

消費税率引上げに伴う公共交通運賃の改定について

国土交通省

消費税率引上げに伴う公共交通運賃の改定について

国土交通省では、平成25年10月1日の総理の消費税率引上げの判断を受け、公共料金等の改定に係る政府全体の基本的な考え方を踏まえつつ、公共交通運賃の改定について、当省の基本的な考え方を取りまとめ、関係者に通知した。(別添1参照)

首都圏の鉄道事業者、バス事業者の中には、平成26年4月の消費税率引上げの際に、ICカードを利用した「1円単位運賃」を導入したいとしているところがあったため、消費税率の引上げ分をより正確に転嫁する観点から認めることとした。

他方、現金運賃については自動券売機等の改修に多額の費用がかかることなどから、引き続き10円単位となる。

いずれにせよ、事業全体として105分の108以内の増収となることなどを前提に認めることとした。具体的な端数処理の方法については、(別添2参照)。

なお、消費税率の引上げに伴う運賃等への円滑かつ適正な転嫁について利用者の十分な理解を得るため、各社において、パンフレット、ホームページ等各種媒体による広報を行うとともに、利用者からの問い合わせに対応する体制を整え、適切に対処することとしている。(別添3参照)

各事業における運賃改定の概要は(別添4)参照。

「公共交通事業における消費税の運賃・料金への転嫁の方法に関する基本的な考え方」【平成25年10月29日】

1. 平成26年4月1日から現行消費税が消費税と地方消費税を合わせて8%の税率となる。消費税は、消費一般に負担を求める間接税であり、これを円滑かつ適正に転嫁し、利用者が公平に負担することが基本である。
2. このため、公共交通事業における消費税率引上げ分の運賃・料金への転嫁にあたっては、平成25年8月1日の物価担当官会議申合せに基づき、原則下記により適切に対応することとする。

記

- (1) 消費税率引上げ分については、事業者の改定申請がされた場合には、運賃・料金への転嫁を基本として対処する。
- (2) 消費税率引上げに併せて通常改定の申請が行われる場合には、個別案件ごとに厳正に対処する。
- (3) 端数処理については、合理的かつ明確な方法により行う。また、現行の運賃・料金体系を踏まえつつ、事業全体として108/105以内の増収となるよう調整する。
- (4) ICカード利用の普及を踏まえ、同一区間において、10円単位と1円単位の異なる運賃を設定する場合には、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に周知を徹底する。
- (5) 改定申請手続については、その運用をできる限り簡素化するなど、事業者の負担軽減を図る。

平成26年4月及び平成27年10月に予定されている消費税率(地方消費税率を含む。以下同じ。)引上げに伴う公共料金等の改定については、今般の消費税率引上げが段階的に実施されることにも配慮しつつ、下記のとおり取り扱うものとする。

1. 消費税率の引上げに伴い、公共料金等の改定申請がなされる場合には、税負担の円滑かつ適正な転嫁を基本として対処する。その際には、公共料金等が物価及び国民生活に大きな影響を及ぼすことに鑑み、厳正に取り扱う。
2. 消費税率引上げに伴う税負担の転嫁と併せて、税負担以外の費用の変化等による公共料金等の改定申請がなされる場合には、個別案件ごとに厳正に対処する。その際には、公共料金等の特性に応じ、可能な場合には、事業全体又は料金体系全体として、税負担の転嫁に係る改定分と、それ以外の要因による改定分とを区別して公表する等、利用者等の十分な理解が得られるように努める。
3. 端数処理は、合理的かつ明確な方法により行う。また、事業全体又は料金体系全体で消費税率引上げに伴う税負担の適正な転嫁を行うことを前提として、個別の公共料金等の改定率に差を設けようとするときは、利用者負担の公平及び原価主義の観点から、合理的な限度を超えない範囲で調整する。
4. 消費税率の引上げを前提とした公共料金等の改定を、消費税率引上げの適用日前に実施することは認めない。
5. 消費税率引上げに伴う税負担の転嫁のための公共料金等の改定申請に係る手続については、通常必要となる申請書類・審査基準について、適切な情報を広く一般に提供するよう努めつつ、その運用をできる限り簡素化するなど、事業者の負担軽減を図る。

