

前回の留意事項への対応等

国土交通省

(1)現金運賃と定期運賃等他の券種の料金バランス

- 平成26年4月の8%消費税改定時において、消費税額の正確な転嫁ができることからICカードに1円単位運賃を導入した。また、10円単位運賃である現金運賃については利用者の分かりやすさの点から端数の切上げ処理が認められたところであり、この結果、比較的輸送数量の多い少額運賃の区間においても10円単位運賃が切上げとなり、その結果、現金運賃の改定率が引き上げられた。
- 令和元年10月の10%消費税改定時においても、利用者の分かりやすさの観点から、前回と同様の端数処理とするものの、現金運賃において少額運賃の区間等で据え置き(※1)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8%改定時のそれと比較して大きく改善(※2)している。

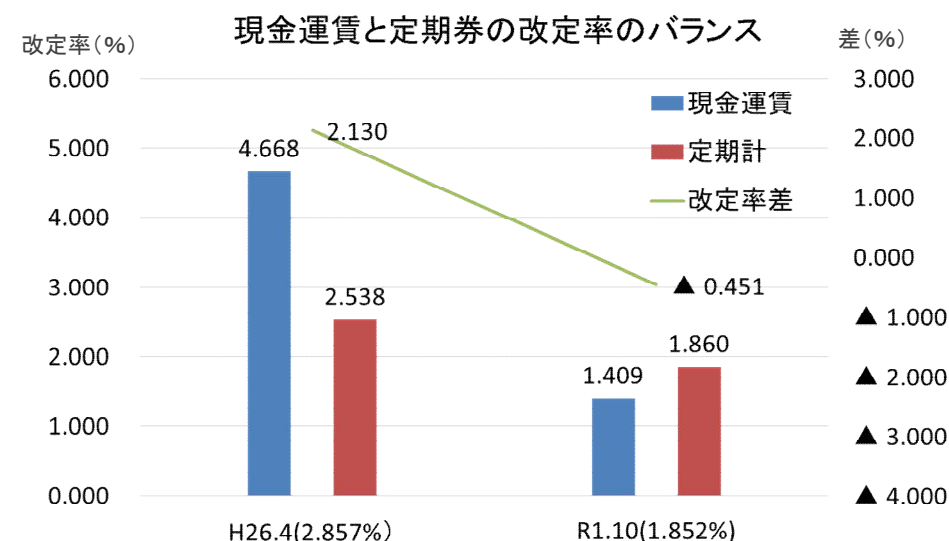
(※1)消費税8%改定時の運賃額が1円単位運賃124円、10円単位運賃130円の場合の10%改定時のそれぞれの運賃額例

	税抜基準額	8%改定時(A)	10%改定時(B)	改定差額(B-A)
1円単位運賃	115円	$115 \times 1.08 = 124.2 \Rightarrow 124$ 円 (1円未満端数切捨て)	$115 \times 1.10 = 126.5 \Rightarrow 126$ 円 (1円未満端数切捨て)	2円
10円単位運賃	115円	$115 \times 1.08 = 124.2 \Rightarrow 130$ 円 (10円未満端数切上げ)	$115 \times 1.10 = 126.5 \Rightarrow 130$ 円 (10円未満端数切上げ)	0円

(※2)現金運賃と定期運賃の改定率の差

	8%改定時 (a)	10%改定時 (b)	改善率 (1-b/a)
現金運賃と定期運賃の改定率の差	平均2.130 (幅3.431~0.382)	平均▲0.451 (幅0.284~▲1.205)	78.8

・改善率は絶対値による比較



【各社平均改定率】

	現金運賃 (イ)	定期計 (ロ)	改定率差 (イ-ロ)
H26.4(2.857%)	4.668	2.538	2.130
R1.10(1.852%)	1.409	1.860	▲0.451

(2)現金運賃回数券の消費税転嫁による料金引上げ幅

1. 平成26年4月の8%消費税率改定時において10円単位運賃の他に1円単位運賃を導入した各社においては、以下に掲げる対応策のいずれかを導入することを検討している。
2. なお、導入時期については、関連する機器改修やシステム改修といった設備投資等が必要なことから、それらが整備された後の予定。

