

電気の経過措置料金解除に関する消費者委員会意見

平成 30 年 12 月 19 日

消 費 者 委 員 会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、本件に関する意見の報告を受けた。

本意見を踏まえ、消費者庁において意見表明することを求める。

電気の経過措置料金解除に関する意見

平成 30 年 12 月 19 日

消費者委員会公共料金等専門調査会

1.経緯

消費者委員会公共料金等専門調査会は、本年5月、電力小売全面自由化より約2年、また都市ガス小売全面自由化から約1年が経過したことから、有識者、消費者団体、事業者や行政機関等から行ったヒアリングの結果等を踏まえ、自由化後の状況をフォローアップするとともに、今後更に重点的に注視すべき論点を整理した。その論点整理において、今後更に重点的に検討すべき論点の一つとして、2020年3月までに電気の経過措置料金(規制料金)が原則解除されることについて、客観的な指標や消費者に関するデータに基づく慎重な判断が必要であることなどを指摘した¹。

さらに、本年10月、消費者庁長官から消費者委員会に対して、電気の経過措置料金解除に関する検討についての意見を求める旨の付議が行なわれた。公共料金等専門調査会において、有識者、関係団体、関係省庁等から行ったヒアリングの結果等を踏まえた電気の経過措置料金解除に関する当専門調査会の意見は以下のとおりである。

2.電力小売自由化の状況等

(1)電力小売自由化・経過措置に関する消費者の認識

2016年4月に電力小売自由化が始まってから約2年半が経過し、消費者の電力小売自由化についての認知度は高まっている一方で、スイッチングをしていない消費者について見ると、電力小売自由化に関する基本的事項についての誤解(新規参入の事業者は電力の安定供給に不安がある、災害時の復旧や対応など管理体制に不安がある)が払拭されていないなど、電力小売自由化に関する基本的事項について、正確な知識が十分浸透しているとは言えない状況である²。

また、消費者が電力会社や料金プランを変更しない理由として、「変更することのメリットがわからない」、「変更してしまうことがなんとなく不安」、「今まで通り慣れている会社の方がよい」といった理由が上位にあがっており、スイッチングが可能な環境にある地域においても、自由化についての理解不足や不安感がスイッチングを促進する上でのハードルとなっている³

¹ 「電力・ガス小売自由化に関する現状と課題について」(2018年5月31日消費者委員会公共料金等専門調査会)

² 2017年度産業経済研究委託事業(電力・ガス小売自由化における消費者の選択行動アンケート調査事業)調査報告書(2017年10月3日電通マクロミルインサイト)9、17頁より。なお、第52回公共料金等専門調査会(2018年10月17日)一般社団法人全国消費者団体連絡会提出資料2-1にも同様の意見がみられる。

³ 2017年度産業経済研究委託事業(電力・ガス小売自由化における消費者の選択行動アンケート調査事

4。

加えて、経過措置⁵についても、消費者庁が 2018 年5月に実施した物価モニター調査において経過措置料金に関する事項の認知度を聞いたところ、「経過措置料金という言葉」について知っている人の割合は 22.7%、「経過措置料金が少なくとも 2020 年3月末までは続くこと」について知っている人の割合は 5.0%にとどまっているのに対し、「いずれも知らない」と回答した人の割合は 77.3%となっている⁶。

(2) 小売電気事業者の参入状況・スイッチングの状況

① 参入状況

2018 年 10 月の時点で登録小売電気事業者数は 520 事業者⁷となっているが、地域別に見ると、東京、中部、関西等の都市圏において多くの小売電気事業者が参入している一方で、北陸、四国、沖縄では小売電気事業者が相対的に少ない状況である⁸。そして、新規の小売電気事業者が少ない北陸、中国、四国といった地域では事業者間の競争が実感できていない消費者の割合が高くなっている⁹。

② スwitchingの状況

2018 年6月の時点での新電力へのスイッチング実績は 11.3%、旧一般電気事業者の自社の規制料金から自由料金への切替えは 7.0%となっている¹⁰。

業) 調査報告書 (2017 年 10 月 3 日電通マクロミルインサイト) 17 頁より。なお、第 45 回公共料金等専門調査会 (2018 年 4 月 26 日) 「電力・ガス小売自由化に関する消費者の意識について」消費者委員会事務局提出資料 8 頁では「現在契約している会社や料金プランと比べて料金があまり変わらないと思われるから」、「現在契約している会社や料金プランに満足しているから」、「契約変更の手續に手間がかかりそうだから」、「料金プランの比較検討に手間がかかるから」といった意見が上位にあがっていた。

⁴ 新電力事業者からのヒアリングでも電力小売自由化に対する消費者の認知度の低さや漠然とした不安感がスイッチングの妨げになっているとの意見があった (第 53 回公共料金等専門調査会 (2018 年 11 月 9 日))。

⁵ 電力小売自由化に際し、「規制なき独占」に陥ることを防止する観点から、旧一般電気事業者の低圧需要家向け小売規制料金について経過措置を講じ、2020 年 3 月末までは、全国すべての地域において、従来と同様の規制料金 (経過措置料金) を存続させることとなっている。

⁶ 第 53 回公共料金等専門調査会 (2018 年 11 月 9 日) 消費者庁提出資料 11 頁より。なお、第 52 回公共料金等専門調査会 (2018 年 10 月 17 日) 一般社団法人全国消費者団体連絡会提出資料 2-1 1、4 頁では、経過措置料金について「知らない」という回答の割合が 39.5%、「聞いたことはあるが詳しい内容は知らない」という回答の割合が 43.9%となっている。

