

料金制度に係る主な論点

1 道路料金……「公共料金」

現行道路料金は償還主義、その他の公共料金は企業の継続を前提とした原価計算によるもの。

2 効率化・値下げを促す料金規制のあり方

各事業者に効率化努力・値下げのインセンティブを与える料金設定を行う必要がある。

- ・ヤードスティック査定
- ・上限価格制(プライスカップ制)

3 弾力的な料金設定の検討

事業の効率性を高め、ひいては料金低廉化を進める観点から検討。

公 共 料 金 制 度

「公的機関が、その水準の決定や改定に直接関わっているもの」(サービスや商品の対価としての料金・価格)の総称であり、日常生活における必需的なものが大部分を占める。

決定方法	例
国・政府が決定	社会保険診療報酬、国立学校授業料、米麦の政府買入・売渡価格、介護報酬、郵便料金(注1)等
政府が認可・上限認可	電気料金(注2)、都市ガス料金(注2)、電気通信料金(第一種電気通信事業者に係る料金のうち地域通信市場における加入電話等基本的なサービス料金)、鉄道運賃(注3)、乗合バス運賃(注3)、 高速自動車国道料金 、タクシー運賃
政府への届出	国内航空運賃、電気通信料金(上記及び一般第二種電気通信事業者に係る料金を除く)
地方公共団体が決定	公営水道料金、公立学校授業料、公衆浴場入浴料等

(注1)郵政公社移行後(H15.4~)においては、通常郵便物料金は認可制へ、小包郵便物料金は届出制へ。

(注2)電気料金・都市ガス料金は引下げ改定の場合は届出制。

(注3)鉄道運賃・乗合バス運賃は上限価格の範囲内での改定の場合は届出制。

総括原価方式による料金決定

総括原価方式を原則として、経営の効率化努力を前提とした、能率的な経営の下における適正な原価（民間企業が経営主体の場合には適正利潤を含む）を算定基準としてきたところ。

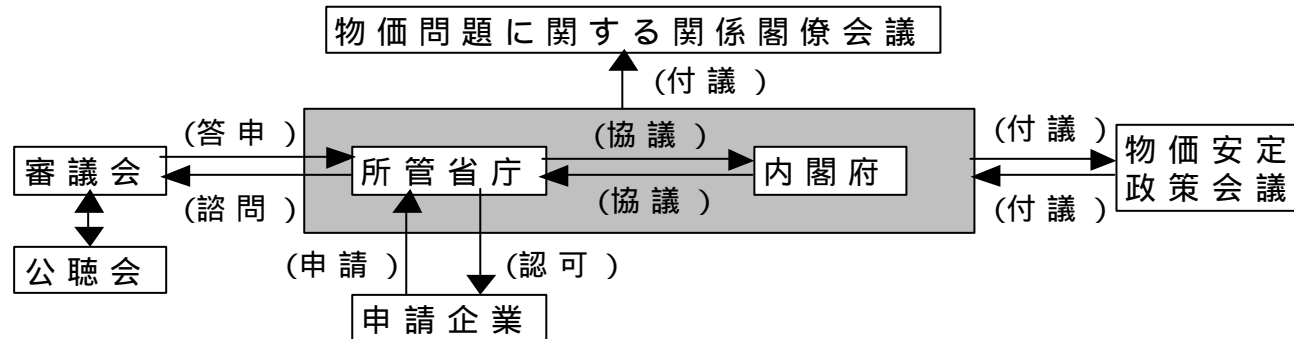
$$\begin{aligned} \text{料金収入} &= \text{適正な原価} \\ &= \text{効率的な事業に要する費用} + \text{適正な事業報酬} \end{aligned}$$

