

情報通信審議会 郵政政策部会 郵便料金政策委員会（第3回）議事録

1 日時 令和6年10月24日（木）13時16分～14時46分

2 場所 Web会議

3 出席者

（1）構成員（敬称略）

山内 弘隆（主査）、東條 吉純（主査代理）、荒牧 知子、大橋 弘、
男澤 江利子、実積 寿也、関口 博正、長田 三紀、藤沢 久美、三浦 佳子

（2）経済産業省

下津 秀幸（電力・ガス取引監視等委員会事務局 取引監視課長）

伊藤 春樹

（電力・ガス取引監視等委員会事務局 総務課 電力・ガス取引監視等分析官）

（3）国土交通省

児玉 和久（鉄道局 都市鉄道政策課長）

栗原 明宏（鉄道局 鉄道事業課 旅客輸送業務監理室長）

（4）日本郵便株式会社

指宿 一郎（執行役員）

（5）事務局

牛山 智弘（郵政行政部長）、折笠 史典（郵便課長）

4 議題

（1）関係事業者等ヒアリング

・経済産業省 電力・ガス取引監視等委員会事務局

・国土交通省 鉄道局

・日本郵便株式会社

（2）その他

開 会

○山内主査　それでは、ただいまから第3回郵便料金政策委員会を開催いたします。

本日はウェブ会議でございます。皆様、御発言の際は、マイク及びカメラをオンにさせていただいて、お名前をおっしゃってから御発言をお願いしたいと思います。

なお、現在、9名の委員に御出席いただいております。三浦委員は後ほど御参加の予定と聞いており、また、大橋委員におかれましては途中で御退席と伺っております。

議 題

(1) 関係事業者等ヒアリング

・経済産業省 電力・ガス取引監視等委員会事務局

○山内主査　それでは、議事に入りたいと思います。

本日は関係事業者等ヒアリングを実施したいと思います。

まずは公共料金制度の参考といたしまして、経済産業省から電気料金制度について御説明をいただきたいと思います。

それでは、経済産業省電力・ガス取引監視等委員会事務局の取引監視課長でいらっしゃいます下津さんをお願いしたいと思います。下津さん、どうぞよろしく申し上げます。

○下津取引監視課長　ありがとうございます。経済産業省電力・ガス取引監視等委員会では取引監視課長をしております下津と申します。本日は貴重な機会をいただきまして、誠にありがとうございます。私の所属しておりますのは取引監視課でございますけれども、電気の小売事業に関することを所掌しておりまして、そのうちの一つが電気の規制料金の審査というものでございまして、本日参上させていただいた次第でございます。

本日でございますけれども、電気料金制度の全体像を御説明させていただいた後、規制料金制度の概要、そしてその規制料金制度に関する直近の動きを御説明させていただければと思っております。スライドは36枚御用意させていただきましたけれども、時間の関係もございまして、説明を割愛するスライドも出てまいります。後ほど質疑応答の時間も取っていただいているということでございますので、何かありましたら、私が説明を割愛したスライドも含めまして、御質問等をいただければと考えております。

スライドは2枚目から5枚目に、私が所属しております電力・ガス取引監視等委員会の

概要を説明するスライドをつけております。詳細な説明は割愛させていただきますけれども、電力・ガスの自由化に当たり、市場の監視機能等を強化し、健全な競争を確保するため2015年に設立された、経済産業大臣直属の組織ということでございます。

スライドは6枚目まで参りまして、早速でございますけれども、電気料金制度の全体像として、少し大きな視点から入らせていただければと思います。

電気は発電所で作られまして、送電線や配電線、いわゆる電線を通じて運ばれまして、一般家庭を含む需要家に供給されます。これら全体を指しまして、電力の供給システムと呼ばれます。この電力の供給システムは、3つの部門、発電部門、送配電部門、そして小売部門に分類されておりまして、それぞれに応じた規制なり制度があるということでございます。

この電力供給システムでございますけれども、1995年以降順次改革されておりまして、現在までに大きな改革としましては、5回の改革が行われております。

スライドは10枚目です。電力の小売部門に焦点を当てまして、その自由化の経緯もまとめさせていただいたのが、このスライドでございます。小売部門でございますけれども、2000年以降段階的に自由化が進められてきておりまして、全面自由化されましたのが2016年ということでございます。

段階的にと申し上げましたけれども、電気の契約には契約電力の大きいほうから、特別高圧、高圧、低圧という区分がございます。この契約電力の大きいほうから順番に自由化されて、最後に自由化されたのが、低圧という、契約電力が一番小さい契約によって電気の供給を受けるところでございます。具体的には、契約電力が50キロワット未満のコンビニとか町工場、そして一般家庭ということでございます。

ポイントは、この右下に括弧として注と書かれたところでございまして、全面自由化されましたけれども、この注のかかっている範囲、要は低圧ですが、この低圧の需要家保護のために、規制料金が残っているということでございます。したがって、電気の規制料金といった場合、それは低圧に残っているということでございます。正確に申し上げますと、沖縄に限りましては高圧の分野にも規制料金が残っておりますけれども、電気の規制料金ということで一般的な話をするときには、通常は低圧の規制料金を念頭に話をさせていただきますので、本日も低圧の規制料金を念頭に話をさせていただければと思っております。

この規制料金の提供主体という点でございますけれども、これは自由化前から存在し

ている大手電力会社、北海道電力や東北電力といった、旧一般電気事業者と呼ばれている事業者でございます。旧一般電気事業者は、規制料金で電気を提供する義務を負っておりますが、同時に、自由化されておりますので、自由料金で電気を提供することも可能です。

スライドは11枚目、そのうちの規制料金に焦点を当てて、規制料金制度の概要を御説明させていただきたいと思っております。

スライドは12枚目でございます。規制料金の位置づけでございます。どうして全面自由化されたにもかかわらず、規制料金が残されたのかということでございますけれども、これは大手電力会社による「規制なき独占」に陥る事態を防ぐためということでございます。

3ポツ目、大手電力会社でございますが、規制料金について約款を定め、経済産業大臣の認可を受けることが必要となっております。規制料金は約款の中に書き込まれておりますので、これを値上げするときには、経済産業大臣の認可が必要ということになります。

値上げ申請があった場合にそれを認める条件でございますけれども、この4ポツ目のところに①から④として書いておりますが、これら4つが条件ということになっております。ちなみに、この①料金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であることというのは、電気の規制料金が、いわゆる総括原価方式で算定されるということでございます。

スライド14枚目、これは省令の条文ですが、我々がその規制料金審査をするに当たって、関係する事業者から細かい会計情報等の情報を提出してもらうのですが、その根拠条文を示しております。この赤で囲んだ部分が根拠条文ということでございます。

それから、スライド15枚目、こちらは実際に申請があった際の認可手続をまとめたスライドでございますけれども、こちらは消費者庁への協議でございますとか、物価問題に関する関係閣僚会議でございますとか、郵便料金の制度と似ているかと思っておりますので、詳細は割愛させていただければと思います。

スライド17枚目でございます。こちらは、我々が規制料金の審査をどういう順番でやっているのかというのをまとめたものでございます。一番左の前提条件というところに記載の事業者の経営効率化努力ですとか、電力需要の想定ですとか、電源確保の計画、これらを踏まえまして我々でその事業者が電気を作って、若しくは調達して、需要家まで届けるために必要となる費用の精査を行います。

先ほど、規制料金で電気の提供を義務づけられている旧一般電気事業者は、自由料金で

電気を提供することもできるということを申し上げました。また電気には3つの区分、特別高圧、高圧、低圧があるということを申し上げました。

この費用の精査で言うところの費用ですけれども、これは規制料金の費用か、自由料金の費用か、もしくは低圧なのか、高圧なのか、特別高圧なのかというものを分けているわけではございません。要はその会社が電気を作って、もしくは調達して、需要家へ届けるために必要と思われる費用、これ全てを精査するというところでございます。その後、その精査した費用を自由化部門と規制部門に分けて、最後にその電気を運ぶために、その小売事業者が負担する、ネットワーク費用と呼んでおりますけれども、それを規制部門の費用に追加しまして、規制料金の原価というものをつくることとなります。

