times 2) \text{ に充当された一般財源の額}}{\text{経常一般財源} (\times 1) + \text{減収補填債特例分} + \text{臨時財政対策債}} \times 100$$

※ 1 経常一般財源

地方税、普通交付税を中心とする毎年度経常的に収入される一般財源

※ 2 経常的経費

人件費、扶助費(※)、公債費等、毎年度経常的に支出される経費

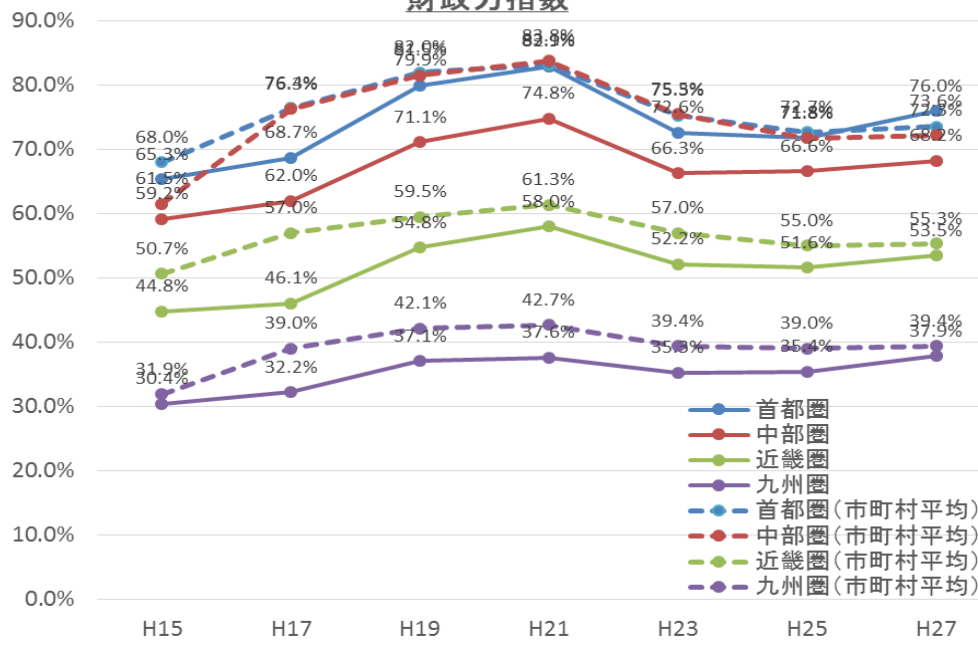
※社会保障制度の一環として地方公共団体が各種法令に基づいて実施する給付や、地方公共団体が単独で行っている各種扶助に係る経費。

# 地方自治体の財政状況(財政力指数)

- 財政力指数(合理的に算出した各自治体の財政需要について標準的な税収入により賄える率)については各地域において微増傾向にある。
- 首都圏に比べ、西日本の財政力指数は低い傾向にある。

### 財政力指数

総務省HPを基に作成



首都圏…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県  
 中部圏…岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 近畿圏…滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 九州圏…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

【財政力指数】 財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が多いことになり、**財源に余裕**があるといえる。

$$\text{財政力指数 (3カ年平均)} = \frac{\text{基準財政収入額 (※2)}}{\text{基準財政需要額 (※1)}} \times 100$$

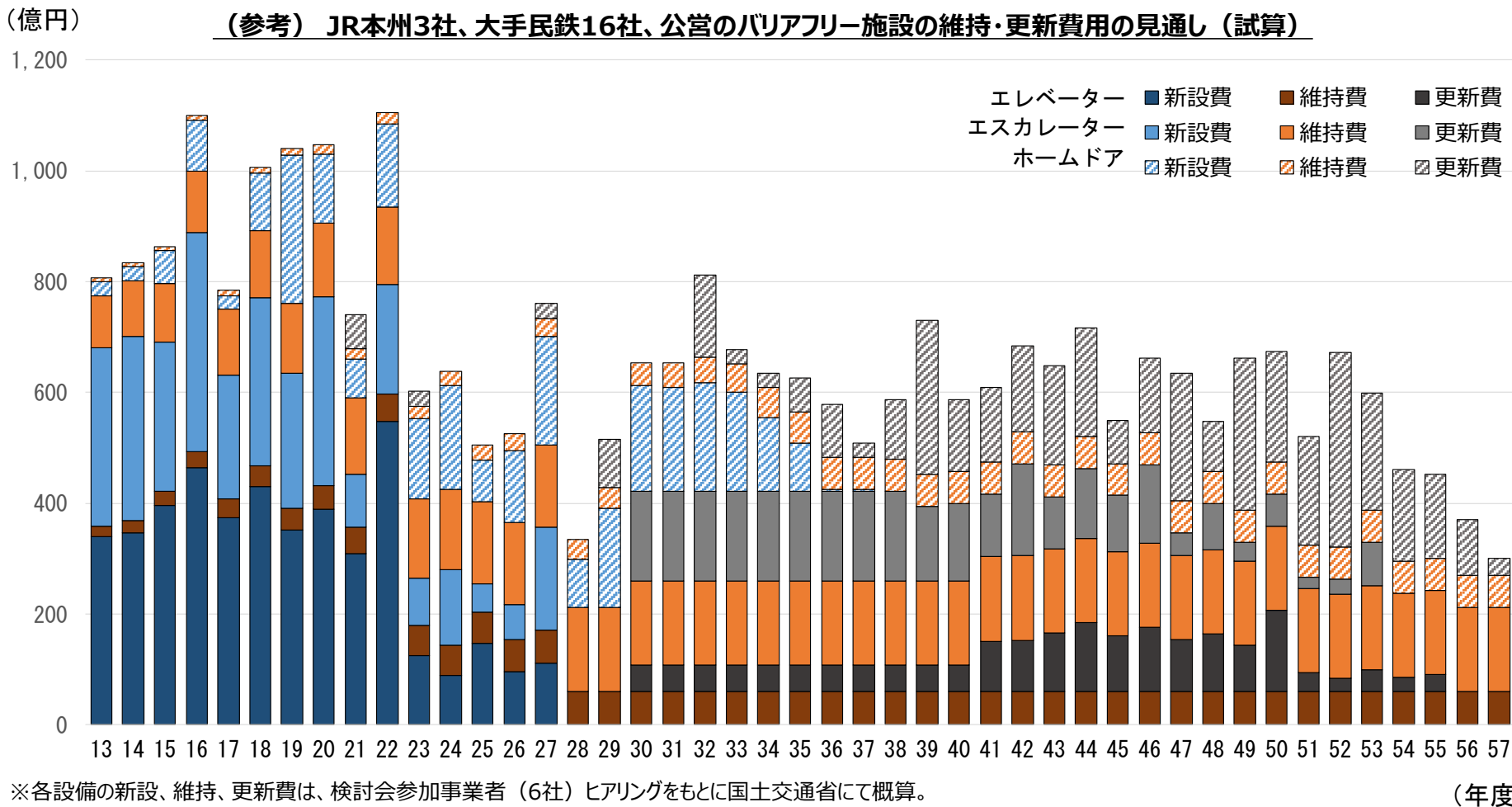
#### ※1 基準財政需要額

普通交付税の算定基礎となるもので、各地方公共団体が、合理的かつ妥当な水準における行政を行い、又は施設を維持するための財政需要を算定するもの。  
 単位費用(測定単位1当たり費用) × 測定単位(人口・面積等) × 補正係数(寒冷補正等)

#### ※2 基準財政収入額

普通交付税の算定に用いるもので、各地方公共団体の財政力を合理的に測定するために、標準的な状態において徴収が見込まれる税収入を一定の方法によって算定するもの。 **標準的な地方税収入 × 75/100 + 地方揮発油譲与税等**

○H30年度以降は、維持・更新費に概ね600億円／年を要し、維持更新費だけでこれまでの整備費に迫る規模となっている。



※各設備の新設、維持、更新費は、検討会参加事業者（6社）ヒアリングをもとに国土交通省にて概算。  
 ※維持費は、新設をした翌年度に計上。更新費は、新設または更新後、更新周期を経過した年度に計上。  
 ※エレベーター、エスカレーターのH12までの各年の設置基数は不明のため、その分の更新費はH30～37に平準化して計上。  
 ※エレベーター、エスカレーターのH12～27の設置基数は、「移動等円滑化実績等報告書」に基づき計上。H28年度以降の設置基数は未計上。  
 ※H29年度以降の設置駅数は第7回駅ホームにおける安全性向上のための検討会資料を基に計上。ホームドアのH29～32の新設費は、平準化して計上。H33以降の各年の新設費は、H29～32の年間設置基数と同等の駅数で計上。

