

**総合資源エネルギー調査会電気事業分科会
第1次報告**

～燃料費調整制度の見直しについて～

平成21年1月

総合資源エネルギー調査会電気事業分科会

目次

1．基本的考え方	1
(1) 燃料価格の急激かつ大幅な変動	1
(2) 具体的な検討項目	1
2．料金反映の仕組み(タイミング・方法)	3
(1) 料金反映までの期間および料金反映の適用期間について	3
(2) 料金反映の対象期間について	4
(3) 新たな料金反映の仕組みについて	6
(4) その他の論点(料金反映までの期間の更なる早期化について)	7
3．調整ルールの在り方	8
3 - 1．調整上限について	8
(1) 需要家保護の観点	8
(2) 燃料価格の変動実績の観点	10
(3) 制度導入後の環境変化を踏まえた調整上限の在り方について	10
3 - 2．基準平均燃料価格から一定の範囲内での燃料価格変動について	11
4．今後の行政関与の在り方	12
5．新制度の実施時期と移行措置	14
6．おわりに	15
総合資源エネルギー調査会電気事業分科会及び料金制度小委員会における審議の経過 ..	16
電気事業分科会 委員名簿	17
料金制度小委員会 委員名簿	18

1. 基本的考え方

(1) 燃料価格の急激かつ大幅な変動

平成20年10月、電気事業分科会は、経済産業大臣からの「昨今の燃料価格の大幅かつ急激な変動及び地球温暖化問題への対応の必要性の高まり等の電気事業を取り巻く状況変化を踏まえ、今後の電気料金制度はいかにあるべきか」との諮問に基づき、電気料金制度改革の審議を開始した。具体的な審議は、電気事業分科会の下に料金制度小委員会を設置し、専門的かつ集中的に行った。まずは喫緊の課題である、燃料価格の大幅かつ急激な変動を踏まえた電気料金制度について、燃料費調整制度のあり方を中心に具体的検討を行った。

燃料費調整制度は、燃料価格の影響を外部化し、その変動に応じて電気料金を定期的に調整（増額又は減額）することにより、事業者の経営効率化の成果を明確にし、経済情勢の変化を出来る限り迅速に料金に反映させると同時に、事業者の経営環境の安定を図ることを目的としている。平成8年1月に制度を導入した後の燃料価格の変動は、同制度に基づき適切に電気料金に反映されており、制度導入時の目的は一定程度は達成してきたと考えられる。

他方、制度導入以降20\$/b前後で安定していた原油価格は、長期的な需給の逼迫化傾向や地政学的リスクの増大、資源ナショナリズムの台頭などの要因により平成19年度末には110\$/b台に到達するなど、この6年間で5倍以上に上昇した。これに加え、平成19年以降は原油市場に対する投機マネーの流入等が要因と考えられる急激な価格の高騰により一時期は147.27\$/b(平成20年7月11日WTI 価格¹)まで上昇した(瞬間最高値)。その後、世界的な金融危機による景気後退等の要因により原油価格は急落し、足元では42.63\$/b(平成21年1月7日WTI 価格)まで低下している。

このような原油価格に代表される燃料価格の大幅かつ急激な変動という昨今の状況下においても機動的な対応が可能となるよう、燃料費調整制度について必要な見直しを行うことが求められている。

(2) 具体的な検討項目

今次の燃料費調整制度の見直しに当たっては、制度導入時に検討された趣旨及び項目を出発点としつつ、電気事業法の目的である、「電気の利用者の利益の保護」と「電気事業の健全な発達」を如何に両立させて行くかという視点が重要である。

このような考え方に基づき、今次の燃料費調整制度の見直しに係る具体的課題・論点を整理すると以下のとおりとなる。

¹WTI 価格とはニューヨーク原油市場における価格を表す。(WTI = West Texas Intermediate)

[論点 1] 料金反映の仕組み（タイミング・方法）

現行の燃料費調整制度の下では、燃料価格が短期間で大幅に変動した場合、その通関統計²価格が 2 四半期遅れで電気料金的大幅な変動として反映される。燃料価格変動の実績や影響、事業者の収支への影響、公共料金である電気料金に求められる安定性の観点等を踏まえ、燃料価格変動を料金に反映させる仕組み（タイミングや方法）について、料金変動の平準化という視点を含め、どのように考えるべきか。

[論点 2] 調整上限を含めた調整ルールの在り方

燃料費調整制度は燃料価格変動を料金に反映する制度であるが、料金改定時に設定される基準平均燃料価格から各四半期における平均燃料価格への変動分を需要家に自動転嫁する上限として「調整上限」（基準平均燃料価格の 50%増）が設定されている。燃料価格変動の実績や影響、料金原価に占める火力燃料費の比率の高まり、事業者の収支への影響、需要家にとっての料金負担の観点等を踏まえ、調整上限を含めた調整ルールの在り方について、どのように考えるべきか。

[論点 3] 今後の行政関与の在り方

燃料費調整制度の創設後、料金引下げ時等の需要家利益を損なうおそれのない料金改定を行う場合の届出制が導入され、以後の料金改定においては、事業者の経営効率化努力等も寄与して届出料金改定が行われ、認可申請は行われていない。事業者が直接コントロールできない燃料価格上昇の結果として（届出料金改定前と比しても）電気料金が上昇している近年の実績、経営効率化の成果を明確化することの重要性の観点、経営の自主性や機動性の観点、認可プロセスに係る規程を整備した後の環境変化、諸物価の変動傾向等を踏まえ、今後の行政関与の在り方について、どのように考えるべきか。