この規制料金を少しだけ掘り下げてみます。スライド19枚目まで参ります。先ほどの認可基準の一つにあります。規制料金は、能率的な経営の下における適正な原価に基づくことが認可の条件とされておりますけれども、これは要するに、適切な経営効率化というものを原価の中に盛り込むということでございます。

スライド20枚目でございます。こちらは電気料金の原価を構成する費目をまとめておりまして、これらについて経営効率化をどう反映させていくかということでございます。

スライド21枚目でございます。こちらが、我々が規制料金を審査するに当たって、どのように各費目に経営効率化を織り込むかということをもとめたものでございます。まず法令などに基づく他律的な費用であれば、これはどの事業者にもある費用ということでございますので、ほかの事業者との比較査定、いわゆるヤードスティック査定を行います。

そうではないものについては、個別に査定方法が既に決まっているもの、若しくは決まっていないが、費用の定義が明確で個別に査定可能なものについては個別に査定を行うと。例えば人件費ですと、販売電力量当たりの人件費などを計算しまして、過剰なものとなっていないかといったことなどを確認するというところでございます。

ヤードスティック査定も個別査定もできないもの、具体的には委託費や研究費のうち、まだ契約がなされていないようなもの、これから契約されるようなものは、効率化係数という、効率化の深掘りの余地というものを推定しまして査定を行うということでございます。

スライド22枚目以降に、ヤードスティック査定や効率化係数の考え方を付けておりますので、御参照いただければ幸いです。

それから、スライドは26枚目まで行かせていただきます。ここからは規制料金制度をめ

ぐる直近の動きということで、少し御紹介をさせていただきたいと思います。2つ御紹介させていただければと思っております。

1つが調達改善に向けたフォローアップということでございます。昨年の料金審査の過程で消費者庁とやり取りをしております、こちらがその際に消費者庁からいただいた回答で、各電力会社のコスト効率化の取組をフォローアップする枠組みを新たに設けるといようなものがございまして、これを受けてやっているものでございます。

具体的には、昨年電力7社が値上げ申請をして、それを我々が審査して、認可をしましたが、その電力7社がさらに調達効率化の取組をすることが重要だろうということで、その調達効率化のために何を、どういうスケジュールでするかというのをまとめたロードマップをつくっていただいて、その進捗を我々でフォローアップするというのをやっております。それが1点目でございます。

それからもう1点でございますが、規制料金の審査ルールの改正に関する建議も行いました。こちらは、昨年その大手電力7社の料金審査を受けて、審査ルールについていろいろ意見が出されましたものですので、その審査ルールの中でアップデートが必要な点について、今年の5月、それから6月に議論を行いまして、その結果、幾つかルールを変えるべしと、経済産業大臣に建議をしたということがございました。

具体的な内容としましてはスライドの34枚目にまとめております。幾つかありますが、例えば②その他のところで、物価変動等への対応と書いていますが、これは現在の審査ルールでは、物価変動等は原則認めないことになってはいますが、一定の条件の下でその物価変動等も考慮できるようにすべきではないか、といった建議を行っているということでございます。

事業報酬につきましても、これは幾つかの建議を行っておりますけれども、実はこの建議の中には入っていないのですが、今年の5月、それから6月の議論の中で、実は最も議論になった、事業報酬に関する論点がありますので、こちらを少しだけ御紹介させていただきたいと思います。

事業報酬の概要をスライド36枚目でまとめておりますので、こちらで御説明をさせていただければと思います。事業報酬は、この真ん中にある点線の四角で囲んでおります式で計算されます。事業報酬はこのレートベースと言われているもの、これは能率的な経営のために必要かつ有効であると認められる事業資産の価値で、このレートベースに事業報酬率というものを掛けて、一般送配電事業者分の事業報酬を除くことで計算がされま

す。

この事業報酬率をどう計算するかというのが、その下にあります赤の点線で囲んだ式でございます。自己資本報酬率に30%を掛けて、他人資本報酬率に70%を掛けるということですが、要は、自己資本報酬率と他人資本報酬率を3対7で加重平均する形で事業報酬率を計算するということでございます。

実は、先ほど一番の論点ということを申し上げさせていただきましたが、ここに書いてある30%と70%、これを見直すべきではないかというのが、大きな論点としてございます。その背景は、今30%ということで決めています、これは電力各社が安定して事業を行えるのに最適な自己資本比率として30%という数字にしております。

この30%が何かの実績値ということではなく、いわゆる電力業界における最適な自己資本比率として30%というものをを用いているのですが、過去30年ほど見ましても、実は一部の事業者を除いて、実際の電力会社の自己資本比率が30%に達していないというのが背景にございまして、これは見直すべきではないのかという議論が、今年の5月、それから6月に行われたということでございます。

その議論の結果、結論としては、現状では小売電気事業における規制料金算定に当たって、この30%と70%を用いることとするが、その資金調達環境などに大きな変化が確認された場合は柔軟に見直すということになっております。

同時に当委員会も、各社の自己資本比率に対する考え方等については、フォローアップしていくということにしておりますけれども、現状、この論点に対する結果としては、30%と70%は維持するが、資金調達環境などに大きな変化が確認される場合は柔軟に見直すこととなっております。

以上、少し駆け足になりました。電気料金制度、規制料金制度、そして規制料金制度に関する直近の動きの概要を御説明させていただきました。スライドを飛ばしたところも多々あると思います。御質問等いただければと思います。

私からの説明は以上でございます。

○山内主査　　どうもありがとうございました。丁寧にありがとうございました。

それでは、今御説明いただいた内容について、御意見、御質問を受けたいと思います。チャット機能か挙手機能、どちらかというチャット機能のほうがいいと思いますけど、チャットで御発言御希望を申し出てくださいましたら、こちらから御指名させていただきます。よろしくお願ひいたします。どなたかいらっしゃいますか。

率直に言って、電気料金の規制というのは、いい意味でも悪い意味でも、かなり細かく、いい意味でも悪い意味でも制度的にしっかりしているということだと思います。これまでもいろいろと議論を行っており、最後に下津課長がおっしゃったような、事業報酬の考え方なども、随分深いところまで議論したということでございます。

それからもう一つ、今の説明は小売料金の話ですけれども、それ以外に託送料金というものもあり、発電事業者が需要家まで届けるときに送配電網を使う料金については、別途規制されています。レベニューキャップというやり方で実施しているということです。

去年、電気料金の改定がありましたので、かなりビビッドに、料金の決め方とか査定の仕方とかを議論したところでありますので、疑問があれば御質問いただきたいと思います。いかがですか。

実積さんが御質問ということで、どうぞ御発言ください。

○実積委員　実積です。ありがとうございました。恐らく委員の中でも、実際に原価を計算したことがあるは私ぐらいかと思います。

17枚目の資料ですけど、費用の精査や配賦等を行う必要があるということになると、恐らく特別な会計のやり方とか手引書みたいなものを情報共有していないと、なかなか難しいと思いますけれども、そのための資料、例えば、法律以外の取扱要領みたいなものというのはどういった形で整備されておられるのか、質問させていただきます。

○山内主査　ありがとうございました。とりあえず一問一答で進めさせていただければと思います。時間がなければまたまとめさせていただいて、今の件について下津課長、いかがですか。

○下津取引監視課長　ありがとうございました。このスライドに書いてあること、特に我々がやっている規制料金の審査ルールということについては、もちろん経済産業省令で縷々定めてあるものでございますけれども、一番分かりがいいのは、査定方針というもので、これを公表しております。パワーポイントで800枚程度ありますけれども、それが一番まとまっております。

その中で、私が御質問を勘違いしていたら訂正していただければと思いますが、費用を精査した後、例えば自由と規制に分けるとか、そういうルールも書いてあるのかということかと理解しましたが、書いてございます。