【対応策】

	摘 要
・1円単位運賃額による企画回数券 タイプ	・ 自動券売機で発券した磁気引換回数券（1円単位運賃適用）を利用の際 I Cカードへ載せ替えすることで、I C企画乗車券として回数券相当の割引を行うもの。
	・ 1円単位運賃額の磁気回数企画券を発売するもの。
・ 利用状況等に応じたポイント付与 タイプ	・ 鉄道の利用状況等に応じて I Cカードにポイントを付与するもの。

※ いずれの施策とも、具体的な内容については、引き続き、検討を進めることとしている。

(3) 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

1. 国鉄改革で設立されたJR6旅客会社の運賃は、「日本国有鉄道改革法」により、設立当初において、当時の国鉄の運賃制度の内容を引き継ぐよう配慮するものとされた。

また、JR東日本、東海、西日本（以下「JR本州三社」という。）が完全民営化された際にも、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」において、当分の間、JR各社間の路線をまたがって乗車する場合、全区間の距離を基礎として運賃計算をすることが求められた。

2. 以上の経緯、及びJR本州三社は昭和62年の会社発足以降、実質的な運賃改定をしておらず、基本的に国鉄時代の運賃制度を引き継いでいることから、JR東日本の幹線と地方交通線の運賃タリフはJR本州三社で共通のものとなっているところである。

このため、平成26年4月の消費税改定において、同社が幹線や地方交通線の運賃適用エリアの一部でICカード運賃（1円単位運賃）を導入した際、現金運賃（10円単位運賃）の端数を切上げ処理してしまうとJR他社の幹線、地方交通線の運賃タリフと異なるため、運賃計算で不都合が生じ利用者利便が損なわれてしまう。

令和元年10月の消費税改定時においても、この状況は変わらないことから、引き続き、現金運賃（10円単位運賃）の端数を切上げ処理することは極めて困難なところである。

3. なお、今般の10%消費税改定に伴い、税率計算の結果として、幹線運賃においてはICカード運賃（1円単位運賃）が現金運賃（10円単位運賃）より高くなる区間は、大人運賃で23区間から5区間に、地方交通線運賃では21区間から6区間に、それぞれ大きく減少する等、改善するものとなっている。

