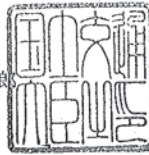




国総務第117号
国鉄事第144号
平成24年8月31日

消費者委員会委員長 河上 正二 殿

国土交通大臣 羽田 雄一郎



「公共料金問題についての建議」に対する国土交通省の実施状況について

平成24年2月28日付の貴委員会の「公共料金問題についての建議」に対し、国土交通省の実施状況を別紙のとおり報告する。

別紙

平成24年8月31日
国土交通省

「公共料金問題についての建議」に対する国土交通省の実施状況について

2 消費者の視点に立った取組の徹底

(1) 鉄道運賃等

(建議事項②)

国土交通省は、鉄道運賃等の決定過程の透明性及び消費者参画の機会を確保する観点から、以下の取組を行う必要がある。

ア 国土交通省は、「鉄軌道の情報提供ガイドライン」(以下「鉄軌道ガイドライン」という。)に沿った情報提供を行っているとしているものの、鉄軌道ガイドライン自体が運賃等改定時を主に意識したものであり、前述の横断的ガイドラインにおいて示されている運賃等改定後、及び運賃等認可審査の事前の情報提供を念頭に置いたものとはなっていないとみられることから、鉄軌道ガイドラインの見直しを行い、適切に情報提供を行うこと。

イ 国土交通省は、一定の条件をみたした路線については、加算運賃として消費者(利用者)に相応の負担(受益者負担)を求めることを認めているところ、加算運賃を導入している路線の運賃回収状況や、長期間、加算運賃を継続する必要性等については、説明責任が十分に果たされているとは言い難いことから、当該情報についての確認を行い、適切に情報提供を行うこと。

なお、確認の結果、加算運賃の必要性が乏しくなったと判断される場合には、事業者に対して加算運賃の見直しに係る適切な指導等を行うこと。

ウ 国土交通省(運輸審議会)は、審議の経過を消費者(利用者)に伝えるために、提供すべき情報(例えば、議事録、審議資料(配付資料、規制当局からの説明の概要等)、公聴会での意見の反映状況等)を拡大するよう検討すること。

また、鉄道運賃等の認可については、原則として運輸審議会へ諮問し答申を受けることによって、判断の透明・公正性を確保しているものとみられるが、説明聴取事案(軽微認定事案)として同審議会への諮問を経ない認可案件も存するので、審議会への諮問を必要としない理由や判断基準についても明らかにすること。

エ 国土交通省は、他の審議会の例を参考にして、消費者の権利・利益を十分代弁し得るという観点から、運輸審議会の委員を選任することについて検討するとともに、運輸審議会一般規則に定める「利害関係人」の解釈について、例えば、日常的にその交通機関を利用する消費者(利用者)を含めることについて検討を行うこと。

【国土交通省の実施状況】

アについて

運賃改定に係る情報提供については、これまでも「鉄軌道業の情報提供ガイドライン」(以下「鉄軌道ガイドライン」という。)において、「運賃改定時はもとより、運賃改定時以外にも必要な情報を提供する」として鉄軌道事業者の取組を促してきたところであるが、今般、本建議の内容を踏まえ、運賃改定における透明性の向上や利用者等の監視による効率化の促進をより一層図るため、情報提供の時期を「運賃改定申請時」、「運賃改定実施(認可)時」及び「運賃改定実施後」に区分することとし、国土交通省の各地方運輸局等の所管部局に対して平成24年8月27日付けで文書を発出し、同内容を見直した「鉄軌道ガイドライン」について管下鉄軌道事業者に対する周知・指導を要請した。

なお、運賃改定に係る情報提供については、公共料金全般に関するフォローアップなど今後の具体的取組の検討状況を踏まえつつ、引き続き、国土交通省においても消費者庁など関係者と連携して適切に対処していくこととする。

イについて

加算運賃を設定している路線(14社20路線)に関する情報提供については、鉄軌道事業者において、当該路線の運賃の基本情報を始め、加算運賃に関する「設備投資額・支払利息・使用料等の資本費の累計額」及び「加算運賃収入の累計額」などを毎年度更新して公表しているところであるが、今般、国土交通省の各地方運輸局等の所管部局に対して平成24年8月27日付けで文書を発出し、加算運賃を継続する必要性などについて更なる情報提供の充実を図るよう管下鉄軌道事業者に対する周知・指導を要請した。