少しだけ申し上げますと、その費用の精査をした後に、それを自由と規制に分けるのですが、実際はその費用を一旦精査した後、その費用の性質に応じて、固定費用と可変費用

にまず分けます。さらに、その固定費用と可変費用をそれぞれ規制と自由に分けていきます。

詳細な説明をする時間がないですが、固定費を規制と自由に分ける際に、2対1対1で分けるという方法がございます。可変費については、発受電量というのがありまして、その比率で分けるとか、一定のルールというものがあって、それに基づいて自由と規制に分けています。

○実積委員 分かりました。そうすると法律の下のレベルというか、法律よりさらに細かいところで、かなりの事務作業というか、こういった規制料金を導入するためにはかなり準備作業をした上で、おそらく電力会社が実際の計算はするようになると思いますけど、そちらのほうと意見交換というか、教えるというか、そういうことをした上でないと、なかなか導入は難しいということと理解しました。ありがとうございます。

○山内主査 ありがとうございます。

それでは、大橋委員、どうぞ。

○大橋委員 ありがとうございます。大変丁寧な御説明ありがとうございました。

考え方として、効率化係数に典型的に表れているような気がしていますが、適正な報酬率の考え方とか、あるいは適正な原価の考え方というのは、基本的には、自らを含めて過去の数字、あるいは他社との比較でやられている。それは、恐らくそういうふうに測ることが適正かつ合理的だという考え方が背景にあるのかと思います。

他方で、過去を参照することが必ずしも合理的かどうかということはある程度かと思っていて、一例として、例えば今政府全体として賃上げをしていこうというときには、おそらく過去の数字で言うと3%に達していない。ただ、そうした場合には過去ではなくて、フォワードルッキングで考えていかないと、なかなか3%に行かないと思いますが。この辺りの点はどう考えるのか。遅効性があることは致し方ないとするのか、あるいはフォワードルッキングで考えるのか、考え方を教えていただければと思いました。

○山内主査 下津課長、お願いいたします。

○下津取引監視課長 大橋委員、ありがとうございます。過去のものを参照しながらやるという方法がベースとしてはありますけれども、確かに御質問のように、必ずしも過去を振り返る、過去のデータなり情報をベースにすることが適切ではない場合があるというのは、おっしゃるとおりかと思えます。

ちなみに、今スライドで効率化係数の設定方法ということで出させていただいております。

まして、この中でも、過去6年平均ということで、実は各事業者の過去6年分を見ております。これはなぜ過去6年かといいますと、2016年に自由化されておりますので、過去6年間は今と事業環境がそう変わらないだろうということで過去6年分を見ております。他方、過去10年分にすると余計な4年分が入るとということで、一応過去を振り返るに当たっても、本当に振り返るのに適切なものかどうかというところは精査した上で、どれだけ振り返るかというのを決めております。

それから、フォワードルッキングで考えるべきケースが出た場合ということですが、これはお答えになっているかどうかわかりませんが、当委員会から経済産業大臣にルールを変えるべきだと建議をしており、その中で、物価変動等に関する規定を入れてあります。これは、今後物価が上がっていくようなものは、一定の条件の中で原価に織り込む余地を認めてもよいようにルールを改正しようという建議をしたものでございます。

ただ、これも完全にフォワードだけを見ているかということ、そうではございません。一定の条件というのが、過去の一連の傾向として消費者物価や雇用者所得が変動している場合、その一連の傾向を見た上で、将来の物価上昇なり減る分も含めて、反映していかどうかを決めることになっているからなんですけれども、フォワードルッキングで考える要素も一応こういう形で入れてはどうかとしているところでございます。

すみません。お答えなったかどうか分かりません。

○大橋委員　とんでもないです。ありがとうございます。徐々に改善しながら進んでいるということを御説明いただいたものだと思います。大変ありがとうございました。

○山内主査　よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、荒牧委員、どうぞ。

○荒牧委員　荒牧と申します。御説明ありがとうございました。

素人質問で恐縮ですが、電力料金というのは、各地域の電力会社の様々な事業環境やそのエリアの様々な要因等を反映して、多少の価格のばらつきが生じる、あるいは申し込むプランによっても、いろんな価格形態を選べるという形だと思っています。例えば北海道や沖縄等の地域差がある程度価格に反映されていると理解しています。

一方で、郵便料金というのは地域にかかわらず、ユニバーサルサービスを強く維持しないといけないという状況にあるわけですが、電力会社において、エリア独自の価格構成のほかに、全国統一的に必ず同一レベルでなければいけない価格を構成する要素みたいなものがあるものでしたら、参考までに教えていただきたいです。

○山内主査 下津課長、お願いいたします。

○下津取引監視課長 ありがとうございます。電気の規制料金ですけれども、基本的には各社の状況に応じてばらつきがございますので、この費目は何円で各社共通というのは、私自身存じ上げませんし、おそらくないと理解しております。実は電力は各社がどういうふうに電源を調達するか、もしくは発電も一緒の会社でございましたら、どの発電所が動いている、動いていないの、今後動くようになるのか、そういうものもコストに反映されますので、基本的にはばらばらだと考えていただければと思います。

○荒牧委員 よく理解しました。ありがとうございます。

○下津取引監視課長 国民生活に密着した電気という性質もございますので、そこはきちんとした経営ができる上で、必要なコストをしっかりと精査していくということかと思えます。

○荒牧委員 分かりました。ありがとうございます。

○山内主査 ありがとうございます。

それでは、藤沢委員、どうぞ。

○藤沢委員 ありがとうございます。素人な質問で恐縮ですけれども、電力の場合というのは、恐らく需要はどんどん高まっていく中での様々な規制だと思いますけど、郵便の場合は、需要が恐らく減っていくであろうという中での料金をどう考えるかということになるかと思っているのですが、このいろいろな規制料金の決め方において、需要が減っていく場合と増えていく場合で変化が起きるのかどうかというのは、どのような見解になりますでしょうか。

○下津取引監視課長 ありがとうございます。スライドの17枚目でございますけれども、この前提条件というところに電力需要の想定というのを書いておまして、各社が電力の規制料金をつくるには、原則大体向こう3年を念頭に置きながら、その原価を見繕ってくるのですが、そのためには、その向こう3年の電力需要の想定をきちんと各社は計算しないとイケないわけです。

もちろん我々でも、その想定が合っているかどうかというのは確認しますが各社で電力需要の想定をします。したがって、電力需要の多い、低いというものが原価に影響するのかというのは、それはおっしゃるとおりでございます。

どう影響するか。これはもちろんケース・バイ・ケースというのは、それもそのとおりです。例えば電力需要が小さければ、電力を作るための燃料、これも小さくなるわけです。

のでコストは安くなる方向に行くだろうと思います。他方で電力の規制料金というのはいろいろな費目があり、それを全部合わせた額ですので、最終的なものが高くなるか、低くなるかというのは分かりません。ただ、電力需要というのは規制料金の原価に影響を与えます。

○藤沢委員 分かりました。ありがとうございます。

○山内主査 ありがとうございます。ほかにいらっしゃいますか。

今の電気の消費量、需要が増えるか、減るかというのは、現在、境目にあり、全体で見ると、実は電力の使用量はこれまで減ってきたところですが、このところ、例えばAIだとかデータセンターだとかそういうものが出てきて、全体的に増えるのではないかということがあり、逆にそれが一つの大きな課題になっていると思います。今日の規制料金については低圧の話なので、直接今のデータセンター等とは関係ないと思いますけれども、全体的なトレンドとしてはそういうことだと思います。

よろしいでしょうか。それでは、最初の電力料金については以上とさせていただきます。

下津課長、どうもありがとうございました。

○下津取引監視課長 ありがとうございます。

・国土交通省 鉄道局

○山内主査 それでは次に移りまして、国土交通省から、鉄道運賃・料金制度について御説明いただきたいと思います。国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長の児玉さん、どうぞよろしく願いいたします。

○児玉都市鉄道政策課長 どうぞよろしく願いいたします。国土交通省都市鉄道政策課長の児玉でございます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