## ステークホルダー

## バリアフリー化により想定される利益(仮定)

国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現※1</li> <li>・障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現※1</li> </ul>
沿線自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが暮らしやすいまちづくりの実現</li> <li>・住民の移動の安全性向上</li> <li>・地域活性化、インバウンド利用促進、観光振興等による税収増等</li> </ul>
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、障害者等の利用促進による受益</li> <li>・安全、安定輸送によるサービスレベルの維持・向上</li> <li>・企業価値・企業イメージの向上</li> </ul>
沿線住民 沿線に立地する企業 沿線開発者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員の移動の円滑化による生産性向上(沿線企業)</li> <li>・障害者の雇用促進※2</li> <li>・アクセス性向上による来店者数の増加(沿線商業施設等)</li> </ul>
当該駅利用者 当該路線利用者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保※1</li> <li>・移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上※1</li> </ul>

※1 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」より

※2 障害者雇用率制度

# CSRにおけるバリアフリー化の位置付け

○バリアフリー化の推進をCSRに位置づけている企業は多いが、企業の社会的責任として実施すべき範囲は限定される。

## CSRとして実施が求められる範囲の考え方(案)

- ① 企業の社会的責任として当然に求められる範囲については、企業の責任において実施すべき。それを果たしていない場合、企業のリスク要因となる。  
例：法令遵守、人権、安全衛生、環境汚染の防止（産業公害対策）等
- ② ①以外の範囲については、企業の経営戦略によることとなる。  
例：地球環境問題への取組み（①以外）、バリアフリー、慈善事業等

## ②の具体例（省エネ/バリアフリー）

- 例えば、省エネ製品等については、「省エネ」を選択することによる節約効果等により、消費者への訴求力が大きいことから、短期的に製品等の競争力の向上につながりやすい。また、環境に特化したISO14000シリーズが普及しているほか、ISO26000（CSRのガイドライン）においても環境が一つの柱とされており、SRI/ESG投資市場の中核をなしている。
- 一方、鉄道事業におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進については、投資コストが大きく、以下の理由等により、収益に繋がりにくい側面がある。
  - ・都市鉄道の各路線について、利用者による事業者の選択余地が小さいこと
  - ・ISO26000における明確な位置づけはなく、SRI/ESG投資市場における要素としては小さいと考えられること。
  - ・バリアフリー基本方針の目標範囲をはじめ、一定規模以上の公共施設のバリアフリーは社会的要請となっており、企業価値の向上への寄与度は限定的な場合があると考えられること。



# (参考)ISO26000の概要

## ● ISO26000における社会的責任の中核主題及び課題

中核主題：組織統治
中核主題：人権
課題1：デューディリジェンス
課題2：人権に関する危機的状況
課題3：加担の回避
課題4：苦情解決
課題5：差別及び社会的弱者
課題6：市民的及び政治的権利
課題7：経済的、社会的及び文化的権利
課題8：労働における基本的原則及び権利
中核主題：労働慣行
課題1：雇用及び雇用関係
課題2：労働条件及び社会的保護
課題3：社会対話
課題4：労働における安全衛生
課題5：職場における人材育成及び訓練
中核主題：環境
課題1：汚染の予防
課題2：持続可能な資源の利用
課題3：気候変動の緩和及び気候変動への適応
課題4：環境保護、生物多様性、及び自然生息地の回復
中核主題：公正な事業慣行
課題1：汚職防止
課題2：責任ある政治的関与
課題3：公正な競争
課題4：バリューチェーンにおける社会的責任の推進
課題5：財産権の尊重

中核主題：消費者課題
課題1：公正なマーケティング、事実に即した偏りのない情報、及び公正な契約慣行
課題2：消費者の安全衛生の保護
課題3：持続可能な消費
課題4：消費者に対するサービス、支援、並びに苦情及び紛争の解決
課題5：消費者データ保護及びプライバシー
課題6：必要不可欠なサービスへのアクセス
課題7：教育及び意識向上
中核主題：コミュニティへの参画及びコミュニティの発展
課題1：コミュニティへの参画
課題2：教育及び文化
課題3：雇用創出及び技能開発
課題4：技術の開発及び技術へのアクセス
課題5：富及び所得の創出
課題6：健康
課題7：社会的投資

### 消費者課題（バリアフリーに関連すると考えられる部分）

- 組織の責任には、（略）社会的弱者及び恵まれない人々に配慮した製品及びサービスを設計することが含まれる。（消費者課題の概要及び課題1関係）
- 製品又はサービスのあらゆる使用段階及び使用条件の下で生じる危険を明確化し、場合によっては特別に作られた製品及びサービスを社会的弱者に提供する。（課題2関係）
- サービス提供対象を拡大し、全ての消費者の層に対して差別なく同品質及び同レベルのサービスを提供する。（課題6関係）

# (参考)CSRを評価する株式市場

## CSR (Corporate Social Responsibility)

### ● 企業の社会的責任

「企業は、自社の利益の追求だけではなく、あらゆるステークホルダー（利害関係者）に対して、責任ある行動をとるべきである」という考え方。

(参照: 日本証券業協会HP)

## CSRを評価する株式市場

## SRI (Socially Responsible Investment)

### ● 社会的責任投資

株式投資をする際に、企業の収益力や財務状況だけでなく、環境や社会に対してどの程度貢献しているか、という観点で投資する手法。

- 日本においても、SRIを重視して銘柄選択を行う投資信託（いわゆるエコファンド等のSRIファンド）の設定は増加傾向にあるが、海外に比べその規模は小さい。
- SRI投資の拡大に伴いSRI評価指数の設定、指数構成銘柄の公表がされている。

## ESG (Environment Social Governance) 投資

### ● SRI同様、企業の「環境(E)、社会(S)、企業統治・ガバナンス(G)」に関する取組みを考慮して投資する手法。

- 2006年、国連環境計画（UNEP）主導により、投資決定プロセスにESG課題を組み込むこと等を求めた「責任投資原則（PRI：Principles for Responsible Investment Initiative）」が策定され、世界1241機関（うち日本からは29機関）が署名（平成26年1月時点）
- SRI同様、ESG投資ファンド等も設定されはじめている。



# 環境会計の取組みについて

## 環境会計

※環境省HPを参照し作成

事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得た効果を可能な限り貨幣単位、物量単位によって、定量的に把握、分析、公表する仕組み。

## 内部機能と外部機能

内部機能⇒環境保全対策に要したコストとその効果を評価すること。

外部機能⇒環境保全への取組を定量的に測定した結果を開示すること。

## 環境会計の機能と役割

### 【企業等】

企業等の環境情報システムとしての環境会計

#### 内部機能

企業の経営管理ツール



#### 情報の受け手

経営者・関係部門・従業員

### 【社会】

#### 外部機能

社会とのコミュニケーション  
(信頼、評価、説明責任)



#### 情報の受け手

消費者・取引先・投資家  
金融機関・地域住民  
NGO・行政・国民 等

## 課題

※環境省HP

「平成27年度環境会計・自然資本会計のあり方に関する課題等調査検討業務」に対する結果報告書

- 環境保全コストと効果に必ずしも正の相関関係が成立しない。
- 環境会計が誰に対して向けられた情報であるか明確ではない。 等

## バリアフリーにおける活用について

バリアフリーに対する投資コストとその効果の算出については、貨幣単価等による定量的な把握が課題と考えられる。

# 沿線自治体の負担事例

○ 新線建設、新駅設置等、地域住民等の受益が比較的大きく、地域の強い要望を受けたものについて、沿線自治体が負担した事例がある。

## ① つくばエクスプレス(大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法)

(総事業費) 8,081億円

(負担者) 関係自治体(茨城県、つくば市、守谷市、つくばみらい市、埼玉県、八潮市、三郷市、東京都、千代田区、荒川区、足立区、台東区、千葉県、柏市、流山市)  
鉄道・運輸機構

(負担内容) 総事業費8,081億円のうち、80%が機構及び沿線自治体の無利子貸付金(うち機構40%、沿線自治体計40%)、14%が沿線自治体の増資

## ② 沿線自治体と連携した新駅設置(JR東日本 南武線 小田栄駅の例)

(負担者) 川崎市

(負担内容) 駅設置費用の約50%を負担(川崎市の27年度予算は2.75億円)

# 特定の税収を鉄道整備に活用している例(仙台市) 国土交通省

仙台市では、**法人市民税(法人税割)**の**超過課税**を実施し、条例により超過課税収入の2分の1に相当する額を高速鉄道建設基金へ積み立て。

また、平成28年度までは**事業所税**についても条例によりその2分の1に相当する額を都市鉄道整備基金へ積み立て。

	市民法人税 (均等割)	市民法人税 (法人税割)	事業所税 (資産割)	事業所税 (従業者割)
課税標準	法人税額	法人の規模 (資本金、従業員数)	事業所等の床面積	従業者給与総額
標準税率	年額5万円～300万円 ※法人の規模に応じ9分類	9.7%	1㎡につき600円 ※市内の事業所等の合計床面積が1,000㎡以下の場合は非課税	従業者給与総額の0.25% ※市内の合計従業者数が100人以下の場合は非課税
超過税率		12.1% ※対象は資本金の額又は出資金の額が1億円を超える法人等		
税収(H27)	超過課税収入はなし	36.5億円 ※1 超過課税収入分 ※2	53.5億円 (平成27年度決算額)	