なお、諮問内容のうち、燃料費調整制度以外の部分については、本報告のとりまとめ後に検討を行い、平成 21 年春頃を目途に第 2 次報告としてとりまとめ、本報告と併せて答申とすることとしたい。

²通関統計（正式には貿易統計）とは、関税法第 102 条に基づき作成される、日本から輸出及び積戻し並びに輸入された貨物に関する品目・量・価格をまとめた統計。（財務省作成）

2. 料金反映の仕組み（タイミング・方法）

[論点 1] 料金反映の仕組み（タイミング・方法）

現行の燃料費調整制度の下では、燃料価格が短期間で大幅に変動した場合、その通関統計価格が2四半期遅れで電気料金の大幅な変動として反映される。燃料価格変動の実績や影響、事業者の収支への影響、公共料金である電気料金に求められる安定性の観点等を踏まえ、燃料価格変動を料金に反映させる仕組み（タイミングや方法）について、料金変動の平準化という視点を含め、どのように考えるべきか。

現行の燃料費調整制度は、2四半期前の通関統計による原油、LNG（液化天然ガス）、石炭の価格に基づき平均燃料価格を算出し、料金改定時の基準平均燃料価格からの変動額を基に、四半期ごとに電気料金を自動的に調整する仕組みとなっている。すなわち、3ヶ月間の平均燃料価格を、3ヶ月間（燃料価格確定後からは約2ヶ月間）のタイムラグの後に、3ヶ月ごとに料金に適用することとなっている。

料金反映の仕組みについては、燃料価格変動をより迅速に料金に反映するべきとの指摘や、公共料金である電気料金についてはある程度平準化されてなだらかに変化していく仕組みにすべきとの指摘がある。

そこで、今次の制度見直しに当たっては、燃料価格の料金反映までの期間（タイムラグ）をどれほど短縮することが可能か、何ヶ月ごとに調整を適用することが適当か、料金反映の対象期間を燃料価格の何ヶ月分とすることが適当か、という3つの視点から検討を行った。

（1）料金反映までの期間および料金反映の適用期間について

現行制度においては、客観性の観点や事業者の燃料調達に係る経営努力を維持する観点から、実際に購入する価格ではなく、直近の円建て通関統計価格の実績値を採用することとしている。これらの観点は引き続き重要であることから、今後も通関統計に基づく燃料価格を用いることが適当である。

その場合、料金反映までの期間および料金反映の適用期間は、燃料価格変動を迅速に料金に反映させるという観点から、通関統計の公表スケジュール³や検針日の設定⁴等を踏まえ、

³通関統計における各月の燃料の輸入価格には、第1段階の締切日で作成した「速報値」（当該月の翌月下旬公表）、輸入申告内容の事後的な確定又は訂正を各段階で反映させた「輸入9桁速報値」（翌月末公表）、「輸入確報値」（翌々月末公表）がある。現行の調整の際には、「輸入9桁速報値」と「輸入確報値」にはほぼ誤差が生じないことから、直近1ヶ月分については「輸入9桁速報値」を用いることとしている。

⁴料金の算定期間は、前月の検針日から当月の検針日の前日までの期間となる。検針日により需要家ごとに実際の使用期間が異なるため、例えば5月分料金は、最も早い場合で4月1日から使用される電気に適用されることとなる。（実際の検針作業は約1ヶ月かけて順次実施。）

料金反映までの期間（タイムラグ）を現在よりも1ヶ月短縮し、最短である2ヶ月とした上で、毎月調整を適用する仕組みとすることが適当である。

このとき、燃料費調整単価⁵の確定から適用までの期間が従来に比べ短縮されるため、これまで事業者が行っている燃料費調整単価の事前周知を行う手法のうち、検針票への表示や営業所等での早期の掲示が困難となり、Webサイトへの掲示が中心となる点や、従来に比べ料金水準が頻繁に変動することとなる点にも留意が必要である。なお、規制需要家の中にはWebサイトを見られない需要家も存在することから、そうした需要家に対する配慮も必要である。

（2）料金反映の対象期間について

料金反映の対象期間については、燃料価格の急激かつ大幅な変動等の状況変化を踏まえた料金変動の平準化・大幅変動の抑制の観点からは、より長い期間の平均価格を用いることが望ましい。他方、燃料価格を速やかに料金に反映し終え、事業者の収支への影響を可能な限り少なくするという観点からは、各月又はより短い期間の平均価格を用いることが望ましい。

そこで、これらの観点を踏まえ、平均燃料価格の対前期変動幅、期ずれ⁶による事業者の収支影響額について、現行ケース及び料金反映を1ヶ月前倒ししたケースと、（1）で適当とされた2ヶ月タイムラグ、毎月調整を採用した上で、料金反映の対象期間が1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月と異なるケースの合計5つのケースを想定し、過去の燃料価格の実績等を基に検証を行った。

< 料金反映の対象期間の分析に用いた各ケース >

	ケース0(現行)	ケース0'	ケース1	ケース2	ケース3
料金反映までの期間	最短3ヶ月	最短2ヶ月	2ヶ月	最短2ヶ月	最短2ヶ月
料金反映のタイミング	3ヶ月毎	3ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎
料金反映の対象期間	3ヶ月平均	3ヶ月平均	1ヶ月	3ヶ月平均	6ヶ月平均
具体例	1-3月期料金は前年7-9月通関統計価格を反映	1-3月期料金は前年8-10月通関統計価格を反映	1月期料金は前年10月通関統計価格を反映	1月期料金は前年8-10月通関統計価格を反映	1月期料金は前年5-10月通関統計価格を反映

平均燃料価格の対前期変動幅の検証

燃料費調整制度が導入された平成8年1月から平成20年9月までの期間において、燃料価格の実績を基に、各ケースにおける電力10社の平均燃料価格の対前期変動幅について検証⁷した。