山内主査、御出席の委員の皆様におかれましては、日頃より国土交通行政、とりわけ鉄道行政への御理解、御協力を賜りましてありがとうございます。本日は鉄道の運賃・料金制度につきまして御説明をさせていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず資料の構成、最初の1ページ目、2ページ目のところで大まかに全体的なところを説明した上で、細かい話に入ってまいります。

まず鉄道運賃でございますが、総括原価方式となっております。最初に申し上げておきますけれども、先ほど電力の話と相当程度共通するものもございますので、同じようなと

ころもあるかもしれませんが、重複御容赦いただければと思います。

総括原価方式ということでございまして、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になっています。ただ、例外もございまして、例えば加算運賃と呼ばれている制度がございすけれども、こちらは、例えば羽田に行くときに京急に乗りますと、50円追加で加算運賃がかかります。

これは羽田まで行く線路を造るときに大きな設備投資があったものでございまして、これに対応する料金を50円と定めているというものもございすけれども、基本的には個別の線路ごとに原価を見ていくというよりも、全ての事業者の線路の原価をまとめて見ていく総括原価方式でございす。

その上で上限認可制を取っておりまして、かつて運賃そのものが認可の対象であったところ、上げるときはもちろん、下げるときも認可は必要でございましたが、平成12年の鉄道事業法の改正におきまして、上限認可ということで、上限の範囲内の運賃を設定し、割引につきましては届出で随時可能であるというような状況でございす。

その上で最近の法改正におきましては、協議運賃と呼ばれるような運賃制度もございまして、こちらは地元との協議が整いましたら、地元におけるローカルな支線のようなところが念頭にございすけれども、当該路線の運賃原価を見ながら、柔軟に運賃設定ができるような仕組みでございす。

その上で、運賃変更命令といたしましては、上限認可でございすので、不当に高くなるという状況はあまり想定していないところでございすので、不当な差別的な運賃と不当な競争で安売り競争、こういったものに関する変更命令がございすし、また、利用者の利便その他公共の利益を阻害している場合には、業務改善命令ということで変更命令もかけることができるというところでございす。

続きまして1枚めくっていただきまして、2ページ目でございす。鉄道運賃制度におきましては、先ほど、電気料金でもヤードスティックとございすけれども、鉄道につきましてもヤードスティック方式を取り入れておりますが、詳しくは後ほど御紹介させていただきます。

上限認可につきましては先ほど触れましたので、割愛させていただきます。

3つ目でございすけれども、100億円以上の事業者につきましては本省で、それ以外につきましては地方運輸局で認可を行っているというものでございす。

1枚めくっていただきまして、少し細かく見ていきたいと思ひます。3ページの資料で

ございます。鉄道事業法におきまして、運賃は人、物品の運送に対する対価として考えられておりまして、料金につきましては、運送以外の設備の使用、運送以外の役務に対する対価と整理してございます。

運賃につきましては、基本的に上限認可制が取られておりまして、この考え方につきましては、支払わなければ鉄道輸送の利用が不可能であって、不当に高額な料金を強いられるおそれがあるなど、利用者の利益に与える影響が多いものが上限認可制となっております。

他方で事前届出制となっておりますのが、新幹線の特急料金以外の特急料金、その他グリーン車料金みたいなものがございますけど、これについては基本的に、料金を払わなくても列車に乗れるといったものですか、あるいは最近始めましたバリアフリー料金でありますけれども、支払う必要はあるのですが、相対的に高くなく、バリアフリーの整備促進といった目的と比べると、利用者の利便に与える影響が大きいと考えられるものにつきましては、事前届出制となっております。

その他、入場料金みたいなものにつきましては無規制となっておりますけど、これは利用者の利益に与える影響は相当程度軽微であるということで、無規制になってございます。

1枚めくっていただければと思います。そういった運賃の体系を全体的にまとめるとこちらでございます。左側にありますのが運賃、右側にありますのが料金でございます。先ほど申し上げました運賃、普通の旅客運賃は切符を1回買って幾らの世界と定期の運賃、加算運賃、こういったものにつきましては上限認可の対象でございます。認可を受けた範囲内で回数券で割引をする、そういったものは届出可能というのがございます。

右側、料金のところを見てまいりますと、新幹線の特急料金につきまして認可の対象でございますが、それ以外につきましては届出というふうに記載をさせていただいております。

1枚めくっていただければと思います。運賃のタリフですけれども、4つの種類がございます。

一番上にありますのが対キロ制でございます。キロ当たりでいくらといった運賃でございます。基本的にJRの運賃計算はこういった形になっておりますが、遠くまで乗れば乗るほど少し運賃が減っていく、遠距離通減制を取っているというものでございます。

2番目は対キロ区間制でございます、一定の距離を基準として区間を定めて運賃を出しているやり方でありまして、私の最寄りの路線でありますと、渋谷駅から乗って私の最寄り駅とその次の駅と同じ運賃になってはいますが、そういったものが対キロ区間制でございます。

3つ目の区間制といいますのは、これはキロではなくて駅で区切っているものでございます。4つ目の均一制というのは、舞浜にありますディズニーリゾートラインのように、どこまで行っても同一運賃、こういった均一制を取っているところもありまして、こういった考え方で運賃タリフが設定されているというものでございます。

1枚めくっていただきまして、上限認可制の考え方でありまして、先ほどの例えば対キロ区間制のように、どこまで乗ったら幾らという階段状の運賃上限で認可をした上で、実際の運賃はその範囲内で届出で設定が可能というところでありまして、例えば最近回数券は少なくなりましたが、オフピーク回数券の割引率と通常回数券の割引率と土日の回数券の割引率が違うというようなことが届出の範囲内でできていたというものでございます。

1枚めくっていただければと思います。総括原価方式でございます。先ほど申し上げたとおり、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤という考え方でございまして、それはこちらにありますとおり、総括原価は左側の総支出と右側の総収入を比べるというものでございます。

少し細かく中身を見ていきたいと思っております。1枚めくっていただければと思います。原価計算の範囲でございます。基本的には経常的な性格を担保するために、固定資産売却損益のような特別損益につきまして、原則として入れないこととしておりますが、大規模災害による災害損失等につきましては、災害復旧のような費用もございまして、原価算定の対象とすることができるとされております。

また、最近、鉄道会社は鉄道以外の事業も多角化しているところが多くございまして、鉄道事業部門を他の事業と区別した上で収支を計算するという仕組みになってございます。

他部門と関連する収入原価は案分した上で、鉄軌道分をきちんと鉄軌道事業部門に帰属させるということで、関連事業からの内部補填は運賃認可上考慮しないという仕組みになってございます。

1枚めくってください。ヤードスティック方式でございます。電気料金制度でもござい

ましたけれども、基本的には基準を定めた上で、それより高いか低いかで見ていこうというものがヤードスティック方式でございますが、A、B、C 3者があって、純粹3者の平均値を取って、平均値を超えていると非効率であるといったことは、様々な事業環境の異なる事業者がございまして、難しいため、鉄道事業のヤードスティック方式におきましては、事業環境の違いを補正する指標によって回帰分析した回帰式から、個々の事業者ごとの基準値を定める方式を採用することによりまして、そういったデメリットを解消するように努めているところでございます。

また、そういった回帰式に使用するデータにつきましては、公表データを用いておりますが、回帰式、その単価、基準コスト等の結果につきましては、毎年公表させていただいているものでございます。

こちらの公表データにつきましては、鉄道事業会計規則に基づいて会計情報が整理されておきまして、これが鉄道統計年報という形でオープンになっていますので、こういった年報のようなオープン情報、そしてそれでも足りないものにつきましては、個別の事業者にご調査をお願いして出していただいて計算しているところでございます。

1枚めくっていただければと思います。ヤードスティック方式の適用範囲でございます。これは基本的には事業者間で比較可能な営業費について適用しているところでございますが、JR 6社、そして大手民鉄15社、地下鉄10社、それぞれ事業の形態に特徴がございますので、JR 6社と大手民鉄と地下鉄とで、それぞれのグループごとにヤードスティック方式で比較しまして、中小民鉄は事業環境、経営環境が非常にばらつきが多いものですので、適用はしていません。