⁷ 資源エネルギー庁ホームページ「登録小売電気事業者一覧」より。

⁸ 第 1 回電気の経過措置料金に関する専門会合 (2018 年 9 月 26 日) 資料 3-1 18 頁より。

⁹ 第 53 回公共料金等専門調査会 (2018 年 11 月 9 日) 消費者庁提出資料 9 頁より。「お住まいの地域で事業者間の競争が進んでいると感じるか」という質問について、「あまり進んでいないと思う」または「進んでいないと思う」と回答した人の割合の合計が全体では 52.8%だったのに対し、北陸、中国、四国の地域ではそれぞれ、75.6%、68.8%、76.7%となっている。

¹⁰ 第 52 回公共料金等専門調査会 (2018 年 10 月 17 日) 電力・ガス取引監視等委員会提出資料 1-2 10 頁より。

(3) 比較サイトの現状

訪問販売等の対面営業を中心としている新電力事業者では、比較サイトを介したスイッチングの割合は高くないとの意見もあったが、比較サイト事業者からは、比較サイトの閲覧数や比較サイトを介したスイッチング件数は増加傾向にあるという意見もあった。

この点に関連して、比較サイトの利用状況について当専門調査会の行ったアンケートでは、スイッチングをするに当り、比較サイトの情報を参考にした人と電力会社の情報を参考にした人の割合がそれぞれ 36.1%と 34.8%となっており、消費者への情報提供についての比較サイトが一定の役割を果たしていることが見てとれる。また、電力会社や料金プランの切替えを行った、または切替えを行う予定がある者の約4割が比較サイトを利用した経験があり、比較サイトを利用したいといった回答を含めると6割を超えていることから¹¹、比較サイトが料金プランを比較検討するための重要なツールとなっていることがうかがえる。

また、比較サイトが料金プランを順位付けするロジックは、独自の基準を設けておすすめ順を表示している方式と金額のみを比較して安い料金プランから順に表示する方式があり¹²、事業者によって考え方が分かれている。比較サイト事業者が倫理基準を明文で規定している事例はほとんどないが、各事業者において公平・中立であるべきという顧客本位の業務運営となる考え方を定めている例もある。

(4) 市場環境

低圧部門における新規参入事業者数や販売電力量での新電力シェアは増加傾向にあり、3大都市圏を中心に小売段階での競争は進みつつあるが、地域別の新電力シェア(販売電力量ベース)は、東電 PG¹³15.2%、関西 13.8%、北海道 10.4%、中部 7.4%、九州 6.7%、四国 5.2%、東北 4.9%、中国 3.4%、北陸 2.5%、沖縄 0.0%となっており、地域間にばらつきが見られるなど十分とは言えない¹⁴。また、日本卸電力取引所(JEPX)における取引量は増加しており、2017 年度から開始された旧一般電気事業者によるグロス・ビディング(発電部門・小売部門の内部取引として行っていた電力売買取引の一部を取引所経由で実施すること)によって全需要に占める取引量のシェアも伸びている¹⁵。

もっとも、新電力事業者からは電源へのアクセスについて、現時点では旧一般電気事業者との間で格差があることから、ベースロード電源へのアクセス等についてのイコールフッティン

¹¹ 第 45 回公共料金等専門調査会 (2018 年 4 月 26 日)「電力・ガス小売自由化に関する消費者の意識について」消費者委員会事務局提出資料 11、26 頁より。

¹² 第 50 回公共料金等専門調査会 (2018 年 7 月 23 日)「電力・ガス比較サイトの現状把握と課題抽出のための調査報告書」消費者委員会事務局提出資料 8 頁より。

¹³ 東京電力パワーグリッド株式会社 (東電 PG) は東京電力ホールディングス株式会社傘下の一般送配電事業会社。

¹⁴ 第 52 回公共料金等専門調査会 (2018 年 10 月 17 日) 電力・ガス取引監視等委員会提出資料 1-2 12 頁より。なお、2018 年 10 月の物価モニター調査においても東京、中部、関西といった都市圏では電力会社及び料金プランを変更した割合が高くなっているが、東北、北陸、四国、沖縄といった地域では割合が低くなっている (第 53 回公共料金等専門調査会 (2018 年 11 月 9 日) 消費者庁提出資料 4 頁より)。

¹⁵ 第 52 回公共料金等専門調査会 (2018 年 10 月 17 日) 電力・ガス取引監視等委員会提出資料 1-2 15 頁によると JEPX 取引量のシェアは 2018 年 6 月時点で 18.4%となっている。

グを強く求める意見があった。

また、住宅用太陽光発電設備の FIT 買取期間が 2019 年以降、順次終了することに関して、新電力事業者からは買取終了の対象者が新たな電源調達先として期待されているが、対象者の情報を旧一般電気事業者が独占的に保有しており、競争上の公平性が保たれていないとの意見があった。

(5) 三段階料金

現在の経過措置料金では三段階料金が設定されているが、新電力が提供している料金プランでは、旧一般電気事業者の経過措置料金と同様に三段階料金を設定している料金プランがある一方、最低料金制や完全従量料金、定額料金制といった料金プランも見られる¹⁶。

また、三段階料金の趣旨として、高福祉社会の実現や省エネルギーの推進といった点があるが、低所得者層でも電気の使用量が多い世帯は第一段階に収まっていないことや、所得が多くても単身者で日中家にいない世帯などでは電気の使用量が少なく、必ずしも高福祉社会の実現という目的と合致していないという指摘もある。

3.経過措置料金解除に対する意見

(1) 経過措置料金解除のための前提状況

上記のような電力小売自由化の状況を鑑みるに、消費者保護の観点から以下の点を確認した上で経過措置料金を解除すべきである。

① 競争の確保

経過措置料金解除後、規制なき独占に陥り電気料金が値上げされることがないように競争圧力を働かせるためには、経過措置が解除された時点において、新電力事業者が調達等の競争条件において不利益を被らないようにすることが必要である。新電力事業者からは、現状、電源へのアクセスについて、旧一般電気事業者との間で圧倒的な格差があるとの意見があったように、競争条件がイコールフットイングになっているとは言い難い。