⁵燃料価格の変動額を基に算出される1kWhあたりの調整額。

⁶期ずれとは、実際の燃料価格が料金に反映されるまでのタイムラグにより、ある期間の収支においては、燃料費調整制度による収入額と燃料費に差が生じることをいう。燃料価格の上昇局面においては期間収支の悪化要因に、下落局面においては好転要因となる。

⁷直近の大幅に燃料価格が変動している状況においては、対前期変動幅は大きくなっている。

その結果、対前期変動幅が±5%以内に収まる確率が、ケース0（現行制度）においては40%に止まり、ケース1（各月価格の毎月反映）でも80%であるのに対し、ケース2（3ヶ月平均）では93%、ケース3（6ヶ月平均）では98%となった⁸。

<平均燃料価格の対前期変動幅が±5%以内である確率>

	ケース0(現行)	ケース0'	ケース1	ケース2	ケース3
料金反映までの期間	最短3ヶ月	最短2ヶ月	2ヶ月	最短2ヶ月	最短2ヶ月
料金反映のタイミング	3ヶ月毎	3ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎
反映対象期間	3ヶ月平均	3ヶ月平均	1ヶ月	3ヶ月平均	6ヶ月平均
北海道	34%	49%	72%	90%	97%
東北	40%	51%	84%	97%	100%
東京	47%	51%	84%	95%	100%
中部	48%	55%	84%	95%	100%
北陸	34%	47%	80%	90%	97%
関西	40%	51%	84%	94%	99%
中国	38%	49%	82%	95%	99%
四国	30%	40%	71%	84%	95%
九州	55%	60%	86%	97%	100%
沖縄	32%	51%	79%	92%	97%
10社単純平均	40%	50%	80%	93%	98%

(各種資料を基に事務局作成)

<試算の前提>

・各社の平均燃料価格は、各ケースにおいて前提としている料金反映対象となる燃料価格と、実際の諸元(、 、)を基に算出

期ずれによる事業者の収支影響額の検証

平成8年度以降、燃料価格実績を基に、各ケースにおける電力10社の期ずれによる期間収支への影響を、想定燃料費用に占める比率の平均値・標準偏差を用いて検証した。

その結果、ケース0'（現行制度の1ヶ月前倒し）と比較すると、ケース1（各月価格の毎月反映）、ケース2（3ヶ月平均）では期ずれの影響について改善効果が見られる一方、ケース3（6ヶ月平均）を用いた場合では、振れ幅が大きくなり期ずれ問題は悪化することとなった。

⁸対前期変動幅が±10%以内に収まる確率についても同様に検証すると、ケース0：81%、ケース0'：79%、ケース1：98%、ケース2：100%、ケース3：100%となった。

< 想定燃料費用に占める期ずれ影響額比率（10社計ベース）>

	ケース0(現行)	ケース0'	ケース1	ケース2	ケース3
料金反映までの期間	最短3ヶ月	最短2ヶ月	2ヶ月	最短2ヶ月	最短2ヶ月
料金反映のタイミング	3ヶ月毎	3ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎	1ヶ月毎
反映対象期間	3ヶ月平均	3ヶ月平均	1ヶ月	3ヶ月平均	6ヶ月平均
平成8年度	-13.52%	-11.73%	-7.23%	-9.55%	-12.30%
平成9年度	4.97%	4.88%	4.51%	4.67%	4.61%
平成10年度	17.22%	15.06%	8.59%	11.89%	15.25%
平成11年度	-14.49%	-13.70%	-9.81%	-11.77%	-13.09%
平成12年度	-10.48%	-8.21%	-3.77%	-5.97%	-9.39%
平成13年度	1.89%	1.88%	0.71%	1.39%	1.43%
平成14年度	-3.25%	-2.99%	-1.75%	-2.42%	-2.69%
平成15年度	3.69%	2.83%	1.54%	2.20%	2.72%
平成16年度	-9.17%	-7.11%	-3.82%	-5.42%	-7.95%
平成17年度	-14.90%	-12.91%	-8.05%	-10.48%	-13.52%
平成18年度	-2.32%	-1.38%	-0.68%	-1.01%	-2.49%
平成19年度	-11.92%	-10.71%	-7.11%	-8.93%	-10.63%
単純平均(μ)	-4.36%	-3.68%	-2.24%	-2.95%	-4.00%
標準偏差(σ)	9.47%	8.34%	5.27%	6.81%	8.44%
68%(μ±σ)の確率で 含まれる範囲	-13.83 ~ 5.12%	-12.02 ~ 4.67%	-7.51 ~ 3.03%	-9.76 ~ 3.86%	-12.44 ~ 4.43%

(各種資料を基に事務局作成)