## 仙台市高速鉄道建設基金

- ・平成27年度積立額45億円、取崩額42億円、年度末残高505億円
- ・取崩額の主な用途: 地下鉄建設に係る一般会計からの出資及び補助のために発行した市債の償還

1/2を積み立て

※2 市民法人税の超過課税収入分及び事業所税収入以外からの積立額は0と仮定し、平成27年度の基金積立額45億円を2倍した90億円から、事業所税収入の53.5億円を引いて試算。

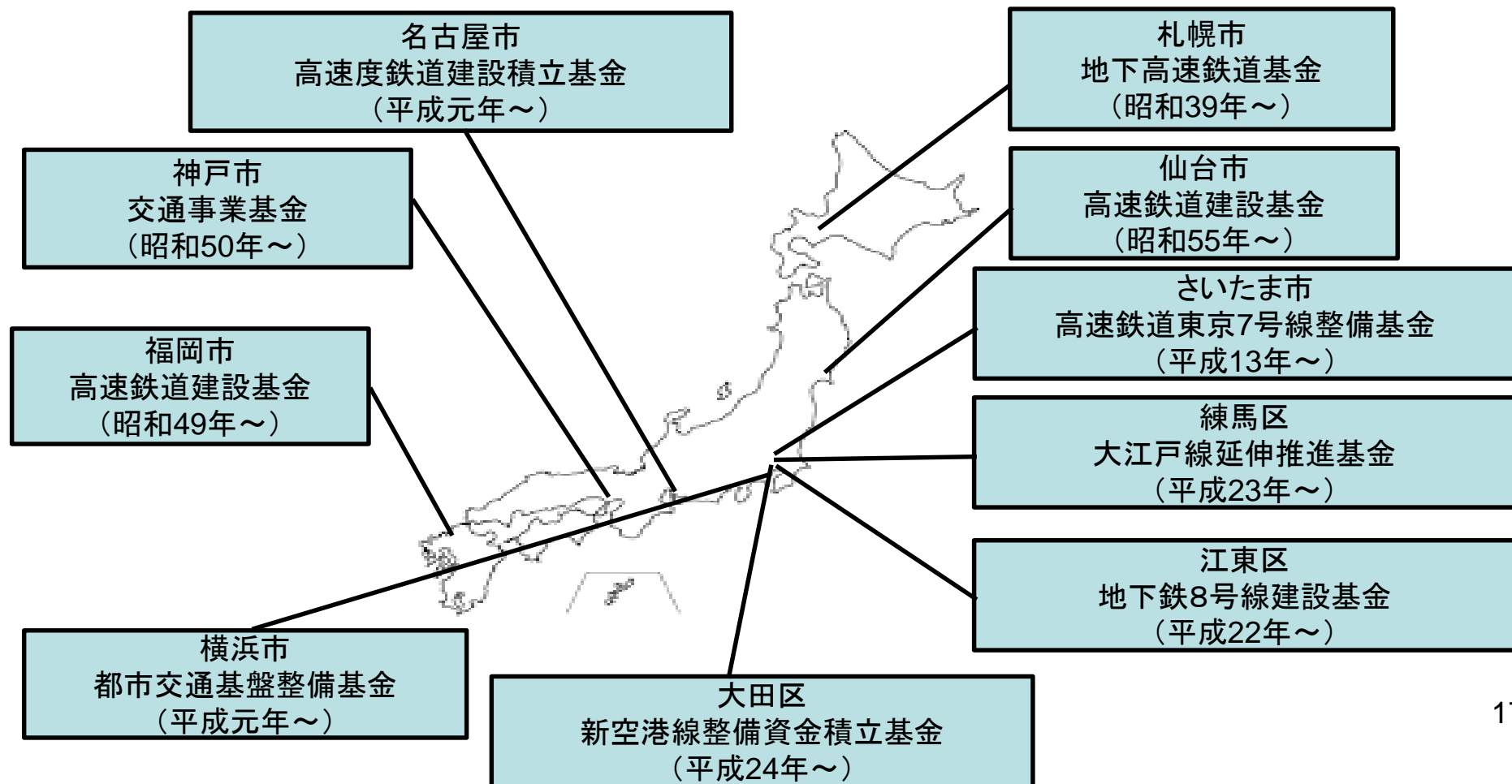
○仙台市高速鉄道建設基金条例(昭和五五年仙台市条例第一号)※平成28年改正前

(設置)  
 第一条 高速鉄道の建設、運営及びこれに関連する事業に必要な資金を積み立てるため、高速鉄道建設基金(以下「基金」という。)を設置する。  
 (積立て)

- 第二条 毎年度基金として積み立てる額は、次の各号に掲げる額の合算額とする。
- 一 法人の市民税の法人税割の収入額から地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第三百十四条の四第一項に規定する標準税率により課税した場合における収入見込額を控除した額の二分之一に相当する額
  - 二 事業所税の収入額の二分之一に相当する額
  - 三 前二号に定めるもののほか、予算で定める額の範囲内の額

# (参考) 鉄道整備基金の主な例

- 鉄道整備財源等確保のため、多くの都市で鉄道整備基金を設立(以下の図はその主な例)。  
 ※仙台市においては、条例に規定された特定税目の収入を基金へ繰り入れている一方、その他の都市では、毎年、都度予算で定める額を鉄道整備基金へ繰り入れ。
- なお、仙台市と同様の法人住民税(法人税割)の超過課税については、多くの都市で、広く都市基盤整備財源に充てるという名目で実施。一方で、仙台市のようにその収入の用途(の一部)を鉄道整備に特定している例は見当たらなかった。



# 沿線住民・開発者等の負担事例

○ 地域住民等の受益が比較的大きいものについて、地域住民に負担を求めたり、宅地開発と一体的に行われた新線建設等について、開発者に対して一定の負担を求めた事例がある。

## ①大阪市営地下鉄御堂筋線(旧都市計画法)

(負担者) 駅周辺(駅を中心とした半径360~720m以内)の住民等

(負担内容) 負担金

## ②多摩ニュータウン線等(ニュータウン開発者負担制度)

(負担者) 開発者(東京都、日本住宅公団、東京都住宅供給公社)

(負担内容) 鉄道用地の素地価格での提供

京王相模原線と小田急多摩線を合わせた施工基面下工事費の半額負担等

京王相模原線・・・総事業費723億円のうち約60%の437億円を開発者が負担

(うち東京都約156億円、公団約271億円、公社約10億円)

小田急多摩線・・・総事業費424億円のうち約38%の162億円を開発者が負担

(うち東京都約54億円、公団約104億円、公社約4億円)

## ③神戸市高速鉄道(宅地開発指導要綱)

(負担者) 須磨ニュータウン内駅の駅勢圏内で大規模開発を行う開発者

(負担内容) 国庫補助分を除いた用地費、施工基面下工事費等の一部又は全額負担

## ④沿線開発と合わせた新駅設置(東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅の例)

(負担者) 都市再生機構(UR)等

(負担内容) 供用開始時までの事業費約170億円のうち、国庫補助分を除いた工事費等の全額負担

## ⑤沿線開発と合わせた既存駅の改良(東京メトロ日比谷駅等)

(負担者) 三井不動産

(負担内容) 日比谷線と千代田線の日比谷駅をつなぐバリアフリー同線と地下通路整備費を全額負担



# 利用者の負担事例①「再生可能エネルギーの固定価格買取制度(FIT)」

- 電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法に基づき、再生可能エネルギーの普及促進を目的とし、再生可能エネルギーで発電した電気を電力会社等が一定価格で一定期間買い取ることを国が約束する制度
- 電力会社等が買い取る費用の一部を電気利用者から料金と合わせて賦課金という形で徴収