また、旧一般電気事業者による余剰電源の限界費用ベースでの全量市場投入や旧一般電気事業者の自社供給(社内取引)を一定程度市場経由させるグロス・ビディングによって新規参入事業者の調達環境が一定程度改善されたとのことであるが、十分な競争圧力が存在する市場とするためには、更に強力な施策が必要と考えられる。あわせて、電力卸取引の適正性を監視する機能も求められている。

現在、経済産業省においてベースロード市場の在り方等について検討が行われているが、旧一般電気事業者と新電力事業者が公平に競争できるような市場が整備され、実際

¹⁶ 第 52 回公共料金等専門調査会 (2018 年 10 月 17 日) 電力・ガス取引監視等委員会提出資料 1-2 7 頁より。

に、それらが機能していることが不可欠である。したがって、経済産業省は、経過措置の解除に先行して競争の確保について検討を進め、その施策が機能することを確認した上で経過措置の解除をすべきである。

② 消費者への周知

市場が整備され、競争条件がイコールフットイングになった場合でも、消費者が自由に選択できる環境になれば競争圧力は働かない。上記2(1)で指摘したように、各調査では、地域による競争状況の違いにより、選択したくても選択できる他の小売電気事業者が存在しないだけでなく、電力小売自由化についての正確な知識が乏しいことに起因して、消費者が不安を感じたり、スイッチングをためらう理由になっているという指摘があること、新電力事業者への切替えによって停電が起きやすくなるのではないかといった誤解がまだに残っていることから、消費者に対する電力小売自由化に関する基本的な知識についての情報提供や経過措置料金解除に関する周知の徹底は不可欠である。消費者が自由に選択できる環境を整備するため、消費者が電力小売自由化及び経過措置についての正確な知識を身に付けることは、経過措置の解除の有無に関わらず電力小売自由化を進めていく上で不可欠である。

特に、経過措置が解除された場合、移行方法によっては、消費者が自由料金プランに移行したことを認識できない可能性があるが、このような消費者は自ら電力会社や料金プランを選択できる認識がないまま自由料金プランに移行する。自由料金への移行に際して消費者が十分な検討を行う機会がない場合、市場に対する競争圧力が働かず、実質的に不当な値上げにつながるおそれもある。したがって、電力小売自由化及び経過措置についての正しい認識が広がるまでは経過措置料金を解除すべきではない。

加えて、消費者が自由に電力会社や料金プランを選択できるような環境を整備することが必要である。例えば、切替手続や料金の比較が面倒という消費者も一定数いることから、消費者に対してスイッチングへの興味・関心を喚起するための方策を検討するのと併せて、比較サイト等の消費者が自身に最適な料金プランを見つけることを容易にするための環境やツールを整備する必要がある。また、このような要請に応える比較サイト事業者の取組にも期待したい。

経済産業省は、上記2点について成果が上がり、消費者が自由に選択できる環境が整ったことが確認できてから経過措置料金の解除をすべきである。

(2) 解除される地域への対応等

① 経過措置が解除される地域に対する周知・円滑な移行手続の配慮

仮に経過措置が解除される地域がある場合、経済産業省はその地域の消費者が自分に合った電力会社や料金プランへの切替えを検討できるように十分な期間を確保するとともに、経過措置が解除されること及び消費者が期限までに電力会社や料金プランを選択して契約をしなければならないことについての周知、スイッチングに関する情報提供（小売電気事業者や料金プランについての情報を取得するための方法、スイッチングするための手続方法等）を行うべきである。また、消費者庁は、経済産業省による周知等について協力すべきである。

また、期限までに積極的に契約手続をしない消費者が無契約状態とならないよう、円滑な移行手続を設ける必要がある。想定される手続としては、旧一般電気事業者の経過措置料金と同等の自由料金プランに特段の変更手続を行うことなく一括して移行することが考えられる。しかし、このような手続により移行した場合、消費者が自由料金プランに変更されたことを認識できないまま自由料金プランに移行してしまうおそれがある。消費者が認識しないまま移行してしまう事態を避けるため、経過措置料金が解除される地域の消費者への通知においては、そのような点についても消費者が理解しやすい通知方法や通知内容を検討すべきである。また、クーリング・オフなどの消費者保護のための制度¹⁷や電力に係る相談窓口の充実も必要である。

② 事後監視の整備

電気は非代替的なエネルギーであることから、電気の経過措置を解除するに当たっては、その時点において競争状態にあるだけでなく、その競争状態が継続することも確認した上で経過措置を解除すべきである。もっとも、経過措置が解除された地域において、新電力事業者が撤退すること等により市場環境が変化し、競争圧力が失われることがある。したがって、経済産業省は、解除後の競争状態について継続的に監視する体制を整備すべきである。そして、競争圧力が失われた場合の施策の在り方についても解除前に定め、公表、周知すべきである。

また、競争状態が適正であることを消費者が確認できるよう、事後監視の結果及びその判断根拠を公表することについても検討すべきである。

③ 三段階料金について

現在の経過措置料金には三段階料金が設定されている。その趣旨としては高福祉社会の実現や省エネルギーの推進といった点があるが、経過措置料金が解除された場合、自由料金プランに三段階料金が設定されるとは限らない。低所得者世帯には電気使用量の

¹⁷ 訪問販売や電話勧誘販売によって電気の供給契約を締結した場合、特定商取引に関する法律（昭和51年法律第57号）により法定書面の受領日から起算して8日間はクーリング・オフすることが可能である。

多い消費者も相当な割合で含まれているため、現状の三段階料金は低所得者層の保護につながっていないという指摘がある¹⁸。また、再生可能エネルギー発電促進賦課金には逆進性があり、低所得者層に対する負担が重いといった指摘もある。このことから、経済産業省は、三段階料金の廃止を認める場合には、低所得者を保護するための三段階料金に代わる制度を検討すべきである。