<試算の前提>

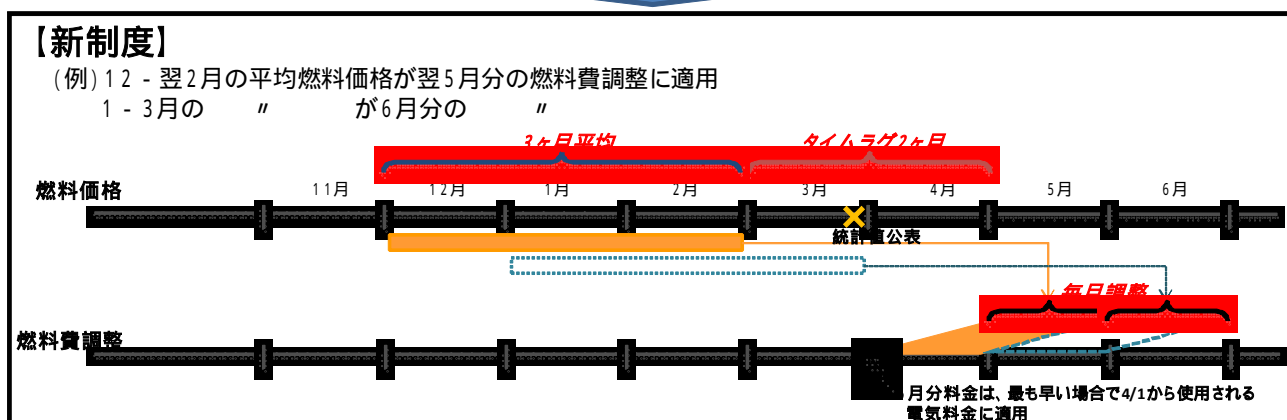
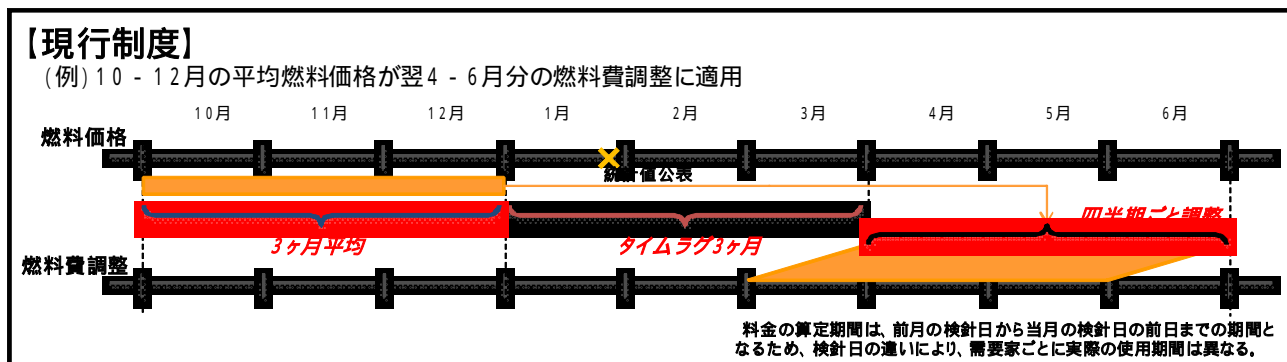
- ・平成8年度から平成19年度までの各年度(計12年間)において、10電力会社を対象に期ずれの影響額を試算した上で、各年度ごとに10社分の影響額を合計
- ・各年度における期ずれの影響額は、以下の値の差分として試算
 想定燃料費用 = 各月の通関統計に基づく燃料価格の実績値から算出される平均燃料価格を基に、燃料費調整単価(全需要平均)と各月の全需要量(kWh)の積を総和したもの
 想定燃料収入 = 各ケースにおいて前提としている料金反映対象となる各月の平均燃料価格を基に、燃料費調整単価(全需要平均)と各月の全需要量(kWh)の積を総和したもの
- ・各年度における影響額を基に、当該年度の想定燃料費用(本来回収すべき燃料費)に占める比率を試算
- ・各ケースについて各年度における比率の単純平均と標準偏差を算出

及び の検証結果を総合的に評価すると、料金反映の対象期間については、現行方式との比較で、料金変動の平準化及び期ずれによる事業者の収支影響の双方に改善効果が認められる、3ヶ月分の平均価格を採用することが適当である。

(3) 新たな料金反映の仕組みについて

(1) 及び(2)での検証を踏まえれば、料金反映の仕組みについては、料金反映までの期間を現在よりも1ヶ月短縮し最短である2ヶ月とした上で、3ヶ月分の平均価格を毎月反映する方式で行うことが適当である。

< 新たな料金反映の仕組み >



(4) その他の論点 (料金反映までの期間の更なる早期化について)

現行制度では、通関統計価格について、1、2ヶ月目は輸入確報値を、3ヶ月目は輸入9桁速報値をそれぞれ用いて調整を行うこととしている。この点につき、料金反映までの期間を更に1ヶ月分早期化するために、1ヶ月目は輸入確報値、2ヶ月目は輸入9桁速報値、3ヶ月目は推計値をそれぞれ用いるという考え方もある。

燃料価格のうち原油価格については、指標となるドバイ原油価格⁹を用いて相当程度の確度で推計が可能である一方、石炭価格については現時点では適当な指標価格が存在しないことから、確度の高い推計は不可能である。近年は石炭価格も大幅かつ急激に上昇しており、複数の会社においては火力発電に占める石炭比率が7～8割に達していることも踏まえると、平均燃料価格の推計値と実績値との間には、相当程度の誤差が生じる可能性が高い¹⁰。

このように、石炭等の価格推計に生じる不確実性を踏まえると、推計値を用いた反映期間の更なる早期化は、今後の検討課題とすることが適当である。

⁹ドバイ原油とは、ドバイ(アラブ首長国連邦の一国)で産出される原油の名称。日本は、原油の約9割を中東地域から輸入しており、その価格はドバイ原油の価格が主な指標となっている。

¹⁰LNGについては、輸入量の大部分が長期契約であり、現在はその価格決定方式の多くが数ヶ月前の通関統計における原油価格を基に決められているものの、スポット取引も増加傾向にあり、通関統計価格の変動幅も大きくなっている。