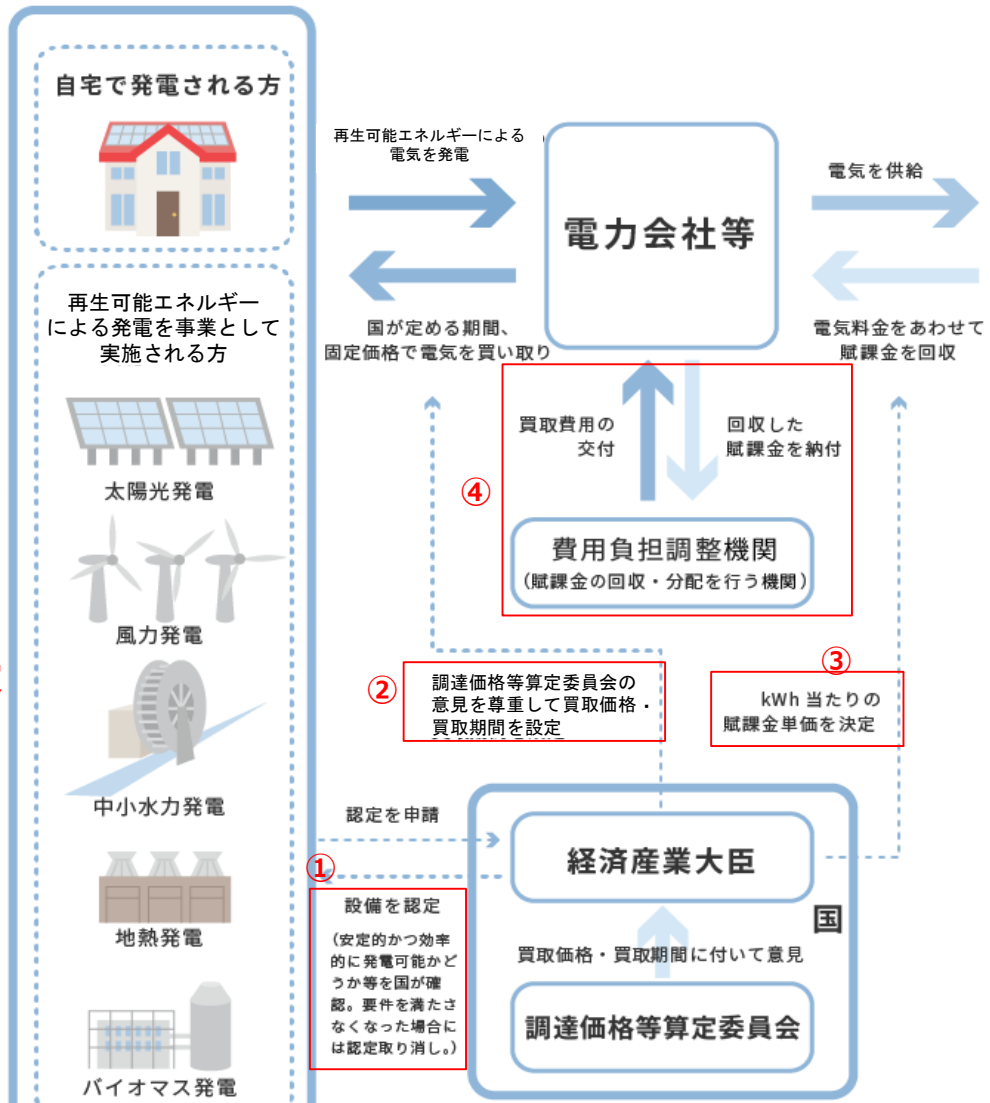
＜国の関与＞

④費用負担の調整

③賦課金単価の決定（毎年度）

②買取価格と買取期間の決定

①再生可能エネルギー発電設備の認定（29.4以降は再生エネ事業計画の認定）



**電気をお使いのみなさま**

基本料金 + 電力量料金 (燃料費調整額を含む) = **電気料金**

**電気料金** + **再エネ賦課金** = **月々の電力会社へのお支払い**

**再エネ賦課金の算定方法**  
 再エネ賦課金 = 自身が使用した電気の量 (kWh) × 2.64円/kWh  
(平成29年5月推計分の電気料金から適用される単価)

※ただし、大量の電力を消費する事業所で、国が定める要件に該当する方は、再生可能エネルギー賦課金の額が減免されます。

今月の検針日	×月×日	次回の検針日	×月×日
ご使用量	000 kWh	ご請求予定額	0,000円
当月指示数	000	基本料金	000円
前月指示数	000	第1料金	000円
差引	000	第2料金	000円
		第3料金	000円
		燃料費調整額	0円
		<b>再エネ賦課金</b>	<b>0円</b>

電気料金領収証

育エネ タロウ 様  
 ご契約番号 000-000000-0  
 ご契約種別 AAA  
 ●●年×月分  
 領収金額 **0,000円**  
 うち消費税等 000円  
 うち再エネ賦課金等 000円  
 上記金額を×月×日  
 ご指定口座より  
 徴収させていただきました。  
 ○△□電力株式会社  
 ◇◎営業所  
 お問い合わせ先

**検針票サンプル**

※経済産業省 資源エネルギー庁ホームページ掲載資料を参考に作成

# 利用者の負担事例②「電気通信におけるユニバーサルサービス交付金制度」

## 制度概要

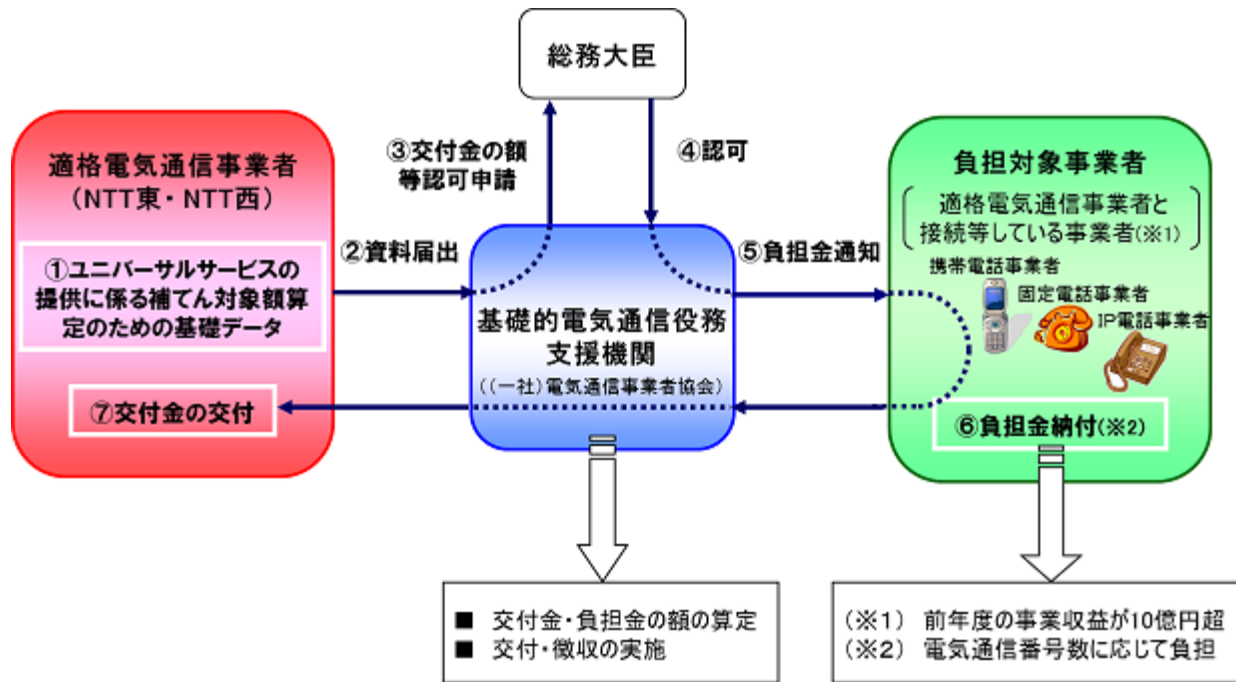
○国民生活に不可欠な通信サービスである、**加入電話等**、**第一種公衆電話**（総務省の基準に基づき設置される公衆電話）、**緊急通報**（110番、118番、119番）は、日本全国で提供されるべきサービスとして、**基礎的電気通信役務（ユニバーサルサービス）**に位置づけられている。



＜電話のユニバーサルサービスの提供義務＞

これらの電話のユニバーサルサービスは、**NTT東西が、法令に基づき日本全国であまねく提供する義務**を負っており、高コスト地域を含む日本全国で提供されている。

○ユニバーサルサービス交付金制度は、下図のように、『**基礎的電気通信役務支援機関**』が、適格電気通信事業者（NTT東西）のユニバーサルサービスの収支が赤字の場合、その赤字の一部について、総務大臣の認可を受けて『**負担対象事業者**』から負担金を徴収し、『**適格電気通信事業者**』に交付金として交付する制度



＜負担対象事業者＞

NTT東西のユニバーサルサービス提供設備と接続して電気通信サービスを提供することにより、**受益している電気通信事業者（携帯電話事業者、固定電話事業者、IP電話事業者）のうち、下記の2つの要件を満たす事業者**（2018年1月4日現在、20社）。