この場合、受益者負担の原則、独立採算制の原則という基本的な考え方に則って、料金決定されてきたところ。

受益者負担の原則：サービス等自分の利用した量に応じてその原価に見合った額を支払うこと

独立採算制の原則：経営費用を収入で賄い、外部からの補助を受けずに経営を行うこと

公共料金の改定手続きの例（私鉄運賃）



主な公共料金の決定方法

	電気料金	電気通信料金	鉄道運賃	国内航空運賃
料金の算定	総括原価方式 (自由化の対象でない料金) ヤードスティック査定	上限価格(プライスカップ)規制 (総務大臣が上限価格を通知) NTT東西の加入電話等に限る	総括原価方式 上限価格(プライスカップ)規制 ヤードスティック査定	事前届出制 不当差別、利用困難、不当競争 の場合、国土交通大臣から変更 命令が可能
料金の決定	経済産業大臣の認可が必要 (自由化の対象でない料金) 引下げは届出のみ 燃料費調整制度	事前届出制 上限値を超える場合、総務大 臣の認可が必要 インターネット接続サービス等 の料金については自由	上限認可制 上限運賃は国土交通大臣が 認可。範囲内であれば届出。	同上
料金制度	<家庭用> ブロック増型二部料金制度 (基本料金+従量料金) 負荷平準化のための措置 (季節別、時間帯別等)	二部料金制度 (基本料金+従量料金) NTT東西の加入電話・携帯電話 ADSL等では定額料金が主流	対キロ制、対キロ区間制 区間制、均一制をとる事業者あり 遠距離逓減の料金設定(JR) 負荷平準化の措置 (時差回数券) 付加的なサービス対価 (特急・グリーン・寝台・座席指定 等)	普通運賃 割引運賃 (往復割引、特定便割引 等)
最近の動向	1996年1月よりヤードスティッ ク査定を導入。 2000年3月には、電力の小売供 給(特別高圧需要家向け限定) が部分的に自由化。	1985年4月、NTTの民営化により新 規参入が始まり、競争により料金は 年々値下げの傾向。 1996年には携帯電話、PHSが、1998 年には固定電話を含めた第一種電 気通信事業者が事前届出制に移行。 2000年10月から上限価格規制の適用 開始。	1997年1月よりヤードスティック査定 の改善・強化。 特定都市鉄道整備積立金制度の活用による 大都市圏の輸送力の強化。	2000年に従来の総括原価方式(運用は 幅運賃制)の認可制を廃止し、事前届 出制へ移行。 2002年10月には日本航空、日本エアシ ステムが持株会社を設立予定。

(注釈)

ヤードスティック査定 : 各社の単価を水準(額の高低)、変化率(額の増減)で比較することで、一定の割合を減額査定し効率化努力を促すもの。

燃料費調整制度 : 燃料費(原油、液化天然ガス(LNG)、石炭の輸入価格)の変動に応じて料金が3ヶ月ごとに自動的に調整される制度。

特定都市鉄道整備積立金制度 : 鉄道事業者が利用者から上乗せ運賃を収受し、これを利子のかからない資金として工事費の一部に充当することが出来る制度。供用開始後の急激な運賃の上昇が回避されるメリットがある。

事業者の効率化・値下げを促す料金規制のあり方

各事業者に効率化努力・値下げのインセンティブを与える方法として、経費削減等、事業効率化・値下げのインセンティブを明示的に盛り込んだ料金設定を行う必要がある。（すでに、多くの公共料金の分野で導入済み）

	ヤードスティック査定	上限価格制（プライスカップ制）
考え方	各事業者から示された原価について個別査定を行い、各々の単価を水準（額の高低）、変化率（額の増減）で比較することで、一定の割合を減額査定し効率化努力を促すもの。	外生的な数字に基づき価格の上限を定めることにより、事業の効率化を促すもの。 例えば、料金の平均水準の変化率が、物価上昇率から当該事業の生産性向上率を控除すること等により設定される料金改定率の上限までの範囲内であれば、事業者は自由に料金改定できるというもの。
メリット	コスト削減努力次第で事業者は利潤確保できる（効率化を促進）。	事業者に料金設定上のフレキシビリティが与えられていることから、適切な料金再調整、効率的な料金体系が実現される。
デメリット	最も評価の高い事業者に対してはコスト削減インセンティブが働きにくい。	<ul style="list-style-type: none"> ・本制度のみでは、サービスの質の低下、適正投資の減退等の歯止めにはならない。 ・上限価格の決め方次第では高価格が維持され、事業者に過大な利潤をもたらす。

上限価格制（プライスカップ制）に、ヤードスティック査定考え方を併用することにより、デメリットを軽減。報酬率の目標値を設定し、上回れば超過分を事業者・利用者と折半したり、料金引下げに回す方式も可。