3. 調整ルールの在り方

[論点 2] 調整上限を含めた調整ルールの在り方

燃料費調整制度は燃料価格変動を料金に反映する制度であるが、料金改定時に設定される基準平均燃料価格から各四半期における平均燃料価格への変動分を需要家に自動転嫁する上限として「調整上限」(基準平均燃料価格の50%増)が設定されている。燃料価格変動の実績や影響、料金原価に占める火力燃料費の比率の高まり、事業者の収支への影響、需要家にとっての料金負担の観点等を踏まえ、調整上限を含めた調整ルールの在り方について、どのように考えるべきか。

3 - 1 . 調整上限について

現行の燃料費調整制度では、需要家保護の観点及び燃料価格変動の実績を踏まえて、調整上限(基準平均燃料価格の50%増)が設けられている(下限なし)。

制度創設時においては、以下の理由から、調整上限を基準平均燃料価格の1.5倍程度とすることが適当であるとされている¹¹。

「調整の上限」が「急激かつ大幅な燃料価格の上昇」に備えて設定されるものであり、毎年通常起こり得る程度ではなく、数年に1度程度の変動に対して実効ある上限とすべきこと

過去10年間の原油価格の上昇が改定時の価格に対して概ね1.5倍の幅に納まっていること

電気料金中の燃料費のウェイトは約10%まで低下し、燃料価格の1.5倍の料金影響は約5%程度であること

そこで、今次の制度見直しに当たっては、制度導入時に検討された項目・内容を出発点としつつ、導入時以降の環境変化も踏まえて、需要家保護の観点及び燃料価格の変動実績の観点から、調整上限について検討を行った。

(1) 需要家保護の観点

需要家保護の観点からは、調整上限は、上述のとおり、急激かつ大幅な燃料価格の上昇をすべて電気料金に反映させることが需要家に大きな影響を与えることから設定されている。

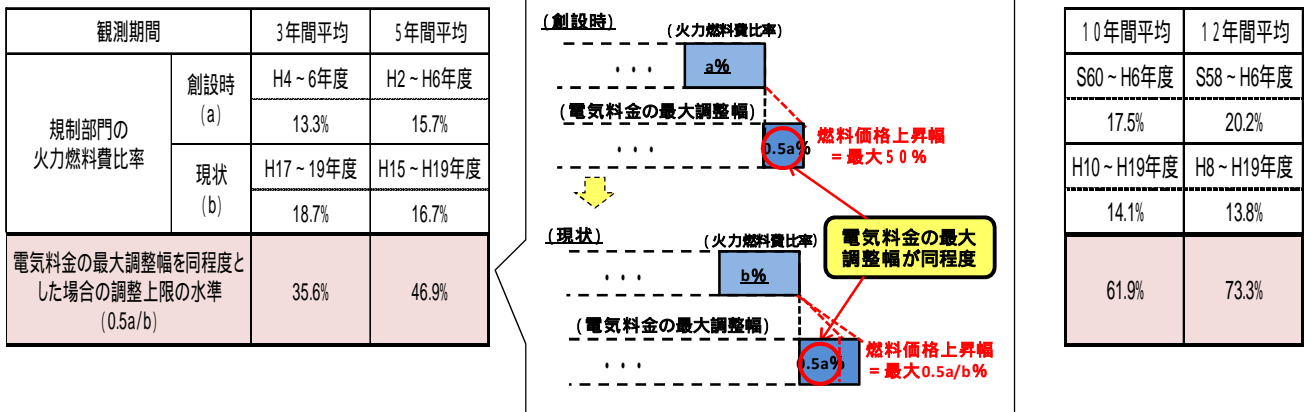
そこで、制度を導入したとき以降の規制部門における火力燃料費比率の変化を踏まえつつ、需要家保護の観点からの調整上限について検討を行った。具体的には、規制部門の電気事業費用に占める火力燃料費比率を算出し、制度創設時と現状とで燃料価格の調整上限までの変動による電気料金の最大調整幅が同程度となるような調整上限の水準を分析した。観測期間

¹¹電気事業審議会第30回料金制度部会資料3「燃料費調整制度について」(平成7年10月18日)より抜粋

については、昨今の燃料価格の急激かつ大幅な変動を踏まえ、制度創設時と現時点における過去3年間及び5年間の平均値とした。その結果、調整上限の水準は、3年間平均では35.6%、5年間平均では46.9%となった。

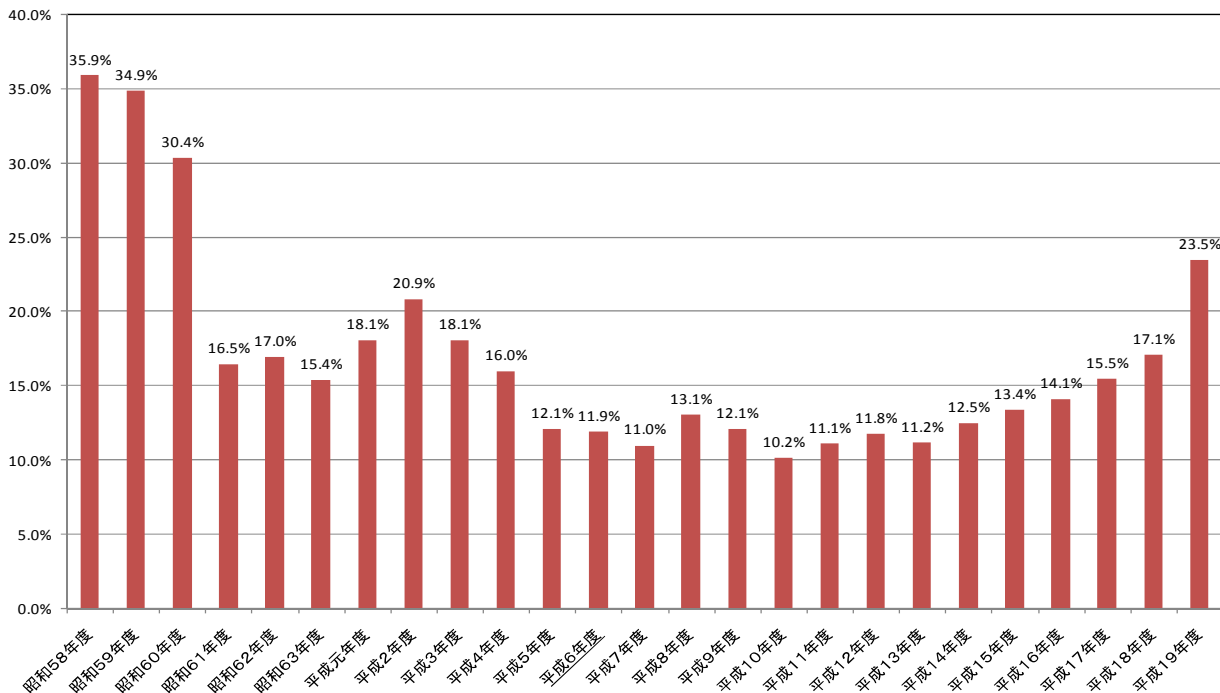
他方、過去10年間や、制度創設時からの12年間についても分析を行ったところ、10年間平均では61.9%、12年間平均では73.3%となった。