そしてヤードスティック方式によって算定された基準コストにつきましては、ある程度標準的なコストができて、それよりも高いか低いかで議論しますが、そのコストをもって直ちに、質がいい悪いですとか、事業がうまくいっていない、そういった評価をするものではないと理解をしているところでございます。

1枚めくっていただければと思います。先ほども申し上げましたとおり、右側にJR、大手民鉄、地下鉄、3つございますけれども、それぞれ事業環境を加味した回帰分析の説明変数を用意してございまして、例えばJRの線路費におきましては、JR北海道は除雪費用が大きくかさむわけでございますので、こういったものを説明変数に入れることで、そういったものが過大に評価されないようにしているところでございますが、当然地下鉄には除雪という概念はありませんので、そういうのは入っていないとか、こういった形

で、線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費といった項目について、それぞれ事業者の特徴を加味した回帰変数を用いることで、比較可能な基準コストを算出するように努めているというものでございます。

1枚めくっていただければと思います。効率化のインセンティブでございます。これはボーナス和半と書いてございますけれども、ヤードスティック方式は基準コストを出した上で、基準コストよりも高いA社みたいなところにつきましては、コストが高過ぎるため、総括原価は基準コストで見る、というものでございます。

B社のように基準コストよりも低いところだと、それだけ効率化が進んでいるという評価も可能でございますので、基準コストよりも下がっているうちの半分は、原価として見ることでインセンティブとしている。残りの半分につきましては原価に入れないことで、結果的に運賃がその分上がらないというようなものでございます。

1枚めくっていただければと思います。先ほどのインセンティブは他事業者との比較でございましたけれども、同一事業者内の経年変化の努力率も同じように見ていまして、例えば、前回の運賃改定時にはそういったコストが基準ラインから120%多かった事業者が、さらに10%乖離が生じ、130%になりましたというときには、年がたって10%費用がさらに増えているわけでございますので、それは努力を怠ったということで、10%分の半分につきましてはマイナス評価をしております。

他方、10%改善された事業者におきましては、130%から120%に10%頑張って減らしておりますので、その10%のうちの半分はインセンティブとして増やすということで、経年でも努力した事業者にインセンティブが得られるように努めているところでございます。

1枚めくっていただければと思います。レートベース方式でございます。先ほどの事業報酬のところでございますが、配当金、支払利息といった資金調達に関するコスト、これは事業報酬でございますが、これにつきましては、レートベースに一定の報酬率を乗じて計算するという方式を取っております。具体的には1枚めくっていただければと思いますけれども、先ほどの電力に近いやり方でございますが、対象資産をきちんと見た上で、この報酬率につきましては、自己資本と他人資本を3対7に加重平均した上で出していくといったものが、事業報酬のレートベース方式となっているところでございます。

1ページめくっていただければと思います。減価償却費と諸税等につきましては、個別の事業者によって異なりますので、個別に積み上げて算定しているところでございます。ただこれは減価償却費を、設備投資を空積みして積み上げるようなことはないように、当

然その分の設備投資がされるかは見ているところでございます。

1枚めくっていただければと思います。原価計算の期間でございます。我々は運賃改定時の収支計算におきましては、複数年度、平年度3年分を見た上で原価計算期間としています。これは一番下の原価計算の例のところでございますとおり、毎年毎年少しずつ当然、収入・原価は異なってくるわけでございますけれども、3か年平均した上で運賃改定の原価として見ていくことによりまして、規制コストの縮小、経営の安定の確保に努めているというものでございます。

1枚めくっていただければと思います。運賃・料金に関しましては、収入原価算定要領がありますが、本年の4月にこちらの改定を行ったところでございます。その背景にございましたのは、コロナ禍もございまして、ライフスタイルの変化があり、特にテレワークが始まったものですから、定期券で通うお客様が相当程度減っておりまして、なかなか戻ってこないという状況もございます。

そういったものを踏まえまして、改めて総括原価の算定内容を見直して、具体的には、先ほどは平年度3年分としておりましたけれども、最長6年まで設備投資を見ていこうということ、また、特に政策的必要の高い設備投資、防災・減災対策こういったものにつきましては、将来的な設備投資計画をやることを確認した上で、前倒しして総括原価に計上を認める、そういった運用を取っているところでございます。

また人材の確保につきましても、人件費につきましても実績値のみならず、統計に基づく伸び率も反映することが可能であるとか、様々時代に見合った変更をしているというものでございます。

1枚めくっていただければと思います。あとは運賃改定の手続の流れでございまして、これは恐らく郵便も同じような手続ではないかとは思いますが、国土交通省が事業者から認可申請を受けたときには、パブリックコメントにかけつつ、我々のほうで言いますと運輸審議会というのがございまして、そこへ諮問をして答申を得る手続と、あとは消費者庁に協議をした上で消費者委員会の御意見を頂戴する手続と、あとはJR、大手民鉄、こういった大きなところにつきましては、物価問題に関する関係閣僚会議に付議をする、こういった手続があるところでございます。

1枚めくっていただきまして、地方運輸局権限の売上げ規模が比較的小さい事業者につきましても、地方運輸局が利害関係人から意見聴取、一般利用者等からパブリックコメントをした上で、認可をできるというような仕組みになってございます。

最後、最近の運賃改定の状況でございます。こちらは令和4年の東急を皮切りに、こういった形でかなり昨今の物価高騰の影響も踏まえて、運賃改定への認可申請が出てきておりまして、実際認可をしているというところでございます。

1枚めくっていただきますと、地方運輸局権限でございまして、地方運輸局ベースにおきましても、これだけの運賃改定が最近行われているというような状況でございます。

駆け足ではございましたけれども、私からの説明は以上とさせていただければと思います。どうもありがとうございました。

○山内主査 児玉課長、どうもありがとうございました。鉄道の運賃・料金について、一般にあまり知られていないですが、鉄道の運賃と料金は別なので、運用もそのところは少し別になっているということもあります。また、鉄道のこの総括原価というのは典型的な総括原価のやり方かと思います。

あともう一つ、ヤードスティック方式はかなり大きく出てきますが、ヤードスティック方式は今、電気も取り入れています、おそらく鉄道のほうが先に取り入れていた、先に定式化したのではないかと思います。

それでは、御質問、あるいは御意見があれば伺いたいと思いますけれども、先ほどと同様をお願いしたいと思います。どなたかいらっしゃいますか。

さらに言うと、算定要領を4月に改定しましたが、この内容、特に設備投資についての考え方というのは結構画期的なものだということは言えるかもしれません。

いかがでしょうか。それでは、男澤委員、どうぞ。

○男澤委員 御丁寧な御説明どうもありがとうございました。

1点教えていただきたいことがございます。先ほど電気料金制度で、資料に、原価算定期間終了後の事後評価ということで、一旦定めた料金に関して、必要以上に高くなっていないかを確認する評価を行う仕組みというものが記載されておりました。この鉄道運賃・料金制度に関して、まず改定時の収支計算ということでは理解したのですが、改定等のない場合においてこのような評価の仕組み等があるのか、あるいは別の考え方に基づいていらっしゃるのか、この辺り御教示いただければと思います。

○児玉都市鉄道政策課長 ありがとうございます。鉄道運賃につきましては、長らく物価高騰のなかった時代もございますので、一般的な制度といたしましては、事後的にチェックする制度はございません。他方、コロナ禍で運賃改定申請があったものにつきましては、コロナの状況によって一時的に旅客が減っているのか、あるいはそうではないのか、なか

なかそういったところの見極めが難しかったという事情もございますので、そういったものにつきましては、運賃認可をする際に、改めて年限が過ぎたら確認させていただく、こういった条件を付して認可をしているというような運用させていただいているところでございます。

○山内主査　よろしいですかね。鉄道運賃は、主要なものをほとんど上げていなかったですから、そういう意味ではこのアップをしているという意味ではなかったです。

それでは、東條委員、お願いいたします。

○東條主査代理　御説明どうもありがとうございました。スライドの最後のほうで、直近の運賃改定の状況というのを御説明いただきました。今のやり取りにもあったとおり、コロナという特殊要因や近年の物価上昇に応じて運賃改定の申請が行われているというのは理解しました。