- ①前年度の電気通信事業収益が10億円超であること。
- ②総務大臣から電話番号の指定を受け、その番号を最終利用者に付与していること。

負担対象事業者は、利用する電気通信番号（電話番号）に応じて負担金を拠出。

※主な負担対象事業者

NTTドコモ、KDDI、ソフトバンク、NTT東日本、NTT西日本 等



○航空旅客ターミナルビルの管理主体(空港ビル会社)が航空旅客の使用する諸施設(空港内移動施設(動く歩道、エレベーター等)、フライト情報表示システム等)の新設又は大規模改修(※)を行った場合、整備・運営の費用回収を目的とした原資とするため、空港ビル会社が利用者(航空旅客)から施設使用料を徴収するものである。

なお、航空旅客から徴収する料金については国土交通大臣の上限認可を受け、料金設定することが空港法により認められている。

※航空系事業(滑走路等)と非航空系事業(ターミナルビル等)の経営を一体的に行う空港特定運営事業の公共施設等運営権を有する者については、新設又は大規模改修の場合に限られない。

※国土交通大臣は、認可にあたって、「**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**」することとなっている。(総括原価方式)

## 国内で導入している空港の例(国内線)

国内線	羽田空港 発着	成田空港 (1,2TB)発着	中部空港 発着	北九州空港 発着
大人	290円	440円	310円	100円
小人	140円	220円	150円	50円

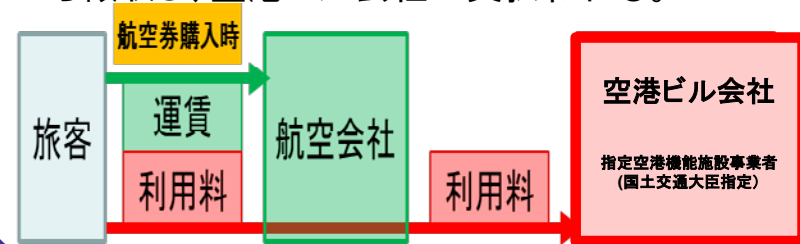
### 【上限認可の審査基準】

(「旅客取扱施設利用料の上限認可審査等取扱要領」より)

- ①対象施設の範囲—旅客取扱施設(コンコース、手荷物取扱施設、待合室、保安検査場等旅客の共通の利用に供するもの)
- ②対象原価の範囲—①に関連する支払利息、減価償却費、租税公課、保険料、徴収手数料、本社経費、修繕費、資本報酬、人件費、地代、光熱費、清掃費等
- ③原価計算期間—原則として3年

## 利用料支払いスキーム

航空券購入の際に、航空会社が運賃と併せて旅客から徴収し、空港ビル会社へ支払われる。



### 【羽田空港の例】

第2ターミナルの供用開始(平成16年12月)及び第1ターミナルのリニューアルを契機に、平成17年4月より導入。

※航空旅客ターミナル施設のバリアフリー化に対しては、国による補助がある。

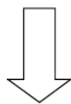
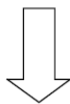
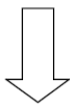
## 羽田空港（導入時）

・平成17年4月～  
・大人100円、小人50円

### 旅客ターミナルビルの建設・改修費

第1ターミナル（既存）：1300億円（H5.9）→480億円（H17.3予定簿価）  
 “（改修）：100億円（H16.12）  
 第2ターミナル（新設）：670億円（H16.12）

旅客共用施設	航空会社専用施設等	商業施設
出発・到着ロビー ゲートラウンジ・コンコース 搭乗案内設備・動く歩道 バゲージクレーム 等	チェックインカウンター バックオフィス ボーディングブリッジ 事務所 等	ホテル 飲食店舗 物販店舗 等
第1ビル既存 149.5億円 第1ビル改修 68.0億円 第2ビル新設 235.6億円	第1ビル既存 274.1億円 第1ビル改修 15.0億円 第2ビル新設 315.9億円	第1ビル既存 56.4億円 第1ビル改修 17.0億円 第2ビル新設 118.5億円



旅客施設使用料

航空会社等負担

各テナント負担

※ 対象経費

減価償却費、支払利息、租税公課、保険料、修繕費等

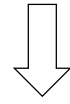
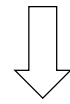
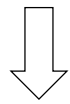
平成16年10月8日国土交通省報道発表資料より

## 北九州空港

・平成18年4月～  
・大人100円、小人50円

### 旅客ターミナルビル（国内線）の建設

旅客共用施設	航空会社専用施設等	商業施設
ゲートラウンジ コンコース エレベーター エスカレーター 出発・到着ロビー 搭乗案内設備 ボーディングブリッジ バゲージクレーム 等	チェックインカウンター バックオフィス 事務所 等	飲食店舗 物販店舗 等
旅客共用施設投資額 14.2億円		



旅客施設使用料

航空会社等負担

各テナント負担

※ 対象経費

減価償却費、支払利息、公租公課、保険料、修繕費等

平成17年12月1日国土交通省報道発表資料より

# 利用者の負担事例④「下水道における受益者負担金」

○公共下水道等の都市計画事業に係る受益者負担金は、事業の実施により特定地域の環境が改善され、未整備地区に比べて利便性・快適性が著しく向上し、結果として、当該地域の資産価値を増加させることから、都市計画法第75条（都市計画事業としては行われな  
い事業は、地方自治法第224条）の規定に基づき、自治体ごとに条例を定め、事業の実施により著しい利益を受ける者に対して、その受ける利益の限度において事業費の一部を負担させている。

## 受益者の範囲

原則として公共下水道により下水を排除できる地域（排水区域）内の土地の所有者

※当該土地に地上権等が設定されている場合、地上権者等

※排水区域が広大であるが故に区域全体の事業が終了するまでに相当の期間を要することが予想される場合、または地形等土地の状況によって建設費が異なることが予想される場合には、2以上の複数の負担区に分割し、各負担区ごとに負担金を算定している場合が多い。

※下水道法上、区域内の土地所有者等は下水道への接続義務が生じるが、受益者負担金は接続の実態に関係なく賦課される。

## 賦課・徴収の手続き

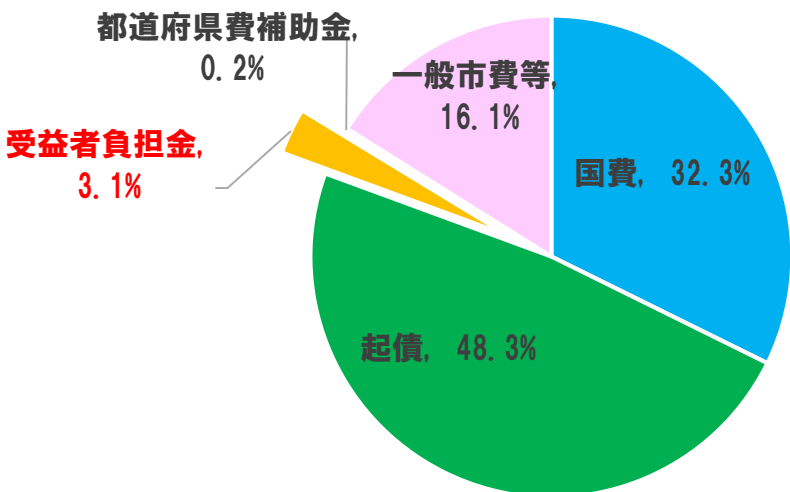
受益者負担金を徴収するに当たっては、対象となる区域を定めて公示する必要がある。

## 負担金額の算出の考え方

$$\frac{\text{受益者負担金総額}}{\text{対象区域の総地積}} \times \text{当該受益者が所有する土地の面積} = \text{負担金額}$$

- S36年当時、戦前から受益者負担金を徴収していた豊橋、秋田、京都の3市に加え、福井、函館、徳島、高知、盛岡、岡山、尼崎、仙台、倉敷、千葉の11市で徴収されており、その後大きく拡大した。(現在、下水道事業を行っている1428団体の90%に相当する1287団体で条例が制定・施行されている。)
- 昭和40年当時、下水道の建設事業費に占める受益者負担金の割合は、1/6～1/10程度であり、現在は、建設財源の約3%。(平成26年度。下水道協会調べ)