< 規制部門における火力燃料費比率に基づく調整上限水準の分析結果 >



(各社財務諸表、部門別収支計算書、使用電力量を基に事務局試算)

< 規制部門における火力燃料費比率の推移 (電力10社単純平均) >



(各社財務諸表、部門別収支計算書、使用電力量を基に事務局試算)

(2) 燃料価格の変動実績の観点

燃料価格の変動実績の観点からは、調整上限は、上限の超過が頻繁に生じる場合には事業者の収支に大きな影響を与え、電力の安定供給に支障をきたし得るという点も考慮し、上述のとおり、毎年通常起こり得る程度ではなく、数年に1度程度の変動に対して有効なものとして設定されている。

そこで、制度を導入したとき以降の燃料価格の推移や、料金改定の周期を踏まえつつ、燃料価格の変動実績の観点からの調整上限について検討を行った。具体的には、燃料価格変動の実績を基に、料金改定の周期の中で調整上限に到達する確率が現行制度と同程度となるような調整上限の水準を分析した。観測期間として直近3年間、5年間、10年間及び制度導入以降直近までの各期間について、任意の月において現状の平均的な料金改定の周期である8四半期(24ヶ月間)中に到達する平均燃料価格の最大値をそれぞれ算出した上で、観測期間における最大値の単純平均及び標準偏差を算出した(電力10社平均)。これらを基に、現状の料金改定周期の中で1.5倍を超える確率と、上限を超える確率が10%となるような調整上限を分析した。

その結果、現状の料金改定周期の中で上限に到達する確率が現行制度と同程度となるような調整上限の水準は、それぞれ直近3年間では91%、5年間では85%、10年間では73%、制度導入以降直近まででは67%となった。

< 燃料価格の変動実績に基づく調整上限水準の分析結果 >

観測期間	直近3年間	直近5年間	直近10年間	制度導入以降直近まで
単純平均	1.55	1.53	1.38	1.33
標準偏差	0.28	0.25	0.27	0.27
1.5倍を超える確率	56.34%	54.42%	32.68%	26.06%
調整上限を超える確率が10%となるような調整上限の水準	91%	85%	73%	67%

(財務省通関統計等を基に事務局試算)

<試算の前提>

- ・観測期間は、燃料価格のデータが入手可能な平成20年10月分が適用される月からそれぞれの期間をさかのぼり、分析を実施
- ・燃料価格の料金反映の方法・タイミングについては、タイムラグ2ヶ月、毎月調整、3ヶ月平均に基づき試算
- ・電力各社ごとに、各観測期間における基準燃料価格からの最大比率の平均値、標準偏差を算出した上で、10社平均値を算出

(3) 制度導入後の環境変化を踏まえた調整上限の在り方について

調整上限について、制度導入後の環境変化を踏まえ、需要家保護の観点及び燃料価格の変動実績の観点から検証したところ、観測期間の取り方により様々な調整上限が導き出されることとなった。

需要家保護の観点からは、直近の燃料価格が急上昇した時期の実績を重視すれば、調整上限の現行水準からの引下げも考え得るが、この影響を相対化すべく、長期の観測期間で制度

導入時と比較すると、調整上限は現行水準を上回ることとなる。

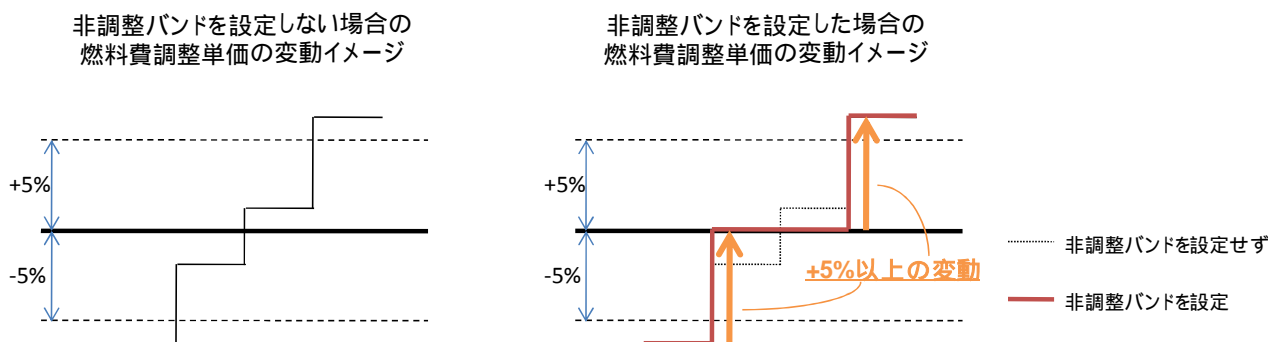
他方、燃料価格の変動実績の観点からは、直近の実績に基づけば、調整上限を現行より上方へ見直すべきとも考え得るが、長期の観測期間とすると、考えられる調整上限の水準は現行水準に近づくこととなる。以上の点に加え、殆どの電力会社において原価変動調整積立金¹²が残存していることも考慮すれば、調整上限については、今次見直しにおいて変更を行わないことが適当である。