なお、公共料金等の妥当性の継続的な検証等の課題については、別途、消費者基本計画に基づき、引き続き検討していくこととする。

鉄道における具体的な端数処理の方法

1. 鉄道

(1) 1円単位運賃導入事業者

より正確な転嫁を可能とする1円単位運賃を定期外運賃に導入する場合、ICカード運賃の方が現金運賃より安くて然るべきという消費者感覚を前提に、利用者にとって分かりやすいものとして、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する。

このため、ICカード運賃が現金運賃より高くなならないよう現金運賃の「切り上げ」を認めつつ、事業全体で108 / 105以内の増収に収まるよう、定期運賃等他の券種により調整。併せてICカードの利用しやすい環境の整備等を工夫。

		現行運賃	
		150円	200円
鉄道	ICカード	154	206
	現金(切上げ)	154 160	206 210

- ・現金(磁気券)利用が約8%
- ・定期利用が約60%

JR東・首都圏大手民鉄の状況

(2) (1)以外の10円単位運賃事業者

従来どおり、定期外・定期等それぞれ「四捨五入」により端数処理を行い、事業全体で108 / 105以内の増収に収まるよう調整。

バスにおける具体的な端数処理の方法

2. バス

(1) 1円単位運賃導入事業者

より正確な転嫁を可能とする1円単位運賃を導入する場合、ICカード運賃の方が現金運賃より安くて然るべきという消費者感覚を前提に、利用者にとって分かりやすいものとして、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する。

バスは現金利用の割合が高い一方、定期運賃による調整の余地が小さいこと等を踏まえ、四捨五入を基本としつつ、ICカード運賃が現金運賃より高くないよう同額とすることを認める。なお、事業全体で108 / 105以内の増収に収まるよう、定期運賃等の券種により調整。

		現行運賃	
		150円	200円
バス	ICカード (一部切下げ)	154 150	206
	現金(四捨五入)	154 150	206 210

- ・現金利用が約20%
- ・定期利用が約20%

首都圏のバス事業者の状況

(2) (1)以外の10円単位運賃事業者

従来どおり、定期外・定期等それぞれ「四捨五入」により端数処理を行い、事業全体で108 / 105以内の増収に収まるよう調整。

3. タクシー

初乗運賃については、自動認可運賃に108 / 105を乗じ、四捨五入により10円単位に端数処理を行う。

加算運賃については、標準的な事業者の事業収入全体の増収率が108 / 105となるように加算距離を短縮する。

・ 東京都特別区の運賃改定額 (普通上限運賃)

	現 行	改 定
初乗運賃	2km 710円	2km 730円
加算運賃	288m 90円	280m 90円

$$710 \times 108 / 105 = 730.285\dots$$

東京メトロ線をご利用のお客様へ

旅客運賃の改定申請のお知らせ

平成26年4月1日から、消費税率が5%から8%に引き上げられることに伴い、当社におきましても、旅客運賃に消費税率引上げ相当分を転嫁させていただくため、国土交通大臣に鉄道旅客運賃の改定に伴う変更認可申請をいたしました。

今回の運賃改定では、消費税をより適正に転嫁できることから、ICカードでご乗車いただく場合の普通旅客運賃を1円単位として申請いたしました。

〈申請した普通旅客運賃〉

現行運賃	申請した運賃	
	ICカードでご乗車 (1円単位)	きっぷを購入してご乗車 (10円単位)
160円	165円	170円
190円	195円	200円
230円	237円	240円
270円	278円	280円
300円	308円	310円

【参考】申請した旅客運賃の単位

種 別		運賃の単位
普通旅客運賃	ICカードでご乗車	1円単位
	きっぷを購入してご乗車	10円単位
定期旅客運賃	ICカード定期券	10円単位
	磁気定期券	

なお、1円単位の運賃を設定する場合は、分かりやすいご案内に努めるとともに、よりICカードをご利用いただきやすい環境の整備を進めてまいります。

このたびの旅客運賃の改定に伴う変更認可申請についてご理解を賜りますようお願い申し上げます。

平成25年12月 東京地下鉄株式会社