4.まとめ

電気は生活に不可欠かつ非代替的なエネルギーであるため、経過措置料金解除が消費者の生活にもたらす影響は非常に大きい。経済産業省は、本意見で指摘した点を踏まえて、経過措置料金解除について慎重に検討を行うべきである。

(以上)

¹⁸ 第54回公共料金等専門調査会（2018年11月22日）一般社団法人電力中央研究所提出資料22頁より。

**消費税率の引上げに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案に関する
消費者委員会意見**

令和元年6月13日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、「消費税率の引上げに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案に関する公共料金等専門調査会意見」の提出を受けた。

本意見を踏まえ、消費者庁から意見を求められた改定案については、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。

**消費税率の引上げに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案に関する
消費者委員会意見**

令和元年6月13日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、「消費税率の引上げに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案に関する公共料金等専門調査会意見」の提出を受けた。

総務省は本意見を踏まえて対応されたい。

消費税率の引上げに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案に関する 公共料金等専門調査会意見

令和元年6月13日
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、令和元年10月1日から消費税率を8%から10%に引き上げることに伴う定形郵便物等の上限料金の改定案について検討した。改定案の内容は以下のとおり。

- 郵便法施行規則の一部を改正する省令により、郵便法施行規則(平成十五年総務省令第五号)第二十三条中「八十二円」を「八十四円」に改める
- 民間事業者による信書の送達に関する法律施行規則の一部を改正する省令により、民間事業者による信書の送達に関する法律施行規則(平成十五年総務省令第二十七号)第二十三条中「八十二円」を「八十四円」に改める
- 上記各省令を、いずれも社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律(平成二十四年法律第六十八号)附則第一条第二号に掲げる規定の施行の日から施行する

令和元年6月7日に総務省へのヒアリングを行い、調査審議を行った結果、上記改定案に関する公共料金等専門調査会の意見は以下のとおりである。

1. 結論

- 改定案の内容は、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。

2. 理由

- 消費税率を8%から10%に引き上げることによる公共料金等の改定に関する審査は、短期間に多くの改定に関する審査を行う必要が生じることが予想されることから、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められない場合には、108分の110を乗じた料金の設定が行われているか、並びに端数処理が合理的かつ明確な方法により行われているかについて検証することにより行うことが適切である。

- 本案件について、当専門調査会に総務省より提出された資料及び調査審議の過程における同省からの説明から、本改定案について、下記①ないし③の事項が確認された。
 - ① 総務省より、日本郵便株式会社に過大な営業利益及び利益剰余金が生じていないこと並びに業績推移の見通しが適正であることの説明があり、当該説明内容は疑問を生じさせるものではなかったこと
 - ② 改定前の上限料金に108分の110を乗じた料金の設定が行われていること
 - ③ 端数処理は四捨五入の方法により小数点以下を切り上げられているため、当該切り上げ分は消費税分転嫁以上の収益となり得るが、総務省において、当該切り上げ分を含めて郵便事業全体の料金増加額を8%から10%の増額の範囲内に収めるように調整していること
- 上記①ないし③の事項を踏まえると、本改定案については、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められず、また、108分の110を乗じた料金の設定が行われ、かつ、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われているものといえる。
- 以上から、上記1.の結論とするものである。

3. 留意事項

- なお、郵便料金に係る物価問題に関する関係閣僚会議への付議は、第一種郵便物のうち25グラム以下の定形郵便物(封書)等の上限料金に係る本総務省令の改正のみを対象としており、実際に日本郵便株式会社が定める第一種郵便物及び第二種郵便物の料金そのものは届出制となっているため、付議の対象ではない。これらの郵便物の料金は、郵便法(昭和二十二年法律第百六十五号)第六十七条第二項第一号により、郵便事業の能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものである必要がある。

一方、郵便法第七十一条により、総務大臣は同法を施行するため必要があると認めるときは、日本郵便株式会社に対し、郵便に関する料金、郵便約款又は郵便業務管理規程を変更すべきことを命ずることができる。総務大臣は日本郵便株式会社から料金変更の届出を受けた場合、今回の調査審議で総務省から説明された、過大な営業利益及び利益剰余金が生じないこと、業績推移の見通しが適正であること、並びに郵便事業全体の料金増加額を8%から10%の増額の範囲内に収めるようにすること等を、改めて日本郵便株式会社に十分確認し、これらが確認できない場合には、郵便法第七十一条により郵便に関する料金の変更を命ずる措置を行うべきである。

以上

消費者法(取引分野)におけるルール形成の在り方等に関する消費者委員会意見
～消費者法分野におけるルール形成の在り方等検討ワーキング・グループ
報告書を受けて～

令和元年6月13日
消費者委員会

1. 消費者委員会は、令和元年6月、消費者法分野におけるルール形成の在り方等検討ワーキング・グループから別添の「消費者法分野におけるルール形成の在り方等検討ワーキング・グループ報告書～公正な市場を実現するためのルール及び担い手のベストミックスを目指して～」(以下「本報告書」という。)の提出を受けた。
2. 本報告書においては、中長期的な観点から、市場の公正を実現するための消費者法(取引分野)におけるルール形成の在り方やルールの実効性確保に資する方策、そして、事業者、事業者団体、消費者、消費者団体及び行政等の各主体の役割や連携方法について適切な取りまとめが行われたものと考えており、関係省庁において、今後、消費者法(取引分野)の制度の整備その他の政策を立案・実施するに当たって本報告書が提示する観点を踏まえること、本報告書が指摘するような民間の取組について、その普及・促進に向けた支援を行うこと、及び、それらの政策を実施する上で関係省庁間の連携を一層推進することを求める。特に、消費者庁においては、消費者行政の司令塔・エンジン役として、各府省庁の縦割りを超え幅広い分野を対象とした横断的な政策の企画立案等を行っていくこと、及び、関係府省庁間の連携強化の取組を推進することが求められるところ、それらに当たり、本報告書を踏まえられたい。
3. また、事業者、事業者団体、消費者及び消費者団体等の民間の主体においても、本報告書を踏まえ、各自の役割を改めて意識し、更なる活動と連携が展開されることを期待したい。
4. そのため、関係省庁においては、所管団体等に本報告書の内容を広く周知し、その内容が広く活用されるよう努められたい。
5. なお、消費者委員会においても、今後、本報告書に盛り込まれた内容を踏まえ、関係省庁の取組を注視し、消費者政策について調査・審議を行うとともに建議等を発出していく。