3 - 2 . 基準平均燃料価格から一定の範囲内での燃料価格変動について

現行制度では、小幅かつ頻繁な変動を避ける観点から、料金改定時に設定した基準平均燃料価格と比べて、燃料価格の変動が一定の範囲内（ $\pm 5\%$ 以内）に止まる場合には調整が行われない仕組み（非調整バンド）となっている¹³。

本仕組みを引き続き維持した場合、非調整バンドが適用されるタイミングの前後においては、燃料費調整単価の大幅な変動が見込まれることから、今般の見直しにおける料金変動の平準化の考え方とは逆に作用することになる。

今次の制度見直しの趣旨に鑑みると、本仕組みについては廃止することが適当である。



¹²原価変動調整積立金は、昭和59年4月に通産大臣（当時）から電力業界に対し、石油価格の値下がり等によって発生した余剰利益はこれを明確な形で積み立てて、料金の長期安定化に活用して欲しいとの要請があり、電力各社は、この要請の趣旨を踏まえ、自主的な判断、株主総会の決議を経て創設したものである（昭和58～63年度までに積立を実施）。会社法上の任意積立金であるため、燃料費等の原価が高騰し、配当等を前提とした期間収支が不足する場合などに、株主総会の決議を経て取り崩される。（10社合計8583億円、平成20年6月株主総会後ベース）（出典：第3回制度・措置検討小委員会資料（平成16年5月11日開催）より抜粋）

¹³制度導入以降、燃料価格の変動が非調整バンド内であった確率は、約23%（10社平均）

4 . 今後の行政関与の在り方

[論点 3] 今後の行政関与の在り方

燃料費調整制度の創設後、料金引下げ時等の需要家利益を損なうおそれのない料金改定を行う場合の届出制が導入され、以後の料金改定においては、事業者の経営効率化努力等も寄与して届出料金改定が行われ、認可申請は行われていない。事業者が直接コントロールできない燃料価格上昇の結果として（届出改定前と比しても）電気料金が上昇している近年の実績、経営効率化の成果を明確化することの重要性の観点、経営の自主性や機動性の観点、認可プロセスに係る規程を整備した後の環境変化、諸物価の変動傾向等を踏まえ、今後の行政関与の在り方について、どのように考えるべきか。

これまでの電気料金制度改革は、「事前介入的・裁量型行政」から「事後監視型・ルール遵守型行政」へという大きな転換の流れの中で行われてきたところである。

行政による関与については、基本的には最小化して事業者の自主性を確保すべきであるとの指摘がある一方、家庭部門を含めた低圧需要については、平成20年3月にとりまとめられた電気事業制度改革の基本答申¹⁴において、現時点では自由化するのは適切ではなく、基本答申確定から5年後を目途に再検討を行うとしたことから、必要な関与は適切に行うべきであるとの指摘がある。

そこで、今次の制度見直しに当たっては、これまでの行政介入を最小化するとの方針は踏襲しつつ、燃料価格の変動による調整を通じた料金上昇時等に対する適切な行政関与の在り方について検討を行った。

まず、調整上限を突破することが確実に見込まれる状況¹⁵下での届出料金改定は、調整上限の設定趣旨との関係が問われることから、燃料費以外の費用の低下や原価構造の変化等、届出料金改定を実施する理由について、需要家の納得が得られるよう、事業者が徹底した説明責任を果たすことが必要である。なお、上限突破が見込まれる状況ではない場合においても、届出料金改定である以上、これまでと同様、事業者は説明責任を引き続き果たしていくことが求められている。

なお、届出料金改定を行い再設定される基準平均燃料価格が、改定前料金の基準平均燃料価格を上回ったとしても、改定後の料金水準は改定後の燃料価格によって決まるものであることから、それ自体は問題視・特別視すべきことではない。

¹⁴ 「今後の望ましい電気事業制度の在り方について」（平成20年3月総合資源エネルギー調査会電気事業分科会）

¹⁵ 具体例としては、燃料価格上昇局面において、届出時点で判明している通関統計実績から算定される直近月の平均燃料価格が改定前の調整上限を超過している場合が考えられる。

他方、規制小売料金である以上、行政においても、規制料金の妥当性を定期的に確認・評価することが求められており、届出料金改定の場合は電力会社が十分な説明責任を果たすべきではあるが、行政としても、値上げ認可申請の要否につき、そうした確認・評価を通じてチェックすべきである。

その際の確認・評価結果の扱いについては、著しく不相当と考えられる場合の変更認可申請命令の発動判断¹⁶と密接不可分であることから、認可プロセスに係るその他の論点とともに、平成21年2月以降引き続き検討することとする。