なお、加算運賃制度は、主として新規路線の開業に伴い発生する多額の資本費コストについて、「受益と負担」のバランスを考慮した一定額を当該路線の利用者に上乗せ(加算)して応分の負担を求め、資本費コストの回収状況などを勘案した鉄軌道事業者の経営判断に基づいて、運賃改定に合わせて基本運賃に一般化して減額・廃止するものであるが、現行制度では加算運賃の見直しに関する明確な基準はない。

制度の主旨を踏まえれば、少なくとも資本費コストの回収が完了するまでに加算運賃は廃止される必要があるが、現時点において加算運賃の是非を計る簡潔かつ適当な指標である「加算運賃収入による資本費コストの回収状況」について鉄軌道事業者が公表しているデータ(平成23年度)により算定したところ、20路線の回収状況は最大で約65%と見込まれ、制度の主旨を逸脱する水準(100%超)には至っていない。

今後、見直しに関する具体的な基準の策定に際しては、近年の社会経済状況の変化や路線毎に異なる事業環境などを考慮する必要があるとともに、鉄道運賃制度の根幹に関わる「受益と負担」のあり方にも繋がることから、国土交通省においては、引き続き、鉄軌道事業者など関係者と十分な議論を重ねた上で、公共料金全般に関するフォローアップなど今後の具体的取組の検討状況も踏まえつつ、当該基準の策定に向けて鋭意検討を進めていくこととする。

ウについて

運輸審議会においては、昨年6月より、議事概要のインターネット上(ホームページ)での公表を行っているところであるが、これのみでは規制当局からどのような説明があったのかわからないとの御指摘を踏まえ、審議会での配付資料(規制当局の説明資料等)は、行政機関の保有する情報の公開に関する法律に規定する不開示情報を除き、議事要旨とともにホームページで公表することとする。また、公聴会や参考人意見聴取を行った事案については、答申の際に、公聴会や参考人意見聴取で提起された意見をどのように取り扱ったかについて、ホームページで公表することとしている。

説明聴取事案の認定については、規制当局から説明を聴取した上で、過去の同種の事案の取扱いも勘案し、個別に判断を行い、地方の小規模な事業者の上限運賃の設定・変更等社会的な影響が比較的小さいと考えられるもの、既存新幹線の延伸に係る特別急行料金の設定であって既存区間の料金設定の考え方と同様に設定されたもの等が審議会への諮問を必要としない(国土交通省設置法第15条第3項の規定に該当する事案である)と判断されているところであるが、プロセスの透明化を図るため、このような説明聴取事案についても、昨年6月以降は、議事概要をホームページで公表し、当該議事概要において判断理由を記載・公表している。

エについて

運輸審議会においては、国民目線に立った利用者保護と安全で安定的な事業運営の確保の必要性を十分に踏まえて、適切かつ合理的な審議・決定の確保に努めており、その委員の人選については、消費者基本計画の当該審議会の性格等に応じて生活者・消費者を代表する委員の選任に努めるとの記載も勘案しつつ、公平・中立な審議を行う必要から均衡が取れた委員構成となるよう留意し、幅広い経験と高い識見を有する者を選ぶこととしており、今後とも引き続き、国民目線での審議が可能な委員の選任に留意して参りたい。

公聴会については、従来より、一般の消費者の生活に大きな影響を与える事案など事案の及ぼす社会的影響が大きいと認められる事案や強い反対意見が想定される事案等については、運輸審議会一般規則に定める「利害関係人」からの請求があるか否かを問わず、運輸審議会の判断により、職権での公聴会の開催を決定して、公募により一般利用者等を公述人として選定し意見聴取を行っているところである。なお、運輸審議会一般規則に定める「利害関係人」とは、行政処分に係る当事者、競争の関係にある者等の当該事案に関し特に重大な利害関係を有する者に、その者から請求があった場合には必ず公聴会を開催しなければならないという強い法的効力を認める趣旨である。運輸審議会としては、「利害関係人」からの請求制度とは別に、上述の通り、利用者の利益を考慮した職権による公聴会を開催しており、今後とも引き続き、個別事案の審議に際しては、公聴会を開催し広く一般の意見を聞く必要があるか否かについて十分留意して参りたい。