先ほどの藤沢委員の問題意識と少し関連しますけれども、郵便の場合には第1回の委員会で、かなり悲観的なシナリオが将来予測として示されたと理解しています。すなわちデジタル化の進行等の市場の構造的要因により、ユニバーサルサービスの対象となる郵便物数は、どんどん減っていく。このように需要が急速に縮小していくようなケースで、どれぐらいの頻度で料金改定が行われなければならないのかというのが、気になっています。鉄道の場合は、過去20～30年遡ると、どれぐらいの頻度で運賃改定というのが申請されて認可を受けてきたのでしょうか。

○栗原旅客輸送業務監理室長　お答えさせていただきます。鉄道局の栗原でございます。

これは実は、示しておりますのが東急電鉄、令和4年から示させていただいておりますけれども、これ以前というのは、結局物価も上がっていなかったということもありまして、平成7年、8年ぐらいから、ほぼ運賃改定は行われておりません。ですので、ここに挙がっている事業者はほぼ全てが、本当に二十何年ぶりの運賃改定というような状況であったものでございます。

○東條主査代理　ありがとうございました。

○山内主査　ほかにいかがでしょうか。

藤沢委員、どうぞ。

○藤沢委員　藤沢です。ありがとうございます。今の東條先生に続けてなのですが、地方の場合も同じようにあまり頻度高く改正していないのでしょうか。特に地方のほうで乗客はどんどん減っていると思います。またバスを見ていると乗客が減っている中で、

公費等の補助金を出して何とか守っているというケースが多いと思いますが、鉄道の場合はどうなっているのでしょうか。

○栗原旅客輸送業務監理室長　　まず地方の運賃改定の状況ですけれども、地方のほうもおおむね大手と同じように、これまではそれほど頻繁には行われていないというところ
です。ただ、事業者によっては数回あったところもあるかと思いますが、事情によ
って違うところはありますが、大勢はあまり変わらなかったということだと思います。

それから補助金に関しましては、特に鉄道の場合は、運営費自体に補助金が入っている
ということをございませので、そういう面で、それが直接運賃に影響しているというこ
とは、あまりないかと思っております。

○藤沢委員　　ありがとうございます。

○山内主査　　そのほかいかがですか。

○藤沢委員　　藤沢です。もう一つ質問してもいいでしょうか。

○山内主査　　どうぞ。

○藤沢委員　　郵便の場合というのは、先ほどの電力とか、それから鉄道のように、比較対
象があるようでないというふうにイメージしておりまして、そうした場合にやはり地方
の非常に零細な路線なんかは、他社との比較というようなところでいろいろな評価をす
るときには、どのように基準づくりというのをなさっているのでしょうか。

○栗原旅客輸送業務監理室長　　そういう意味では先ほども御説明させていただいたよう
に、大手私鉄やJRは他社との比較ということで原価を算定しておりますけれども、中小
民鉄においては御指摘のように、他社との比較もかなり難しいということもありますの
で、基本的には個社ごとでその会社の実績等を見て、平年度に計上する経費が適切かどう
かというのを個別に見ていくというような形で運用しているものでございます。

○藤沢委員　　ありがとうございました。

○山内主査　　そのほかいかがですか。荒牧委員、どうぞ。

○荒牧委員　　荒牧でございます。御説明ありがとうございました。

交通運賃の場合、例えば消費税率の変更や、それ以外の値上げにより1円単位の動きが
あったときに、今は例えばSuica等の電子決済が導入されているということで、そこ
が、郵便料金で端数の1円切手を貼ったりする状況とは大分違うというか、便利な、料金
の変更がしやすい状況にあると思っております。現実問題として、例えば1円、2円上げる
といった変更は、システム上非常に簡単にできるのかということと、それから、一部まだ

電子決済が導入されていない地方の路線とかがあると思いますが、1円単位でやるのか、あるいは端数切捨てで10円単位とかでやっているのか、その辺の実情ももしよろしければ教えていただけますでしょうか。

○栗原旅客輸送業務監理室長　　まず鉄道の運賃につきましては、基本的には過去から10円単位というのを基本にしていまして、それは自動券売機で切符を発売するとか、そういうのが基本になっておりましたので、基本的には10円単位ということでした。ICカードが導入されて、1円単位が可能になって、実際導入されているわけですので。そういう意味では、ICカードが導入されていないところは、引き続き10円単位の運賃を現在でも適用しているということになっております。

そのときに、運賃改定のしやすさということがございますけれども、確かにICカードは1円単位で対応できるようにはなっているのですが、これは事業者から聞いている話ですけれども、そのICシステムの変更にかなり手間がかかるということで、それほどすぐに切替えができるものではないと聞いています。それによって運賃改定に要する期間が短くなったということは特になく、むしろ余計に時間がかかるようなところもあるという形で聞いております。

○荒牧委員　　それは意外ですね。

加えてですが、10円単位の改定ときは、切上げや切捨て、四捨五入といったところはどうなっているのですか。

○栗原旅客輸送業務監理室長　　消費税を2%上げるということであれば、会社として2%上がるように調整をして、切上げするところ、切捨てするところも調整して、全体で消費税率の上昇と同じになるように合わせるということで対応しております。

○荒牧委員　　そうすると、帳尻を合わせるような形で結構面倒ですね。なるほど。

○栗原旅客輸送業務監理室長　　そうですね。例えば基本的には四捨五入して、四捨五入してしまうとちょっと多過ぎるという場合は切捨てですが、そういう調整になると思います。

○荒牧委員　　よく分かりました。ありがとうございました。

○山内主査　　今の補足ですけど、鉄道の運賃というのは、相互乗り入れとかいろいろありますので、ある1社が変えると他社まで変えなくてはいけないというのがあり、それが面倒。システムは随分改良されて、それも前よりは楽になったようですけども、先ほどの鉄道局から説明があったように、そんなに簡単ではないというのがあります。

○荒牧委員 なるほど。分かりました。ありがとうございました。

○山内主査 そのほかありますか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、児玉課長、どうもありがとうございました。今日は大変参考になったと思います。

○児玉都市鉄道政策課長 ありがとうございます。

・日本郵便株式会社

○山内主査 それでは、電気料金と鉄道についての運賃・料金システムの御議論でしたが、最後に、第1回委員会で、郵便事業と宅配事業のコスト配賦について御質問がありました。これを踏まえて、日本郵便株式会社から御説明をお願いしたいと思います。

それでは、日本郵便株式会社の執行役員でいらっしゃいます指宿様をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○指宿執行役員 日本郵便の指宿でございます。よろしく願いいたします。

資料に沿って御説明したいと思います。まず資料の1ページ目を御覧ください。こちらですが、そもそも、業務別の収支の報告につきましては、日本郵便株式会社法第14条に規定されており、それを受ける形で日本郵便株式会社法施行規則第16条に具体的な方法が規定されております。

施行規則の別表において、費用項目ごとの配賦の方法などについても指定されておりますが、具体的な計算方法を総務大臣に提出し、計算結果につきましては、公認会計士又は監査法人による、適正に作成されていることについての証明書を取得した上で提出することとされております。

次のページ、2ページ目をお願いいたします。こちらのほうが具体的な別表についての整理の方法についてなんです。まず具体的な説明の前に、事業の実態について御説明いたしますので、8ページをお願いいたします。

郵便・物流事業の業務の実態についてですが、多くの工程で郵便事業と宅配事業は一体的に行っております。宅配事業もゆうパックとゆうメールに分かれるのですが、ゆうメールにつきましては、ほぼ全ての工程で郵便と一体的に運営をしております。

下のほうに表をつけておりますが、例えば郵便局の窓口につきましては、郵便局にいらっしゃる方はお気づきかと思うのですが、基本的にほとんどの局で、郵便の窓口と金融の窓口という形でカウンターを分けております。郵便の窓口のほうで、郵便であっても宅