¹⁶電気事業法第23条においては『経済産業大臣は、電気の料金その他の供給条件が社会的経済的事情の変動により著しく不相当となり、公共の利益の増進に支障があると認めるときは、一般電気事業者に対し、相当の期限を定め、第19条第1項の認可を受けた供給約款（同条第4項の規定による変更の届出があつたときは、その変更後のもの）又は第21条第1項ただし書の認可を受けた料金その他の供給条件（第3項の規定による変更があつたときは、その変更後の供給約款又は料金その他の供給条件）の変更の認可を申請すべきことを命ずることができる。』とされている。

5 . 新制度の実施時期と移行措置

新制度については、出来るだけ早期の実施が求められる中、制度移行に伴うシステム対応等も勘案すると、新制度を平成21年度当初から施行し、5月分料金(4月検針日以降の使用分)から適用することが望ましい。

また、燃料価格の変動を料金に反映するまでの期間を短縮する新制度への移行に際し、特定月の燃料価格変動が料金に反映されない¹⁷ことは制度の趣旨からは望ましくないことから、適切な反映がなされるよう移行措置を講ずる必要がある。

なお、新制度の適用に際しては、移行措置も含めた新制度の内容について、規制需要家の理解が得られるよう、行政及び事業者は十分な説明を行うべきである。

¹⁷現行制度では、平成20年10-12月の平均燃料価格が平成21年4-6月分の料金に反映される。平成21年5月分料金から新制度を適用する場合、5月分料金は平成20年12-翌2月の平均燃料価格が、6月分料金は平成21年1-3月の平均燃料価格が、それぞれ反映されることから、新制度移行による未反映分は、平成20年10月分の燃料価格変動分の2/3、11月分の2/3、12月分の1/3、平成21年1月分の1/3を合計した値となる。

6 . おわりに

今次の電気料金制度の見直しに当たっては、まずは喫緊の課題である、燃料価格の大幅かつ急激な変動を踏まえた電気料金制度について、燃料費調整制度のあり方を中心に、料金反映の仕組み、調整上限を含めた調整ルールの在り方、今後の行政関与の在り方の3つの具体的課題・論点から検討を行った。

今回の検討結果は、制度導入時から現時点までの環境変化を踏まえ、様々な観点から検討を行ったものであるが、今後、更なる環境変化が生じた際には、必要に応じ適切な見直しを行うべきである。

総合資源エネルギー調査会電気事業分科会及び料金制度小委員会における審議の経過

第34回電気事業分科会（平成20年10月17日）

- ・ 経済産業大臣諮問と電気事業分科会への付託について
- ・ 電気事業を取り巻く状況変化を踏まえた電気料金制度の見直しについて
- ・ 料金制度小委員会の設置について

第1回料金制度小委員会（平成20年10月27日）

- ・ 昨今の環境変化を踏まえた今後の料金制度の在り方について

第2回料金制度小委員会（平成20年11月20日）

- ・ 燃料費調整制度の見直しについて

第3回料金制度小委員会（平成20年12月25日）

- ・ 燃料費調整制度の見直しについて

第4回料金制度小委員会（平成21年1月13日）

- ・ 第1次報告案について

第35回電気事業分科会（平成21年1月14日）

- ・ 第1次報告案について

電気事業分科会 委員名簿

会 長	鳥居 泰彦	慶應義塾 学事顧問
委 員	植草 益	電力系統利用協議会 理事長
	大歳 卓麻	日本アイ・ピー・エム株式会社 会長
	長見 萬里野	財団法人日本消費者協会 参与
	金本 良嗣	東京大学大学院経済学研究科 教授
	河野 光雄	内外情報研究会 会長
	齋藤 宏	株式会社みずほコーポレート銀行 取締役頭取
	佐々木 弘	神戸大学 名誉教授
	清水 正孝	東京電力株式会社 取締役社長
	末次 克彦	アジア・太平洋エネルギーフォーラム 代表幹事
	武井 務	株式会社エネット 代表取締役社長
	田中 知	東京大学大学院工学系研究科 教授
	張 富士夫	トヨタ自動車株式会社 代表取締役会長
	鶴田 俊正	専修大学 名誉教授
	常盤 百樹	四国電力株式会社 取締役社長
	鳥原 光憲	東京ガス株式会社 代表取締役社長
	内藤 正久	財団法人日本エネルギー経済研究所 理事長
	中垣 喜彦	電源開発株式会社 代表取締役社長
	南雲 弘行	全国電力関連産業労働組合総連合 会長
	八田 達夫	政策研究大学院大学 学長
	三田 敏雄	中部電力株式会社 代表取締役社長
	三村 光代	社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会 監事
	森 詳介	関西電力株式会社 取締役社長
	山地 憲治	東京大学大学院工学系研究科 教授
	横山 明彦	東京大学大学院新領域創造創成科学研究科 教授

(委員は50音順、計25名)

料金制度小委員会 委員名簿

委員長	金本 良嗣	東京大学大学院経済学研究科 教授
委員	上田 雄介	住友化学株式会社 取締役 常務執行役員
	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科 准教授
	長見 萬里野	財団法人日本消費者協会 参与
	大日方 隆	東京大学大学院経済学研究科 教授
	木場 弘子	キャスター 千葉大学 特命教授
	木村 滋	東京電力株式会社 取締役副社長
	河野 光雄	内外情報研究会 会長
	寺本 嵩	関西電力株式会社 常務取締役
	中村 公雄	株式会社エネット 取締役
	西村 貞一	日本商工会議所 中小企業委員長 大阪商工会議所 副会頭
	松村 敏弘	東京大学社会科学研究所 教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授
	山地 憲治	東京大学大学院工学系研究科 教授
	横尾 博	社団法人日本フランチャイズチェーン協会 常任理事

(委員は50音順、計15名)