以上

産業構造審議会商務流通情報分科会割賦販売小委員会中間整理についての意見

令和元年8月8日
消費者委員会

経済産業省の産業構造審議会商務流通情報分科会割賦販売小委員会中間整理（令和元年5月。以下「本中間整理」という。）においては、我が国の割賦販売法制の在り方について、近年のICT技術の進展に伴う決済テクノロジーの進化の中、技術革新を適切に取り込んでいくための、より柔軟な規制の枠組みが求められているとした上で、規制におけるリスクベース・アプローチや性能規定の導入等が指摘されている。

消費者委員会は、本年6月13日の第299回消費者委員会本会議において、経済産業省から本中間整理に関するヒアリングを実施し、これを踏まえて検討を行った結果、本中間整理について、下記のとおり意見を述べる。

経済産業省においては、今後、本中間整理を踏まえて割賦販売法制の在り方について議論を深めていくに当たり、本意見の趣旨も踏まえて検討されたい。

記

1. 支払可能見込額調査に代わる技術・データを活用した与信審査、及び、指定信用情報機関の信用情報の使用義務に関する考え方について

多重債務者の発生を未然に防止するという現行の支払可能見込額調査義務の趣旨・機能を踏まえれば、本中間整理で検討の対象とされている技術・データを活用した与信審査について、現行の支払可能見込額調査と同程度以上の多重債務防止機能が担保される必要がある。その際、事業者ごとに与信審査方法や審査の基礎となる情報に差異が生じることになったとしても、上記の担保がなされるようにすることが重要である。

この点、本中間整理では、性能規定の考え方にに基づき、事業者に求められる取組や行政等の第三者による事前チェック及び事後チェックなどの必要性が指摘されている。今後、事業者に求める取組の内容、事前・事後のチェックの主体・対象・基準等の具体的な内容の検討を進める上では、技術・データを活用した与信審査の基礎となる情報の質及び量並びに与信審査方法の精度を十分に確保するために、いかなる方策が効果的か慎重に検討すべきである。

また、技術・データを活用した与信審査について、指定信用情報機関の信用

情報を使用する義務を課さないとした場合に、個々の事業者が把握する情報のみで、利用者の支払可能な能力を判断するために必要かつ十分な情報の質及び量を確保することができるかについて慎重に検討すべきである。

そして、これらの検討に際しては、技術・データを活用した与信審査の精度を検証しながら、支払可能見込額調査義務及び指定信用情報機関の信用情報の使用義務について段階的に緩和を検討する方法なども併せて検討すべきである。

加えて、利用者に対する技術・データを活用した与信審査に使用される情報の範囲・内容や審査等に関する情報提供などの利用者の予測可能性等を考慮した方策も検討すべきである。

2. 少額・低リスクのサービスにおける指定信用情報機関への信用情報の登録義務に関する考え方について

少額サービスであっても累積により債務額が利用者にとって多大となるリスクがある。また、少額サービスは若年者にとっても利用しやすいものであると考えられることから、若年者保護の観点が一層重要になる。

これらの観点も踏まえ、低リスクといえるのはどのような場合かについて慎重に検討すべきである。

また、技術・データを活用した与信審査について指定信用情報機関の信用情報を使用せずとも与信可能とすることを前提にして、少額・低リスクのサービスで指定信用情報機関への信用情報の登録義務を課さないこととした場合に、業界全体の水準として現行制度と同程度以上に多重債務防止が担保できるかについて慎重に検討すべきである。

3. 指定信用情報機関の運用・システムの在り方の検証・改善について

支払可能見込額調査に代わる技術・データを活用した与信審査や指定信用情報機関の信用情報の使用義務、登録義務について検討を進めるに当たっては、政策課題を指定信用情報機関の運用・システムの在り方を見直すことで対処することが可能かについても並行して検討すべきである。

4. 新成年への対応について

本中間整理では、事業者による自主的な取組を紹介した上で「こうした取組を参考とし、今般の見直しに対するセーフティーネットとしての観点も踏まえつつ、新成年への対応を更に充実していくことが必要である。」とされている。

引き続き、新成年に対する健全な与信を確保するため、事業者の自主的取組を推進するための検討を進められたい。

5. 技術・データの活用に伴って生じる新たな課題

AI等の技術・データの活用については、消費者に多大な利便をもたらす可能性がある反面、プライバシーの問題や不当な差別につながるおそれがあるという問題等の課題も有していると考えられることから、そのような新たな技術の特性を踏まえた消費者保護に係る取組が欠かせないことにも留意されたい。

6. 多面的な議論の必要性

本件については、様々な分野に関わる課題を有すると考えられることから、検討に当たっては、より幅広い主体等に参画を求めつつ、多面的に議論を進めることが望ましい。

以 上

消費税率引上げに伴うバス運賃の改定案に関する
消費者委員会意見

令和元年 8 月 15 日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴うバス運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

本意見を踏まえ、消費者庁から意見を求められた改定案については、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。消費者庁は国土交通省に対して、消費者への分かりやすく丁寧な説明に努めるよう要請されたい。

**消費税率引上げに伴うバス運賃の改定案に関する
消費者委員会意見**

令和元年8月15日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴うバス運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