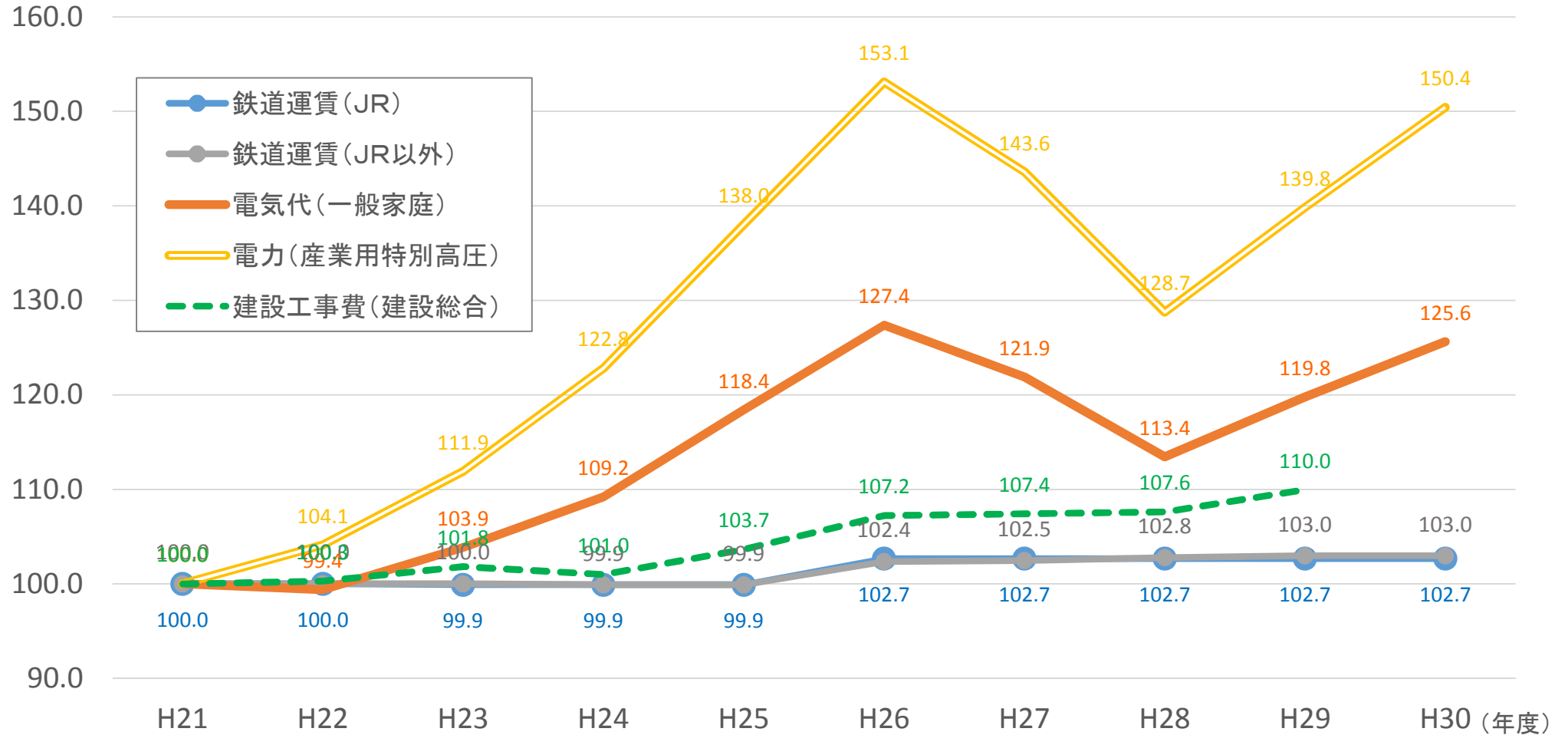
4. いずれにしても、JR東日本においては、引き続き、駅の運賃表のところに、ICカード運賃（1円単位運賃）に対応する現金運賃（10円単位運賃）の対応表を掲出することや、パンフレットでのお知らせ等により丁寧な旅客案内に努めるものとしている。

(参考)過去10年間の鉄道運賃と関連物価等の推移

(平成21年度を100とした場合の指数)

(出典)

- ・鉄道運賃、電気代は総務省「消費者物価指数」
- ・電力は日本銀行「企業物価指数」
- ・建設工事費は国土交通省「建設物価デフレーター」(H28,H29は暫定値)



・過去10年間の物価等の推移を見ると、一般家庭における電気代や産業用電力、建設工事費における指数が上昇傾向なのに比べて、鉄道運賃は平成26年4年の消費税率引上げの影響を除いて横ばいとなっている。

(参考)過去5年間の設備投資総額と減価償却費累計額

	JR5社	大手15社＋東京メトロ	公営地下鉄6局
過去5年 (H25～H29)の 設備投資総額	(安全投資) 2兆5,991億円 (その他投資) 1兆8,319億円 (合計) <u>4兆4,310億円</u>	(安全投資) 1兆335億円 (その他投資) 7,940億円 (合計) <u>1兆8,275億円</u>	(建設改良費※) <u>4,647億円</u> ※民間企業の設備投資額に相当
過去5年 (H25～H29)の 減価償却費 累計額	<u>3兆3,330億円</u>	<u>1兆5,352億円</u>	<u>7,107億円</u>

・JR、大手民鉄各社は、過去5年間で減価償却費累計額を上回る設備投資を行っており、安全や輸送改善等の投資を積極的に進めることで、利用者利便の向上を図っている。

(なお、公営地下鉄は、地下鉄建設に多額の投資を要している関係等から減価償却費の負担が大きいといった背景がある。)