ヤードスティック査定とは

電気事業の導入例

【料金改定申請時】
各社から示された原価
について個別査定

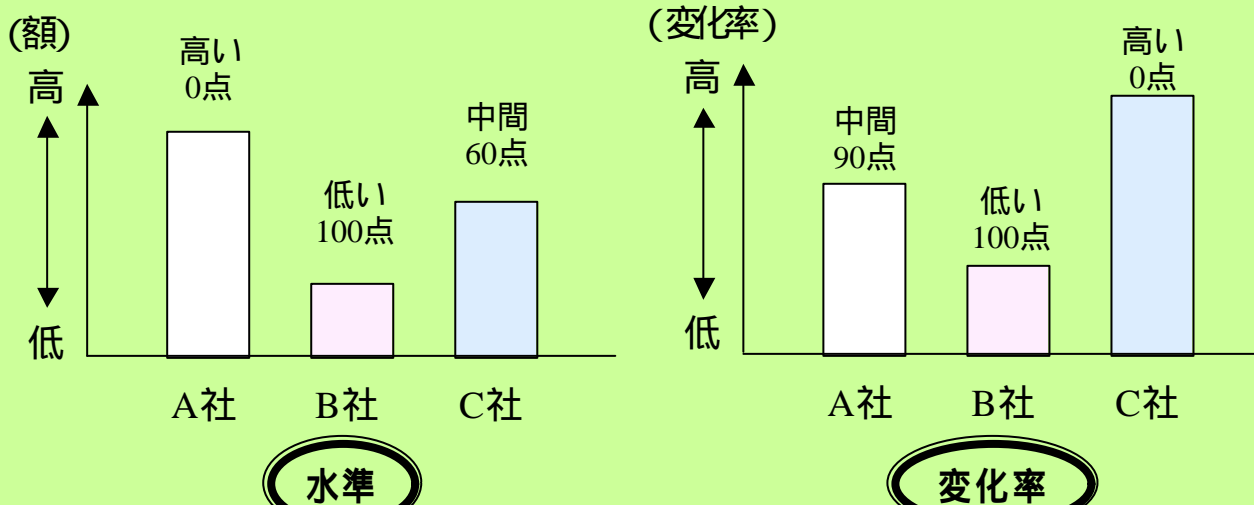
各社の単価を分野
毎に水準・変化率で
相対評価
(電源、電源以外、
一般経費の3分野)

総合
評価

A社: 90点
原価1%減額査定
B社: 200点
減額査定なし
C社: 60点
原価2%減額査定

効率化努力が求められる
会社に対して、より大
きな減額査定

相対評価 : 0点(最下位) ~ 100点(最上位) で点数化



各公団の料金制度の比較

	日本道路公団		首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本州四国連絡橋公団
	高速自動車国道	一般有料道路	都市高速道路		一般有料道路
決定原則	償 還 主 義		償 還 主 義		
	公正妥当主義	便益主義	公正妥当主義		便益主義
特徴	全国料金プール制	個別路線ごと(一部は、関連道路プール制)	料金圏域ごとの均一料金制		三ルート料金プール制
決定手法	国土交通大臣の料金認可	国土交通大臣の事業許可	国土交通大臣の料金認可		国土交通大臣の料金認可
現行水準 普通車	24.6 円/km × 距離 + 150 円 ターミナルチャージ	路線ごとで個別	東京線：700 円 神奈川線：600 円 埼玉線：400 円	阪神東線：700 円 阪神西線：500 円 阪神南線：500 円	垂水・鳴門：7,250 円(5,800 円) 早島・坂出：5,700 円(4,600 円) 西瀬戸尾道・今治：6,550 円 (5,250 円) かっこ内：特別期間料金
特別料金 (特定料金)	均一料金区間、大都市近郊区間、特別区間(トンネル区間等)、交通量僅少区間料金		特定区間料金 乗継券方式		特別期間料金
割引制度	身 体 障 害 者 割 引 、 ハ イ ウ ェ イ カ ー ド 割 引 、 路 線 バ ス 割 引				
	長距離通減制、別納割引、回数券割引 一部区間、ETC割引、ハイウェイカット割引 一部区間等	別納割引 一部路線、回数券割引 一部路線、ETC割引、ハイウェイカット割引 一部路線等	ETC割引、回数券割引 湾岸線通し割引		別納割引