国土交通省は本意見を踏まえて対応されたい。

消費税率引上げに伴うバス運賃の改定案に関する 公共料金等専門調査会意見

令和元年8月15日
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、令和元年10月1日から消費税率を8%から10%に引き上げることに伴う下記事業者のバス運賃の改定案について検討した。

- ・東京都特別区内に路線を有する大手民営9社※（国際興業、関東バス、西武バス、東急バス、京王バス東、京浜急行バス、小田急バス、京成バス、東武バスセントラル）
 - ・大阪シティバス及び5大都市の公営バス（東京都交通局※、横浜市交通局※、名古屋市交通局、京都市交通局、神戸市交通局）
- （注）※はICカード1円単位運賃導入事業者

令和元年8月6日に国土交通省へのヒアリングを行い、調査審議した結果、上記改定案に関する公共料金等専門調査会の意見は以下のとおりである。

1. 結論

○改定案の内容は、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。消費者への分かりやすく丁寧な説明に努められたい。

2. 理由

○消費税率を8%から10%に引き上げることによる公共料金等の改定に関する審査は、短期間に多くの改定に関する審査を行う必要があることから、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められない場合には、108分の110を乗じた料金の設定が行われているか、並びに、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われているかについて検証することにより行うことが適切である。

○国土交通省から、改定前の料金水準及び料金体系は妥当であるとの説明がなされ、専門調査会においても、国土交通省からの説明に照らすと、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められなかった。

○事業全体として108分の110を乗じた料金の設定が行われていることについては、国土交通省の説明により確認された。

○端数処理の方法について、10円単位運賃事業者においては四捨五入を基本とし、1円単位運賃導入事業者においてはICカード運賃（1円単位運賃）が常に現金運賃（10円単位運賃）以下となることを基本として現金運賃の切上げを認める処理としているところ、このような処理は以下の点で妥当である。

- ・事業全体で108分の110以内の増収に収まるよう調整していること
- ・ICカード運賃が1円単位での正確な転嫁となっていること
- ・現金運賃について、10円単位の変更とする必要があるため、一部について切上げ処理により消費税分転嫁以上の値上げとなっているが、技術上の都合で適当な代替策がないこと

○以上の審議結果により、1. の結論とするものである。

3. 留意事項

○1円単位運賃導入事業者においてICカード運賃と現金運賃とで金額・引上げ幅が異なることについて、利用者にとって分かりやすいものとして理解が得られるような周知の実施を徹底していくことが重要である。

○1円単位運賃導入事業者において現金運賃の切上げを認めることについて、事業全体で108分の110以内の増収に収まるよう他の運賃により調整することを基本としながらも、例えば、小児運賃について現在端数切上げ処理されているものを切下げ処理することによって現金運賃内での調整を行うことも検討する等、個々の現金運賃の利用者の負担にも配慮する必要があるとの委員の意見もあった。

以上

消費税率引上げに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案に関する
消費者委員会意見

令和元年 8 月 15 日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

本意見を踏まえ、消費者庁から意見を求められた改定案については、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。消費者庁は国土交通省に対して、当該区域における各事業者の運賃届出の結果によるタクシー運賃の引上げ状況について把握するとともに、消費者への分かりやすく丁寧な説明に努めるよう要請されたい。

**消費税率引上げに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案に関する
消費者委員会意見**

令和元年8月15日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

国土交通省は本意見を踏まえて対応されたい。

消費税率引上げに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案に関する 公共料金等専門調査会意見

令和元年8月15日

消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、令和元年10月1日から消費税率を8%から10%に引き上げることに伴う東京都特別区に係るタクシー運賃の改定案について検討した。

令和元年8月6日に国土交通省へのヒアリングを行い、調査審議した結果、上記改定案に関する公共料金等専門調査会の意見は以下のとおりである。

1. 結論

○改定案の内容は、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。なお、当該区域における各事業者の運賃届出の結果によるタクシー運賃の引上げ状況については、国土交通省において把握されたい。消費者への分かりやすく丁寧な説明に努められたい。

2. 理由

○消費税率を8%から10%に引き上げることによる公共料金等の改定に関する審査は、短期間に多くの改定に関する審査を行う必要があることから、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められない場合には、108分の110を乗じた料金の設定が行われているか、並びに、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われているかについて検証することにより行うことが適切である。

○国土交通省から、改定前の料金水準及び料金体系は妥当であるとの説明がなされ、専門調査会においても、国土交通省からの説明に照らすと、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められなかった。

○事業全体として108分の110を乗じた料金の設定が行われていること、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われていることについては、国土交通省の説明により確認された。

○今回の審議対象は公定幅運賃となるゾーン運賃に関するものである。当該区域における事業者からの届出によるタクシー運賃の動向は国土交通省が把握することが必要である。

○以上の審議結果により、1. の結論とするものである。

3. 留意事項

○消費者基本計画工程表では「2017年1月から初乗り運賃の引下げを実施した東京都特別区・武三地区（武蔵野市・三鷹市）のタクシー運賃については、物価問題に関する関係閣僚会議での決定事項を踏まえ、運賃組替え後3年以内に、事業者の運送収入の状況や運賃の妥当性、運賃組替えの手續等について、丁寧な事後検証を実施する。【消費者庁、消費者委員会、国土交通省】」とされているため（4（4）②）、別途丁寧な事後検証を行うことが必要である。

以上

**消費税率引上げに伴う鉄道運賃の改定案（北海道旅客鉄道株式会社を除く）
に関する消費者委員会意見**

令和元年 8 月 15 日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴う鉄道運賃の改定案（北海道旅客鉄道株式会社を除く）に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

本意見を踏まえ、消費者庁から意見を求められた改定案については、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。消費者庁は国土交通省に対して、消費者への分かりやすく丁寧な説明に努めるよう要請されたい。