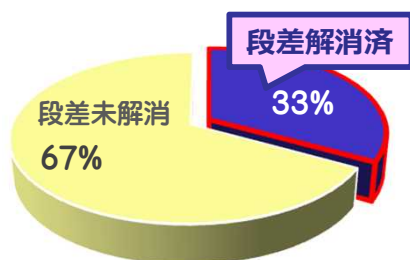
(参考)社会的要請を踏まえた設備投資の例

鉄道駅のバリアフリー化(エレベーター、スロープ等の整備)

●鉄道駅の段差解消状況

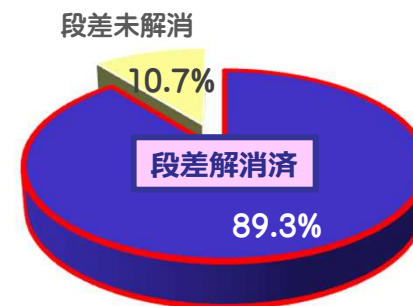
平成13年度末

利用者数1日5千人以上の駅(2,742駅)の段差解消割合



平成29年度末

利用者数1日3千人以上の駅(3,575駅)の段差解消割合



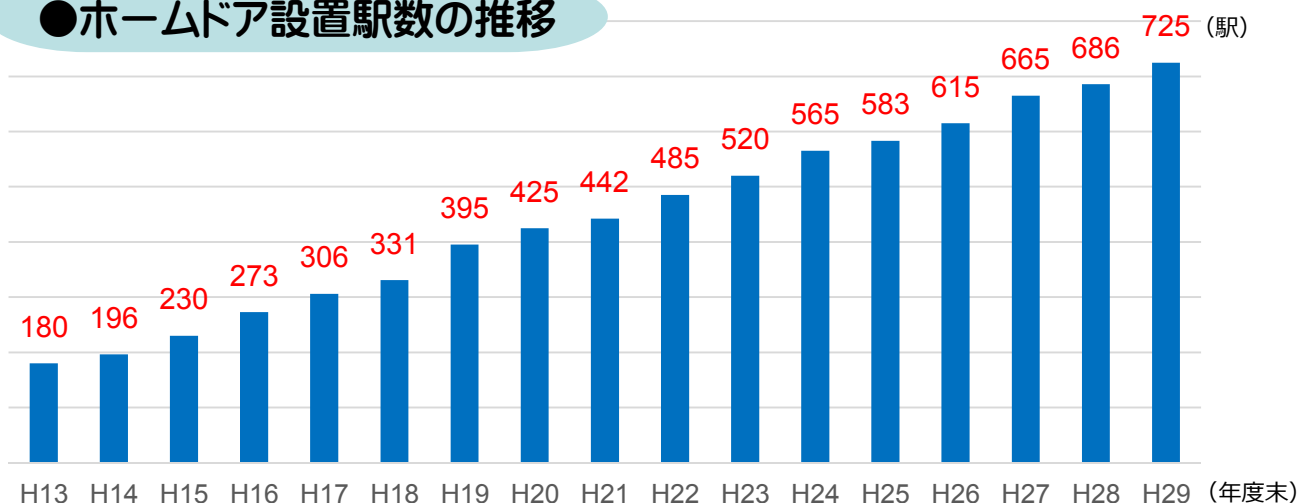
注1. 平成23年度にバリアフリー法の基本方針におけるバリアフリー化目標の対象駅が1日5千人以上の駅から1日3千人以上の駅に拡大されている。

注2. 「段差解消済」は、移動等円滑化基準に適合する設備により段差が解消されている駅。

注3. 「段差未解消」には、エレベーターの寸法等が基準に適合していないが、実質的に段差が解消されている駅を含む。

駅ホームの安全性向上(ホームドアの整備)

●ホームドア設置駅数の推移



●今後のホームドア整備計画(例)