公共下水道建設費財源内訳



H26年度：1兆2783億円

町田市の例

単位負担金額：260円/m<sup>2</sup>

八王子市の例

単位負担金額：486円/m<sup>2</sup>

さいたま市の例

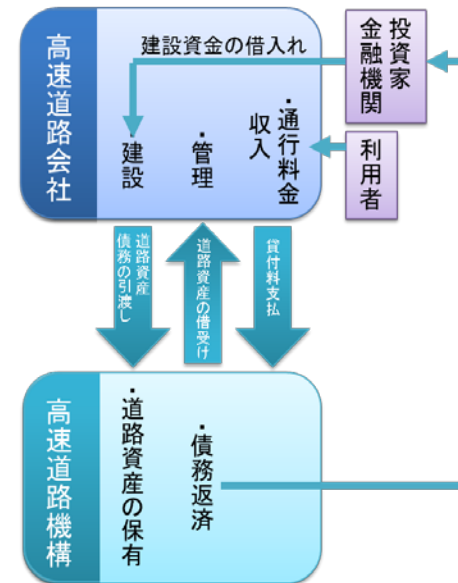
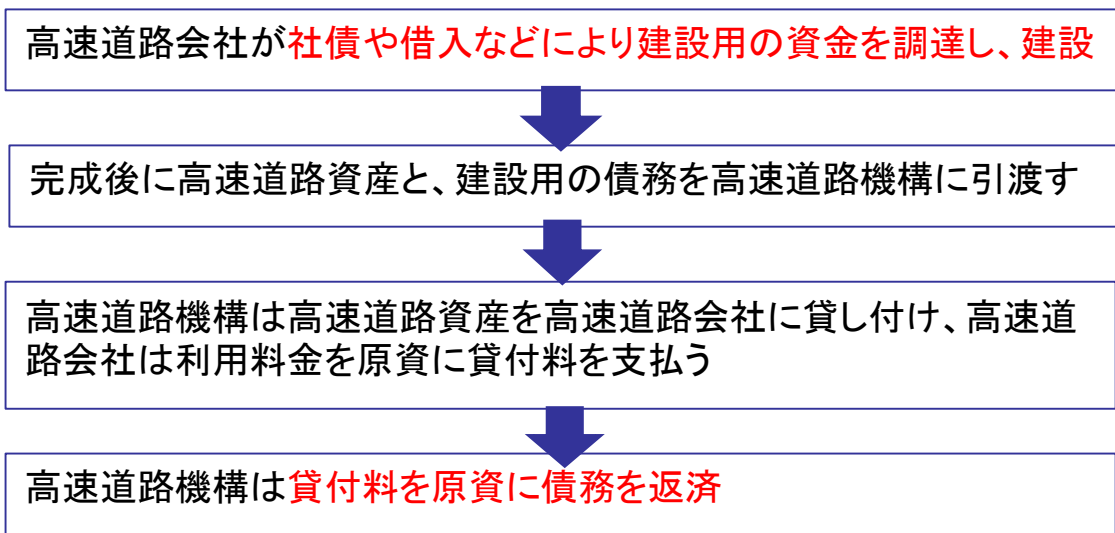
単位負担金額：73～810円/m<sup>2</sup>  
(負担区ごとに異なる)

# 利用者の負担事例⑤ 「道路整備財源」

- 高速道路については、高速道路会社が借入金で新設・改築・修繕等を行い、日本高速道路保有・債務返済機構を通じて、**料金収入で上記にかかる債務及び管理費を賄うスキーム**となっている。(一部の高速道路は、新直轄方式(国+地方の一般財源)で整備)。
- その他の道路については、かつては特定財源(揮発油税、軽油引取税等)があったが、現在は、国+地方の一般財源により整備されている。

	事業主体	費用負担
高速道路(有料道路方式)	高速道路会社	高速道路会社(社債や借入などにより調達し、利用料金により返済)
高速道路(新直轄方式)	国	国、都道府県(政令市)
国道(直轄・補助)	国・地方自治体	国、都道府県(政令市)
地方道(都道府県道・市町村道)	地方自治体(都道府県・市町村)	都道府県(政令市)、市町村

## 【高速道路の管理運営・建設スキーム】



※SA・PAIについては、一部の例外を除いて高速道路会社が資産を保有し、運営。

# 利用者の負担事例⑥「鉄道の新線建設に係る加算運賃制度」

◎ 新線開業に伴う多額の償却費等の費用増加に対応するため、当該路線の利用者に対して基本運賃に加えて追加負担を求めることを目的として、**現行の基本運賃の上限額に「加算」**するかたちで設定される**上限運賃**  
 (上限の範囲内で実施運賃を設定→減額は届出、廃止は報告→減額後の再増額は不可)

## ■目的・効果

- 多額の償却費負担等が経営に与える影響を緩和  
→ 収支改善効果、新線整備投資へのインセンティブ効果
- 受益者と他の利用者との負担の公平性の確保  
→ 路線全体の運賃値上げ回避、路線全体のサービス向上

## ■加算運賃の対象者 新線区間の利用者

## ■加算運賃設定時の審査(鉄道事業法に基づく上限認可)

- 加算対象路線に特化して審査
- 具体的には、基本運賃収入に加算運賃収入を加えた新線の総収入が、人件費、経費、修繕費、減価償却費、事業報酬等の新線に係る総括原価を超えないことを確認 (全体路線審査、ヤードスティック方式は行わない)

## ■協議等

運輸審議会への説明、消費者庁への協議

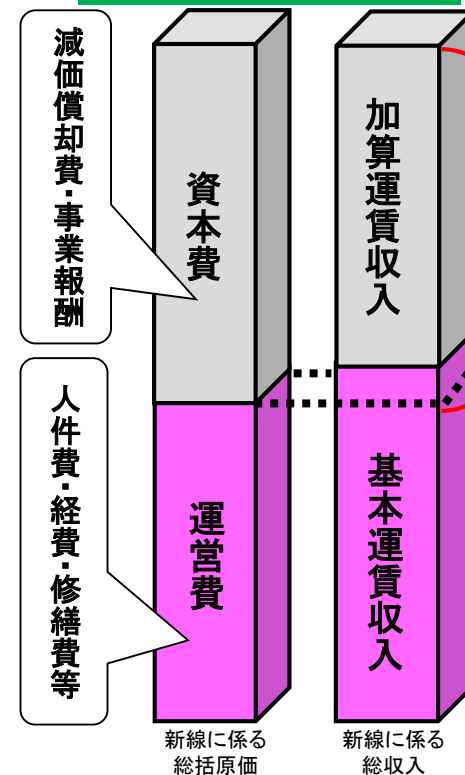
## ■加算期間

新線区間の供用開始から、加算運賃収入と基本運賃収入の一定額の充当により資本費の回収が完了するまで

## ■基本運賃収入からの回収額

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立って、鉄道事業の最終利益から基本運賃収入の全額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。

## 加算期間の考え方



基本運賃収入の一部と加算運賃収入による資本費回収まで設定可能



# 利用者の負担事例⑥「加算運賃制度」～事例～

◎ 加算運賃は、現在14社20路線22区間で設定されており、鉄道事業者各社は設定した加算運賃に係る情報（資本費コストの回収状況等）を公表している。

## 情報公表例（各社HP公表資料より作成）

### JR西日本 関西空港線(日根野～関西空港)

平成6年6月設定

### (参考)現行運賃

基本運賃 **加算額** 合計額

日根野～関西空港(11.1キロ) 240円 + **220円** = 460円  
 日根野～りんくうタウン(4.2キロ) 190円 + **150円** = 340円  
 りんくうタウン～関西空港(6.9キロ) 200円 + **170円** = 370円

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】		(単位: 百万円)					H28年度までの累計額
年度		過去5ヶ年					
		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	
A	設備投資額	68,238	—	—	—	—	<b>68,238</b>
B	施設使用料・支払利息等	3,072	3,114	3,273	3,223	3,224	<b>100,897</b>
C	加算運賃収入	1,037	1,079	1,162	1,342	1,477	<b>29,558</b>
D	基本運賃収入からの回収額	13	23	30	80	91	<b>618</b>
年度末累計額による回収率 (C+D)/(A+B) × 100		15.9%	16.3%	16.7%	17.2%	17.8%	17.8%

		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
鉄道事業最終損益		7,234	13,033	15,676	37,330	43,954
基本運賃収入割合	全線	768,108	779,547	795,851	848,710	848,212
	加算区間	1,411	1,405	1,535	1,816	1,751
	比率	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
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))						
基本運賃からの回収額		13	23	30	80	91

### 京王電鉄 相模原線(京王多摩川～橋本)

昭和54年1月設定

### (参考)現行運賃

基本運賃 **加算額** 合計額

8キロまで 130円 ~ 160円 + **10円** = 140円 ~ 170円  
 9～13キロ 160円 ~ 200円 + **20円** = 180円 ~ 220円  
 14～16キロ 200円 ~ 240円 + **40円** = 240円 ~ 280円  
 17～19キロ 240円 + **60円** = 300円  
 20～22キロ 280円 + **80円** = 360円