償還主義 ...建設費・管理費等の総費用を、料金徴収期間内の総料金収入で償還できるよう料金を設定する考え方。

公正妥当主義...有料道路利用者の受益、支払能力、他の交通機関の料金や公共料金、物価水準等に照らして妥当な料金を設定する考え方。

便益主義 ...道路の通行・利用により通常受ける便益額の限度を超えないよう料金を設定する考え方。具体的には、代替道路等と比較した走行便益(走行経費の節減)と時間便益(短縮時間を貨幣価値に換算)により、便益額を設定する。

自動車道事業の料金決定方法

1. 自動車道 【道路運送法第2条第8項】

専ら自動車交通の用に供する目的で設けられた道路法による道路以外のもの。「一般自動車道」と「専用自動車道」に分けられる。

専用自動車道：自動車運送事業者（経営者）が専らその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた道

一般自動車道：専用自動車道以外の自動車道

「道路法による道路」は一般交通の用に供する道であって、下記の4種類。

1. 高速自動車国道
2. 一般国道
3. 都道府県道
4. 市町村道

2. 料金決定について 【道路運送法第61条】

下記の基準に従って使用料金（定額）を定め、国土交通大臣の認可を受けることとなっている。

能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものであること

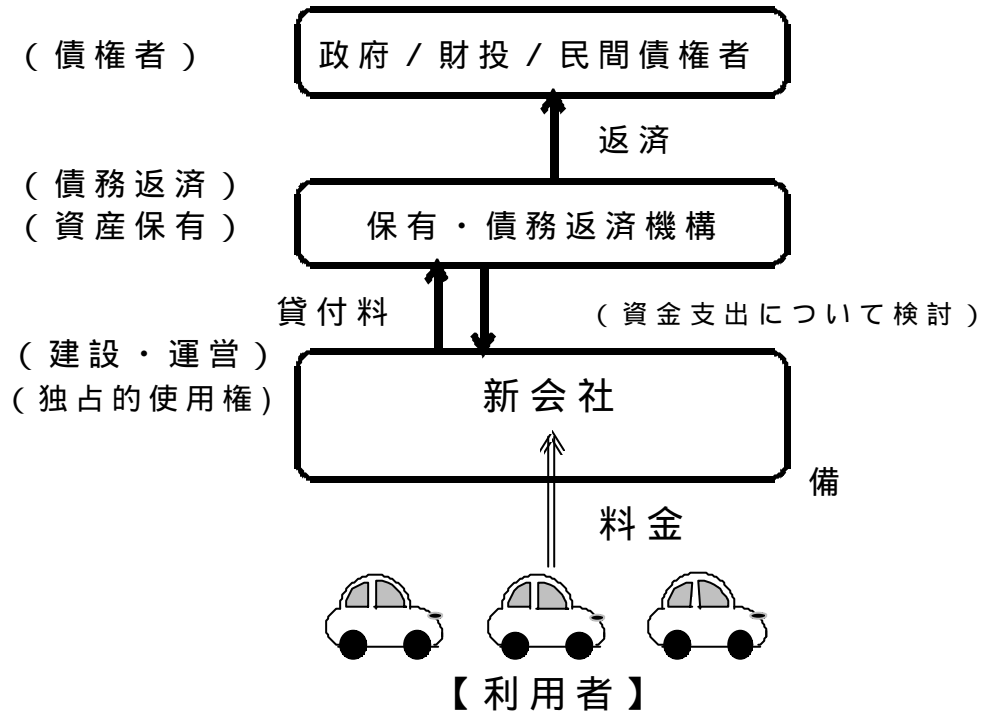
特定の使用者に対し不当な差別的取扱をするものでないこと

使用者の使用料金を負担する能力にかんがみ、使用者が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること

道路法の道路における有料道路制度（通行料金収入により総費用を支払い、無料開放が原則）と違い、料金徴収期間に制限はない。

今後の道路料金制度のあり方

中間整理をベースにしたイメージ



料金をどのように考えるか？

< 現行 >

24.6円/km (普通車) + 150円

『償還主義』(+ 公正妥当主義)

：当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する費用を償うもの

整備計画9,342km は、現行料金をもとに整備が進められているところ。

< 今後の問題点 >

- ・ 料金水準と利潤の関係
債務の着実な返済に支障を及ぼすものであってはならない。
利潤捻出は管理費削減により対応すべき。
- ・ 政府の関与
事業者の効率化努力・値下げを促すための規制が必要。
(Ex: 上限価格制、ヤードスティック査定)
- ・ 弾力的な料金設定 (混雑料金、低利用区間対策等)