配であっても、全てそちらの窓口で同じ社員が引受けを行うというような、そういった事業の実態となっております。

また、1-4、取集のところですが、取集というのは、各集配を行う窓口局で引き受けたものや、郵便差出箱で引き受けたものを、郵便局、集配局に運ぶという工程ですが、こちらも1台の軽四輪車でまとめて運ぶというような形になっておりまして、郵便は郵便、宅配は宅配のような、そういった形で分けて行うというようなことはしておりません。

区分作業につきましては、ゆうパックと郵便というのは作業場所なども異なっていますし、使う機械なども異なっているのですが、郵便とゆうメールにつきましては、例えば定形サイズのものであればどちらも書状区分機を使いますし、定形外のサイズのものであれば、機械が配備されている郵便局におきましては、フラットソーターを使うというような形で行っております。

実際問題として、郵便局においては日報という形で、毎日自局の取扱いの業務量を管理しているのですが、そちらのほうも郵便と荷物というような区別はなく、例えば小物何通、大物何通といった、形状による違いや、特殊取扱の有無などといった形で把握をしていて、郵便何通、荷物何通というような形では把握をしておりません。

極端なことを言いますと、郵便局で郵便配達の仕事をしている社員で、今日自分が郵便を何通配ったか分かる社員はいないという状況になっております。総通数は分かるのですが、郵便何通、ゆうメール何通というのは、その物自体を見ないと分からないため、相当一体的に運営しているという形になっております。

資料の2ページ目にお戻りください。こちらのほうが施行規則の別表についている整理方法の部分となります。上の整理方法のところの1項で、直課できるものは直課するということが定められておりまして、2項で、直課できないものについては下の考え方で商品別に配賦をすることになっております。

こちらで下のほう、例えば営業原価であれば、人件費はこういう方法、燃料費はこういう方法という形で、具体的にこういった形で、それぞれについてどういったものを使って配分をするかということが、省令で規定されているという形になっております。

3ページ目をお願いいたします。こちらが、郵便・物流事業における費用整理の概要になるのですが、郵便・物流事業における費用の整理は、ABCと呼ばれる活動基準原価計算を用いております。細分化した作業単位で整理をし、その作業単位に整理された費用を関連する商品に整理するという方法を行っております。

下の図が大まかな流れとなっているのですが、まず郵便局の費用につきまして、人件費や集配料など費用項目ごとに分けておりますので、そちらを、窓口の引受けや地域間運送、配達といった作業工程ごとに区分を行います。その作業工程別に区分をしたものについて、例えば窓口引受けであれば物数比であったりとかというような形で、それぞれの商品別に配賦をしていくというような形を取っております。

次のページがもう少し細かく書いたものになるのですが、例えば人件費につきましては、2ページの施行規則におきましては、「同条各号の複数の業務に直接従事している職員の勤務時間比、同条各号の業務のいずれかの業務に直接従事している職員の人員数比又は作業内容を同じくする職員の集団ごとの業務において取り扱う件数の比若しくは体積の比」というふうにされております。

具体的に人件費をどのようにやっているのかについては、まず①のところですが、社員に対する給与につきましても、管理者のもの、内務社員のもの、外務社員のものといった、作業内容を同じくする職員の集団ごとに、まず人件費を按分するという形になります。

それを、人件費につきましては作業時間比でやるのですが、例えばソリューションセンターなどのようなものはロジスティクス事業しか行っておりませんので、そういった社員の人件費はロジスティクス事業に直課をする形になりますが、それ以外のゆうパックであったり郵便であったり、様々なものを扱っている社員につきましては、この①のところで分類したそれぞれの集団ごとに勤務時間比率を用いて、この②の作業工程別に配賦を行っております。

やはり、管理者はもちろんそうですが、内務社員と外務社員によって、それぞれの工程ごとにどこの作業をしているかとか、その割合も変わってきますので、こういった形で①で分けて、それぞれの固まりごとにそれぞれの作業時間の勤務時間比を調査した結果に基づいて配賦をするという形にして、②のようなものを作ります。この作業工程別に配賦したものをそれぞれの工程ごとに、物数比などによって商品ごとに配賦をするというような形を取っております。

またもう一つ、例えば減価償却費につきましては、「関連する固定資産価額比、固定資産を使用して直接行う業務において同条各号の複数の業務に直接従事している職員の勤務時間比、取り扱う件数の比若しくは体積の比又は面積の比」とされております。

減価償却費は大きく建物と機械に分かれますが、それぞれやり方が異なっております。例えば建物の減価償却費であれば、郵便局ごとに何に使うスペースかというのを調査し、

面積比で作業工程別に配賦しております。大体ここは引受けで使っているとか、区分作業で使っているということが分かれるものが多いため、そういった形で郵便局のスペースをどういう用途のものかというふうに分けて、それを工程別にまず配賦をするという形にしております。その工程別に配賦された費用を、物数比などによって商品ごとに配賦するという流れになります。

他方、機械につきましては、まずそもそもこの作業工程を作るときに、手区分と機械区分に分けた形で作っておりますので、機械につきましては機械区分のところに配賦をすることになります。使う機械によってどの商品を使うかというのは異なりますので、それぞれの機械ごとに処理する商品の物数比で費用を配賦するというような、そういった流れで行っております。

次のページ、5ページ目を御覧いただきたいのですが、こちらは2023年度の例ですが、計算した結果を示したものになります。郵便の中でも、郵便法の中で種類別の収支の公表も義務づけられておりますので、例えば内国郵便や、一種幾ら、二種幾らといった形でそれぞれ出すのですけれども、これまで御説明したような形でやっておりますので、商品ごとによく見ていただくと、人件費の割合も異なっていますし、運送費の割合とかも、それぞれ比率は商品ごとに結果的に変わるといような形の計算結果になります。

次の6ページを御覧いただきたいのですが、こちらが郵便物に限った形の工程別の費用になります。直接業務と間接業務に分かれるのですが、例えば直接業務のほうで見ますと、郵便の特性ですが、もちろん国際なども入るので、一概には言えないのですが、多くの郵便につきましては、例えばポストでの引受けや、また大口のお客様が一度に何万通、何十万通というものを差し出すということで、引受けの工程は相対的にあまり費用がかからない。

また継越というところ、こちらは区分の作業や輸送の作業になるのですが、こちらのほうも荷物などに比べますとやはり1通ごとのサイズが小さいということもありまして、あまり比率としては高くならなくなっております。やはり結果的に配達にかかるコストが非常に大きいという形になっておりまして、郵便局の実態としても、1人で配達できる通数にはやはり限りがあるということもありまして、機械化などもなかなか進みにくいということで、結果的に配達にかかるコスト割合が非常に大きいというのが郵便の工程別費用の特徴となっております。

最後、7ページ目を御覧いただきたいのですが、こちらは配達工程のところですが、特

徴的といえますか、基本的には郵便の配達というのは、毎日決まったルートで配達していくことになります。そのため、当然区ごとに異なるのですが、大体1人の社員が毎日同じ区を担当している場合は、同じくらいの距離を走行するという形になります。

そのため、バイクの走行距離があまり変わらないというようなこともありまして、取扱量が多くても少なくても、費用はあまり変動しにくい形となっております。そういった事業構造の中で、特にゆうメールはそうですが、郵便と荷物を同時に運んでいくことによって、結果的に配賦計算によって、費用の2、3割を荷物が負担をしているというような状況になっておりまして、現状においても郵便と荷物を合わせて運行していることによって、結果的に郵便は、郵便単体でやるよりも相当配賦される費用が軽く済んでいるという形になっています。

簡単ではございますが、説明は以上となります。

○山内主査　　どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただきましたコスト配賦について皆さんから御質問、御意見を伺いたいと思います。同様にチャットでこちらにお知らせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

まず、私から確認したいのですが、これは省令で決められているというのが基本だと思うのですが、配賦基準自体というのは、見直しとかそういうものはあまりないのか、いかがですか。