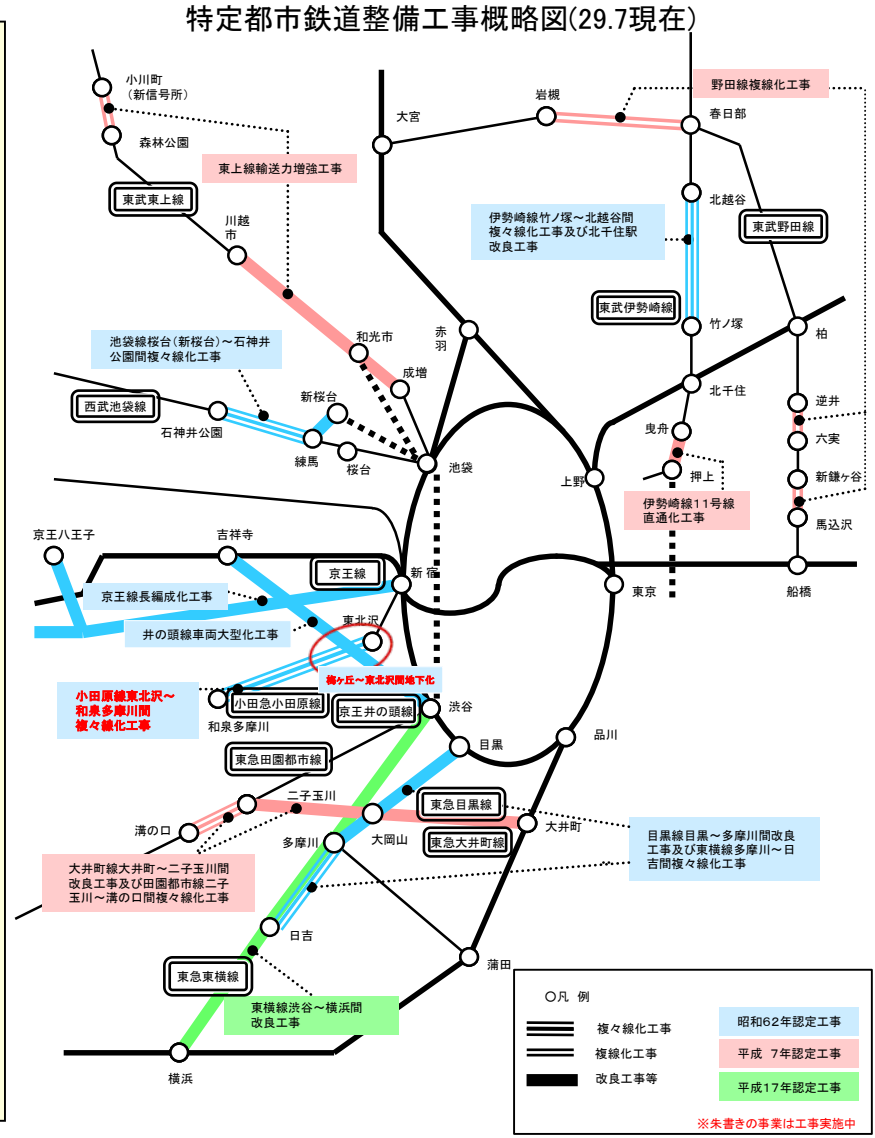
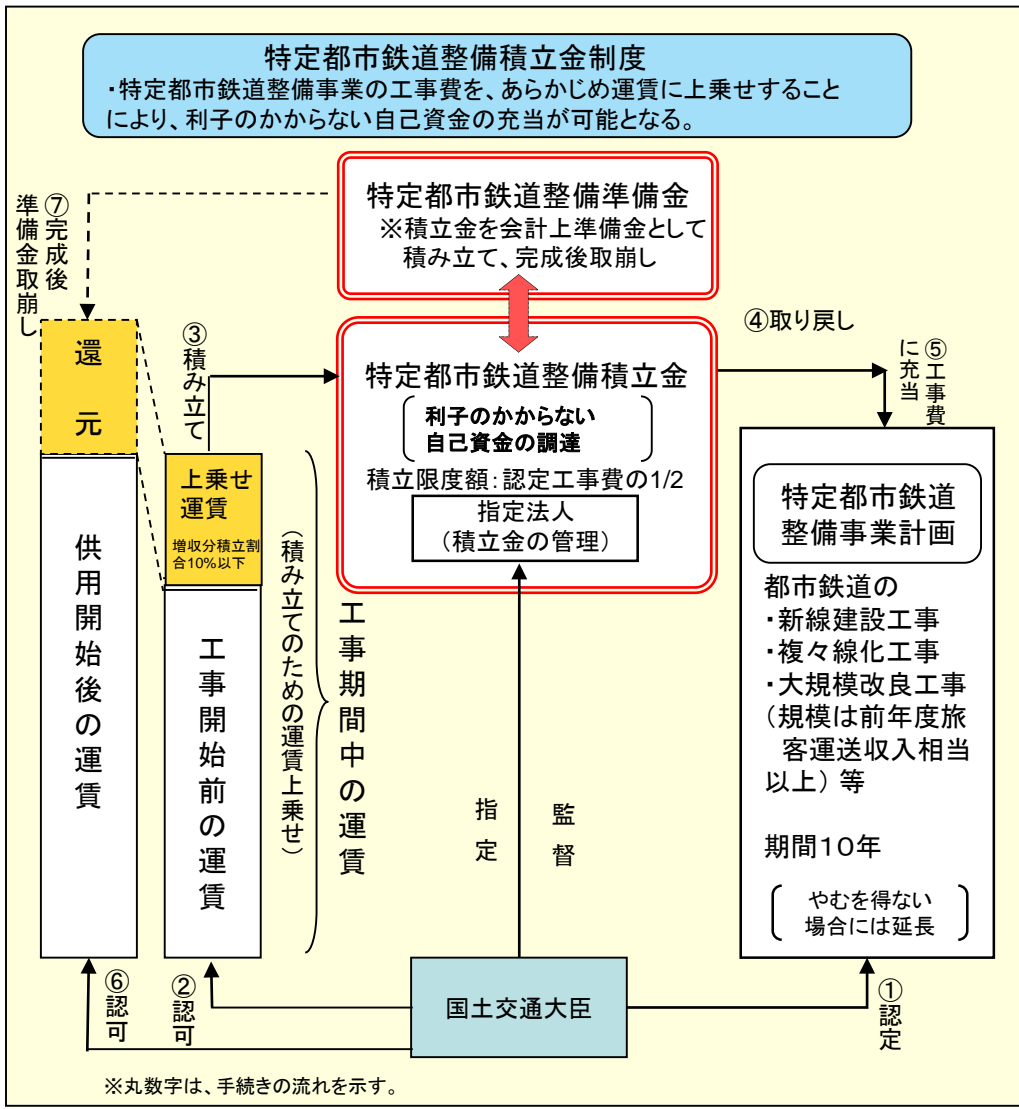
【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】		(単位: 百万円)					H28年度までの累計額
年度		過去5ヶ年					
		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	
A	設備投資額	86,544	—	—	—	—	<b>86,544</b>
B	施設使用料・支払利息等	281	246	245	235	220	<b>41,190</b>
C	加算運賃収入	2,179	2,255	2,236	2,301	2,335	<b>62,994</b>
D	基本運賃収入からの回収額	0	152	128	470	547	<b>15,406</b>
年度末累計額による回収率 (C+D)/(A+B) × 100		79.4%	82.0%	84.5%	87.5%	90.6%	90.6%

		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
鉄道事業最終損益		-2,612	1,075	899	3,285	3,825
基本運賃収入割合	全線	75,551	76,046	76,046	78,012	78,882
	加算区間	10,413	10,749	10,806	11,121	11,282
	比率	13.8%	14.1%	14.2%	14.3%	14.3%
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))						
基本運賃からの回収額		0	152	128	470	547

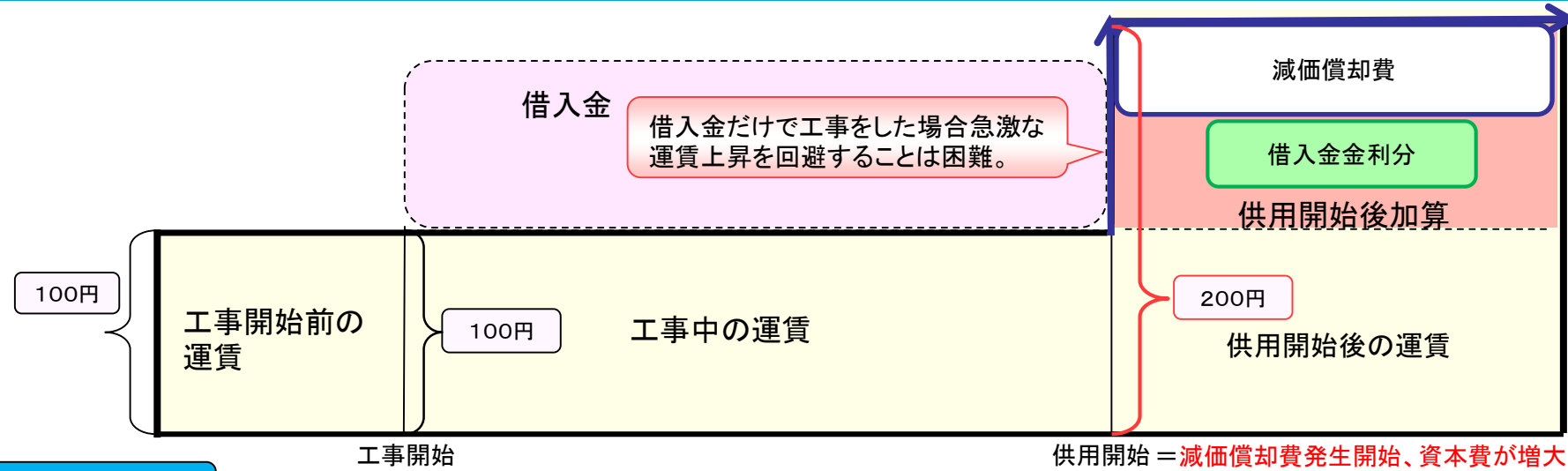


# 利用者の負担事例⑦「特定都市鉄道整備積立金制度」

○ 特定都市鉄道整備積立金制度は、鉄道事業者が運賃に上乗せした資金を特定都市鉄道整備事業に充当することにより、負担を長期にわたり平準化し及びその負担を軽減することができ、供用開始後における急激な運賃上昇を回避することを目的とするものである。