**消費税率引上げに伴う鉄道運賃の改定案（北海道旅客鉄道株式会社を除く）
に関する消費者委員会意見**

令和元年8月15日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、消費税率引上げに伴う鉄道運賃の改定案（北海道旅客鉄道株式会社を除く）に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

国土交通省は本意見を踏まえて対応されたい。

消費税率引上げに伴う鉄道運賃の改定案（北海道旅客鉄道株式会社を除く）に関する公共料金等専門調査会意見

令和元年8月15日
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会公共料金等専門調査会は、令和元年10月1日から消費税率を8%から10%に引き上げることに伴う下記事業者の鉄道運賃の改定案について検討した。

- ・ JR5社（JR東日本※、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州）
- ・ 民鉄大手15社（東武※、西武※、京成※、京王※、小田急※、東急※、京急※、相鉄※、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄）
- ・ 東京メトロ※
- ・ Osaka Metro
- ・ 5大都市の公営地下鉄（東京都※、横浜市※、名古屋市、京都市、神戸市）

（注）※はICカード1円単位運賃導入事業者

令和元年8月9日に国土交通省へのヒアリングを行い、調査審議した結果、上記改定案に関する公共料金等専門調査会の意見は以下のとおりである。

1. 結論

○改定案の内容は、消費税の円滑かつ適正な転嫁の観点から妥当であると認められる。消費者への分かりやすく丁寧な説明に努められたい。

2. 理由

○消費税率を8%から10%に引き上げることによる公共料金等の改定に関する審査は、短期間に多くの改定に関する審査を行う必要があることから、改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められない場合には、108分の110を乗じた料金の設定が行われているか、並びに、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われているかについて検証することにより行うことが適切である。

○改定前の料金水準及び料金体系に著しく問題があるとは認められないこと、並びに、事業全体として108分の110を乗じた料金の設定が行われていることについては、それぞれ国土交通省の説明により確認された。

○端数処理の方法について、前回（平成26年4月）の消費税率引上げ時と同様、1円単位運賃導入事業者においては、ICカード1円単位運賃が常に「現金運賃以下」となることを基本としているため、現金運賃の「切上げ」を認めつつ、事業全体で108分の110以内の増収となるよう、定期運賃等他の券種により調

整している。

○このような端数処理の方法について、当専門調査会「消費税率の引上げに伴う鉄道運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見について」（平成26年2月14日）では、現金運賃利用者と定期運賃等他の券種の利用者間の公平性が問題となることを指摘し、以下の点について、次回改定までに見直しを検討すべきであるとした。

- (1) 利用者間の公平性等の観点も踏まえた、現金運賃と定期運賃等他の券種の料金バランス
- (2) 現金運賃回数券の消費税転嫁による料金引上げ幅
- (3) 1円単位運賃事業者について、ICカード運賃が現金運賃よりも高くなる場合の端数処理のあり方

○これらの点について、国土交通省の説明により、以下の点が確認された。

- (1) 今回の改定案では、現金運賃において少額運賃の区間等で据え置きとなるケースがあることから、現金運賃と定期運賃の改定率の差は前回の消費税率引上げ時のそれと比較して大きく改善している¹こと
- (2) 1円単位運賃導入事業者において、回数券の運賃引上げ幅への対応策として、1円単位運賃額による企画回数券、又は、利用状況等に応じたポイント付与を導入することを検討していること
- (3) 1円単位運賃事業者において、ICカード運賃が現金運賃よりも高くなる場合があることについて、現在の運賃制度上現金運賃の端数切上げ処理により対処することは困難であるが、今回の改定案では、税率計算の結果として、ICカード運賃が現金運賃よりも高くなる区間が大きく減少する²こと

○以上の審議結果により、1. の結論とするものである。

以上

¹ 国土交通省の説明によれば、現金運賃と定期運賃の改定率（各社平均改定率）の差は、前回の消費税率引上げ時が2.130%、今回の改定案が-0.451%であるということである。

² 国土交通省の説明によれば、幹線運賃においては大人運賃で23区間から5区間に、地方交通線運賃においては21区間から6区間になるということである。

北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する
消費者委員会意見

令和元年 8 月 15 日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

消費者庁において、本意見を踏まえ、国土交通省とともに適切に対応することを求める。

**北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する
消費者委員会意見**

令和元年8月15日
消費者委員会

消費者委員会は、本日、公共料金等専門調査会から、北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見の提出を受けた。

国土交通省は本意見を踏まえて対応されたい。

北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案に関する 公共料金等専門調査会意見

令和元年8月15日
消費者委員会公共料金等専門調査会

消費者委員会は、令和元年8月2日付で消費者庁より「消費税率引上げに伴う公共交通運賃の改定案及び北海道旅客鉄道株式会社の運賃の改定案について」の付議を受けた。公共料金等専門調査会では、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」という。）の運賃の改定案（以下「本改定案」という。）について、令和元年8月9日に国土交通省へのヒアリングを行い、調査審議した。これらの結果を踏まえ、上記付議についての公共料金等専門調査会の意見は以下のとおりである。

1. 結論

- 本改定案は、一部の区間においては運賃の値上げ幅が大きく、利用者の負担が大きいためであるが、妥当性を欠くとまでは認められない。
- 本改定案についての検討が進められる上では、消費者利益の擁護・増進の観点から、後記3で指摘する留意事項が踏まえられべきである。
- 公共料金等専門調査会は、国土交通省における事後検証その他の後記3で指摘する留意事項についての対応状況等について、しかるべき時期に国土交通省へのヒアリングを含めた検証を行うこととしたい。

2. 理由

（1）本改定案申請に至る経緯について

国土交通省の説明から下記事項が確認された。

- JR北海道は、昭和62年4月1日の設立以降、広大な北海道の営業区域において、輸送密度が低い線区が占める割合が多く¹、降雪に対応するためのコストも要する等の北海道の厳しい経営環境の下で鉄道事業を行ってきた。その後も道