○指宿執行役員　　省令そのものについては、基本的に変更はほとんどないという認識をしております。我が社の中でも、作業のやり方が変わったりしますと、当然土台をいじらなければならないものというのはいじりますし、そういった形でやっていますので、毎年計算方法がころころ変わるというようなことはなく、基本的には同じ計算方法で、新しくデータが取れるようになったとか、使う機械が変わったとか、そういった事情がある場合について、配賦の方法を変更するというような形で行っております。

○山内主査　　基本的にABCでアクティブディベースでやりますということですが、そのアクティブディベースの考え方だとかそういうのは、考え方自体を変えるということもあまりないのですね。

○指宿執行役員　　そうですね。基本的にはあまり一から計算方法を大きく変えるというようなことはなく、毎年の調査結果や、先ほど申し上げましたように、作業のやり方の変更に応じて見直しを図っているというような形になります。

○山内主査 なるほど。ありがとうございます。どなたか御質問いらっしゃいますでしょうか。三浦委員、どうぞ。

○三浦委員 三浦です。御説明ありがとうございました。

御質問ですが、8ページのオペレーションの状況のところ、運送、配達等についての図が出ております、ここの2-3の真ん中にあります運送のところ、飛行機とトラックの絵が出ておりますが、先日、報道番組か何かで、例えば新幹線の空いた車両で、今後例えば宅配の荷物ですとかそういうものをお送りするというようなお話を、耳にしました。例えば郵便であっても、新幹線は確かに早く多く運べますので、大量のものはないのですが、今後取り入れるご計画はあるのでしょうか。

○指宿執行役員 モーダルシフトのほうは一定行っておりまして、図には飛行機とトラックしかないのですが、現状もJR貨物につきましてはそれなりに使っております。やはり郵便の中には余裕承諾といいまして、3日間とか7日間、通常のスPEEDよりも遅くていいですよ、その代わりちょっと料金を下げますというような割引制度もありますので、特に7日余裕承諾というようなものにつきましては、極力鉄道で運べるものについては鉄道を使うというような形でやっております。

それ以外にも、やはり国交省の旗振り、で、地方で貨客混載を進めているようなところにつきまして、そちらのほうも御協力というような形で載せている場合などもございます。

○三浦委員 分かりました。ありがとうございます。

もう一つは、多分これは郵便だけではないのですが、最低賃金の引上げの話題がいろいろ出ております。もちろん電気も鉄道も、働いている方がたくさんおられますので、この先の見通しをそれぞれ出されていても、一番かかる人件費という意味では、最低賃金の値上げと同時に、見通し金額がかなり変わってくる可能性というのは仕方がないことだと思います。その辺について何かございますでしょうか。参考までに聞かせていただければと思います。

○指宿執行役員 やはり郵便・物流事業の場合、人件費の割合が相当高い形になっております。恐らく鉄道や電力というのは、どちらかという大きい設備を使ってやっているので、人件費割合はそこまで高くないと思うのですが、郵便の場合、相当人件費割合が高いので、おっしゃるとおり、人件費の上昇のインパクトが相当大きくなっております。

時給制社員と正規社員といるのですが、時給制社員につきましては、やはり最低賃金が上がったことに合わせて、最低賃金を超える賃金の社員も含めて、その一定の割合を上げ

るような形にしておりますので、やはり最低賃金が上がると時給制社員の人件費が大きく上がっております。

それ以外にも、特にここ1、2年そうですが、今政府の旗振りもあります、春闘のときにベアなども行っている関係で、人件費単価の上昇というのが、事業財政的にはやはり相当大きな影響を与えるような形となっております。

○三浦委員 ありがとうございます。

○山内主査 ありがとうございます。答えづらいので私が代弁しますが、鉄道も電気も人件費の上昇をどういうふうに積み込むか、これからの議論の対象になると思います。実積さん、どうぞお願いします。

○実積委員 実積です。詳細な説明ありがとうございます。

お話を聞いていて、昔、郵便局長をやっていたときのことを思い出したのですが、郵便局の需要というのは波動性が高いと思うのです。かつてはそうで、今も年賀状が減ったといえ、その部分が大きいかなと思っております。当時は、年末年始になると全部の会議室が埋まるけれども、ほかのときは空いていて、卓球台を置いていたというイメージがありますが、今回の費用配賦を考えられる際に、そういった空室の状況というか、年末年始以外は使っていない部分の部屋や設備はどのように考慮されているのでしょうか。具体的には、空き部屋などについて、例えば他に貸す、などといった有効活用は検討されておられるかというのが1点目の質問です。

それから配達工程についても、費用の2、3割は小包が負担しているというご説明だったと思います。これについても、ピーク時以外の平常時は、多分空気を運んでいるような状況が多いと思うのですが、その空き容量がどの程度存在しており、それについてはコスト算定上どのように考慮されているのでしょうか。

要はお客さんがいないというか、荷物が無い状況だけど、本当はもっと小さいバイクがあればいいのだろうけれども、そういう無駄な部分とは言いませんが、空気を運んでいる部分がどのくらいあるのか、その運んでいる部分に関して、何かほかの業務で埋めるということは今後検討の余地はあるのかどうか、そこをお伺いしたいなと思いました。

以上です。

○指宿執行役員 まず余剰スペースですが、実は現在、ここ数年間は特にそうですけれども、局ロジといいまして、郵便局のほうで簡単なロジ作業を受託するということを進めております。単純に荷物を引き受けて配達するだけではなく、例えば、当然有料ということ

が前提ですが、その上でゆうパックのラベル貼り付けや、そういった形のものをロジスティックス事業として、大きなソリューションセンターだけではなくて、各郵便局でもそういったことで増収を図っていくような取組をしており、そういった形でスペースの有効活用というのにも図っております。

2番目ですが、どちらかというといふ余剰スペースというよりも、局ごと、例えば東京のど真ん中の局とやはり地方の田舎のほうの局ですと、バイクの1日当たりの走行距離や通数が違います。

結果的に、都市部などにおいては載り切らないために往復するというところもあるのですが、そういったことがない限りは、要は1日の勤務時間に応じて、その時間が十分に活用できるようにということで、どちらかというといふ地方のほうに行きますと持っていく郵便物が少ないので、積載性では少ないのですが、代わりに走行距離がすごく長くなるので、そういった形で無駄にならないようにという取組はしております。

基本的には今後のところで言いますと、郵便物が減っていく中ですと、やはり既存の荷物を増やしていこうということで、ボテ箱と呼んでいるのですが、現在バイクの後ろにつけて郵便物を入れる箱も、段階を追って大型化してきて、そこも大型化をすることで、比較的小さいゆうパックを配達に持たせるというような形で効率化を図っていきたいなと考えて、進めております。

○実積委員 ありがとうございます。いろいろ効率化を進めておられるということですが、その配達の部分の費用は4割かかっており、逆に言えば、局留めや、ほとんど全て私書箱に配達すると、この4割は要らなくなると思われました。その辺り、可能性としては検討の余地はあるものでしょうか。

○指宿執行役員 現状につきましては郵便法の縛りもあるため、そもそも法制上難しいということもあるかと思うのですが、他方でやはりお客様の都合ということも多分にあると思いますので、そここのところのバランスを見ていくということかなとは思っています。

○実積委員 分かりました。ありがとうございます。

○山内主査 ほかに御質問等ございますか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、今回の議事全体を含めて、また委員の方から御発言を含めて、何か改めて御発言があるという方がいらっしゃいましたら、少し時間がありますので承りますが、いかがでしょうか。どなたかいらっしゃいますか。よろしいですかね。ありがとうございました。

それでは、以上で本日の議題は終了ということになります。

(2) その他

○山内主査 最後に、今後のスケジュールについて事務局から説明いただきたいと思
います。

○折笠郵便課長 事務局でございます。次回の会合につきましては、11月22日金曜日の10
時からの開催を予定しております。議事につきましては、関係者からのヒアリングを予定
しておりますが、詳細につきましては改めて御案内をさせていただきます。

以上です。

閉 会

○山内主査 ありがとうございました。それでは、以上をもちまして、本日の会議は終了
となります。御協力をいただきましてどうもありがとうございました。

(以上)