特特制度なし



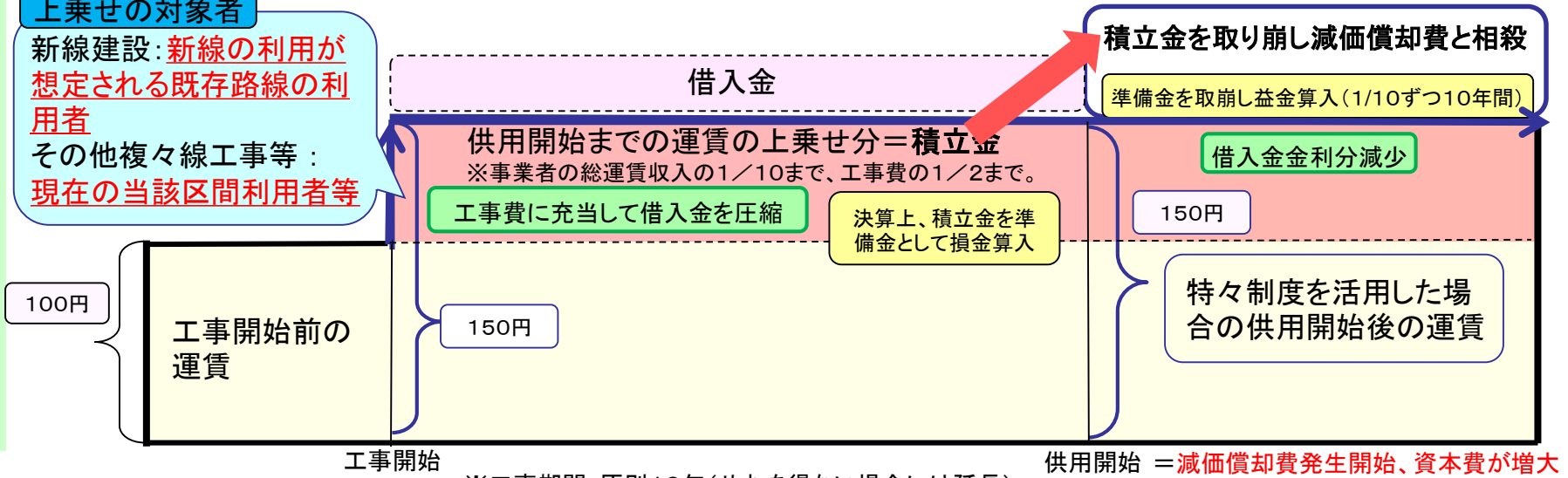
## 特特制度のねらい

- ① 供用開始後の巨額の減価償却費を、積立金取り崩しにより相殺し、長期にわたり負担を平準化
- ② 借入金の圧縮による利子負担の軽減により、運賃を通じて利用者の負担も軽減
- ③ 積立金とその利息に対する課税の繰り延べ(H17まで)

特特制度あり

### 上乗せの対象者

新線建設：新線の利用が想定される既存路線の利用者  
 その他複々線工事等：現在の当該区間利用者等



※工事期間：原則10年(やむを得ない場合には延長)

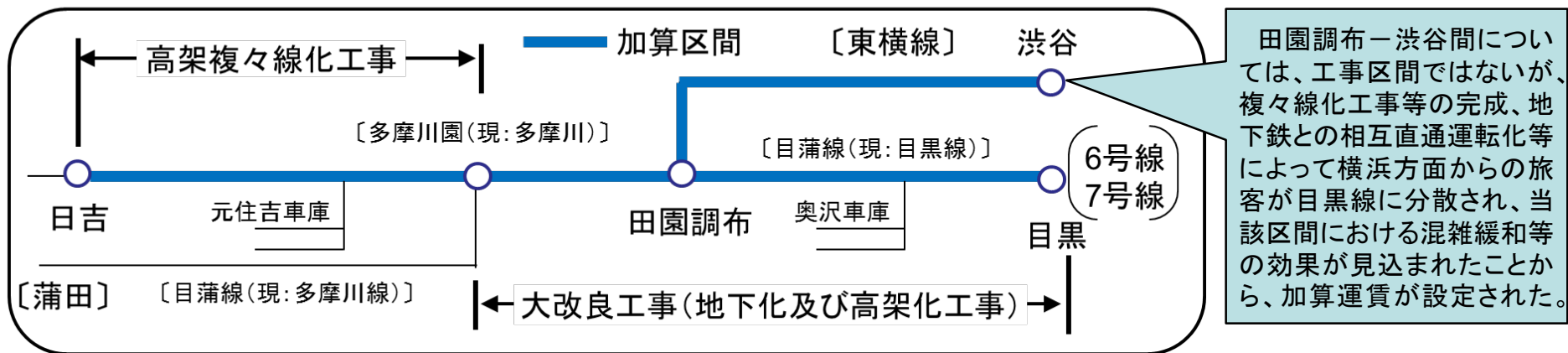
東急電鉄 昭和62年12月28日認定計画

【認定概要】

1. 東横線日吉～多摩川間(4.8キロ)を複々線化し、目蒲線多摩川～目黒間(7.8キロ)を改良し、東横線からの直通運転(目黒線)を可能とする。
2. 目黒駅で、地下鉄6号線(都営三田線)、7号線(メトロ南北線)との相互直通運転を行う。
3. その他車両整備、車庫の改良を行う。

工事略図

(加算額:10円、認定工事費:2,108億円、H9竣工、工事实績(S62~H20):2,931億円)



(単位:百万円)

	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11~20	累計額
工事費	3,427	4,934	10,620	14,851	20,880	25,204	28,944	26,763	21,377	18,455	13,403	14,678	89,557	293,106
積立額		3,194	3,847	3,950	4,166	4,588	4,577	4,564	7,259	9,734	7,193			53,072
工事費への充当額		1,354	3,821	3,926	3,996	4,476	4,572	4,574	4,908	9,506	9,715	2,315		53,163

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	累計
取崩額	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	5,307	53,072

※ 端数処理の関係で累計額が合わない場合がある。

※ 積立金の利息分が工事費に充当されていることから、充当額が積立額を上回っている。

# 運賃改定等の実施状況等(S62.4～)

S62.4

## 認可制

### ■鉄道事業法施行

- S62.5 関西5社+京成
- S63.5 関東6社
- H2.3 名鉄
- H2.11 営団
- H3.11 大手13社
- H5.7 西鉄
- H7.9 大手14社+営団
- H8.1 JR三島

H9.1

## 上限価格制

### ■新しい運賃制度

- ・通達による上限制
- ・ヤードスティックの強化等

## 運賃改定

- H9.7 西鉄
- H11.3 相鉄

H12.3

## 上限認可制（法定）

### ■鉄道事業法改正

- ・上限認可制の法定化 等

※消費税転嫁のみの改定は除く  
※大手、JRに係るもののみ

## 特定都市鉄道整備積立金制度（加算）

- S63.5 東武、西武、京王、小田急、東急

- H9.12 東武、西武、京王、小田急、東急

- H14.4 西武
- H17.3(4) 東武、小田急、東急

## 新線加算運賃

- H3.3 京成(空港線)
- H4.7 JR北(千歳線)
- H6.6 JR西(関西空港線)
- H6.6 南海(空港線)
- H7.4 泉北高速線
- H8.1 JR四(本四備讃線)
- H8.7 JR九(宮崎空港線)

- H10.11 京急(空港線)
- H11.3 相鉄(いずみ野線)

- H17.1 名鉄(空港線)
- H18.3 近鉄(けいはんな線)
- H20.10 京阪(中之島線)
- H21.3 阪神(なんば線)