¹ 平成29年度では、輸送密度4000人未満の線区（国鉄改革時では廃止・バス転換とされた。）が営業キロ総延長の約75%を占めている。

内人口の減少、高規格幹線道路の供用延長、及び、自動車の保有状況の上昇等の事情の変化により、札幌圏の路線の輸送密度は増加しているものの、それ以外の路線では輸送密度が減少している。また、国鉄改革時に設定された経営安定基金の運用益も経済情勢の変化に伴い当初の半分以下まで減少した。

○このような経営環境の下、JR北海道は、平成8年の運賃改定以降、消費税率引上げに伴う改定以外は実施しておらず、鉄道運輸収入は平成8年度をピークに減少してきた。他方で、人件費の削減を進めたほか、収支均衡を図るため、輸送の安全確保に必要な修繕費や設備投資まで削減してきた。

○その後、平成23年以降、列車事故や検査データの改ざん等の問題が相次いで発生し、JR北海道は、国土交通大臣による平成26年1月24日付「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受けた。同社は、同命令に基づき本来必要な修繕費や設備投資を確保して安全の再生に取り組んできたが、それにより大幅な経常赤字を計上することとなった。

○このような経営状況から、JR北海道は、国土交通大臣より平成30年7月27日付「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」を受け、同命令に基づき、2031年度の経営自立を目指すための「JR北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」、「JR北海道グループ中期経営計画2023」及び「事業計画（アクションプラン）」（以下これらを併せて「長期経営ビジョン等」という。）をそれぞれ策定した。長期経営ビジョン等においては、JR北海道の自主的な経営基盤の強化²や安全に関する取組のほか、維持困難線区等同社単独では解決困難な課題についての国や沿線の地方公共団体等の関係者との調整などが盛り込まれている。本改定案もこの経営基盤の強化の取組の1つとして位置付けられている。

○本改定案は、鉄道運輸収入について1年度あたり約40億円規模の増収を図るものであり、国土交通省において、需要の見通しについても適切に算定されていることを確認したとの説明がなされた。

○JR北海道による申請後、国土交通省は当該申請についてパブリックコメントを実施した。国土交通省から諮問を受けた運輸審議会は、当該パブリックコメントの結果や公聴会の内容も踏まえて審議し、令和元年7月25日付で答申

² JR北海道のグループ事業全体での増収施策、コスト削減策、及び、管理体制の強化等。

（「北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可申請について」）を発出した。

（２）本改定案について

- 鉄道の旅客運賃等の上限を変更するには、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範囲で変更される必要がある（鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条2項）。本改定案について、国土交通省により示された総括原価方式により算定された結果によれば、平年度（令和2年度ないし令和4年度の3年間合計）の推定額で総収入が3639億2100万円、総括原価が4035億1400万円であり、総収入が総括原価を超えないことが確認された。
- 本改定案では、普通旅客運賃のうち一部の区間の運賃値上率が3割超えとなり、また、定期旅客運賃の改定率（消費税率引上げに伴う改定を含む。以下同じ。）が22.4%（普通旅客運賃の改定率は15.7%）となる。運賃・料金全体での改定率が11.1%であるのに対し、一部利用者の負担が特別に大きい。値上率が3割以上となる区間があるのは、従来運賃では7kmないし10kmの区間における距離比例運賃増加率を抑制していたところ、その前後の区間並みに引き上げたためである。また、定期旅客運賃の改定率が大きいのは、現行の定期旅客運賃で区間が100kmまでと設定されており、値上率が大きい近距離区間の利用者の割合が大きいためである。
- このように、本改定案では、運賃引上げに伴い、運賃体系の変更が行われたため、近距離利用者等への負担が大きいという、一部の区間においては急激である。利用者への不利益が大きいことを考えると、その妥当性を検討する必要がある。国土交通省は、この値上げが、従来近距離が優遇されてきた距離加算を他の部分と平準化したものであること、札幌を中心とする近距離圏では相当な設備投資を行うため相応のコストがかかっていることを反映したものであること、値上げ後の運賃も並行する路線を持つ他の鉄道事業者の運賃の同レベル相当にとどまることを理由に妥当だと説明した。
- 同一率の値上げにも増収効果が大きいものと小さいものがある。今回の値上げは、増収効果の大きな近距離運賃を大きく引き上げ、増収効果の小さな運賃の引き上げを抑制する値上げだと考えられる。負担が大きくなる利用者への配慮が必要なものの、JR北海道の収支を改善することが不可欠であること、

増収効果のない値上げを抑制せざるを得ないこと、大幅となる値上げ運賃が並行する路線を持つ他の鉄道事業者の運賃のレベル相当にとどまること、JR北海道が利用者の多い札幌圏における更なる利用者サービスのための設備投資を計画していることから、本改定案における値上げが妥当性を欠くとは認められない。

- 消費税率の引上げに伴う運賃改定分については、国土交通省より、事業全体として108分の110以内の増収となるよう設定が行われていること、及び、端数処理が合理的かつ明確な方法により行われていることを確認したとの説明があった。

3. 留意事項

- JR北海道において、その事業が北海道内の消費生活に多大な影響を与えることを十分自覚し、徹底した輸送の安全の確保や利用者の利便性向上に向けた取組、及び、それらを実現するためのグループ全体での最大限の経営努力が行われることが重要である。国土交通省においては、JR北海道の長期経営ビジョン等に基づく取組を丁寧に検証し、その確実な実施のために必要な指導、助言を行うべきである。それらの際には、本改定案については、近距離利用者等への負担が大きく、想定以上に利用者が減少する可能性もあることから、需要の変化について注視するべきである。
- 本改定案は運賃の値上げ幅が小さくないものであること、及び、区間によって値上率が異なることに鑑み、運賃の改定に当たって、JR北海道は利用者の理解を得るための積極的な取組や丁寧な情報提供・説明・対話を行うべきである。

以上