○JR東日本

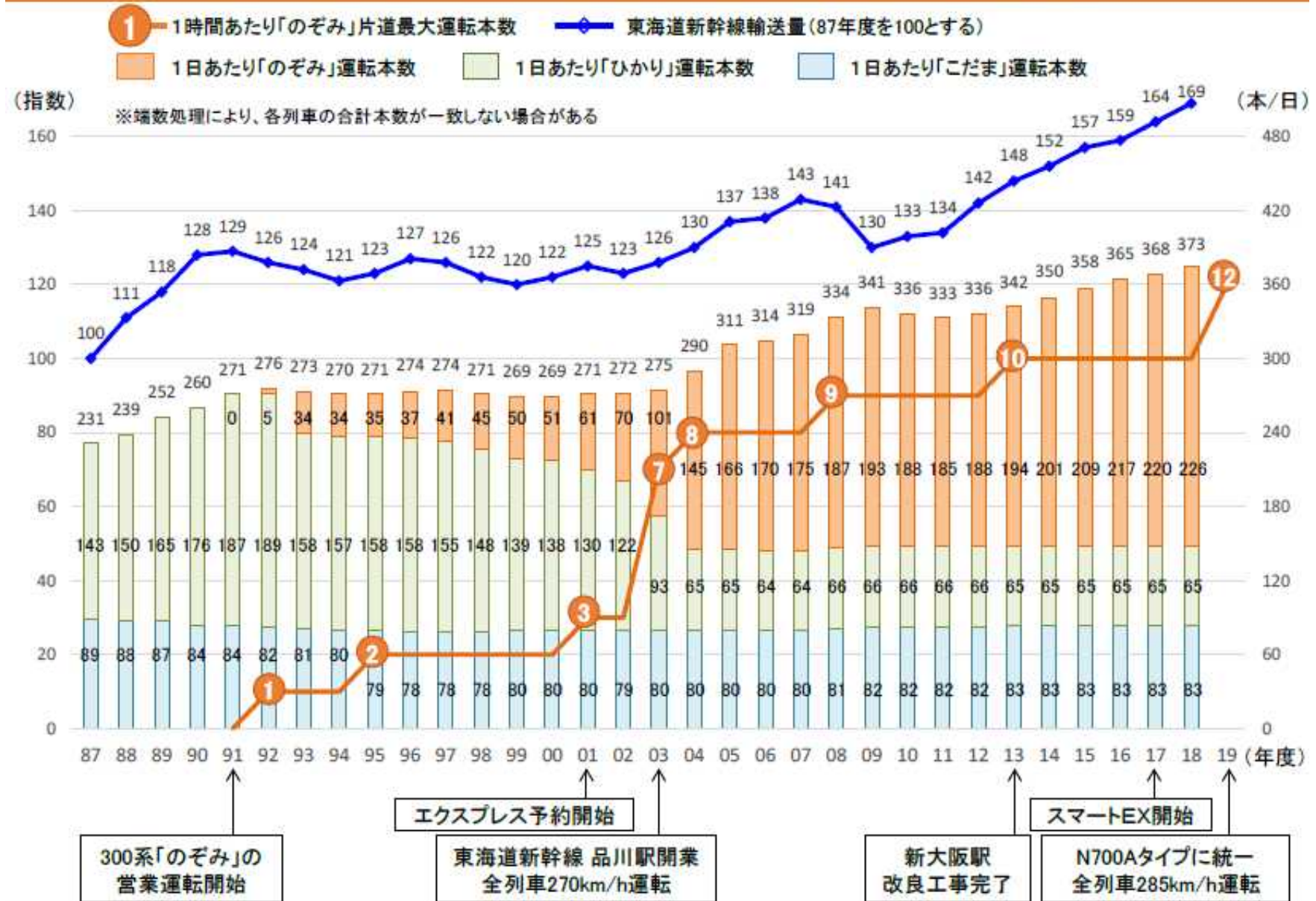
2032年度までに東京圏在来線の主要路線全駅(330駅)にホームドアを整備

○東京メトロ

2025年度までに全路線全駅へのホームドア整備の完了を目指す

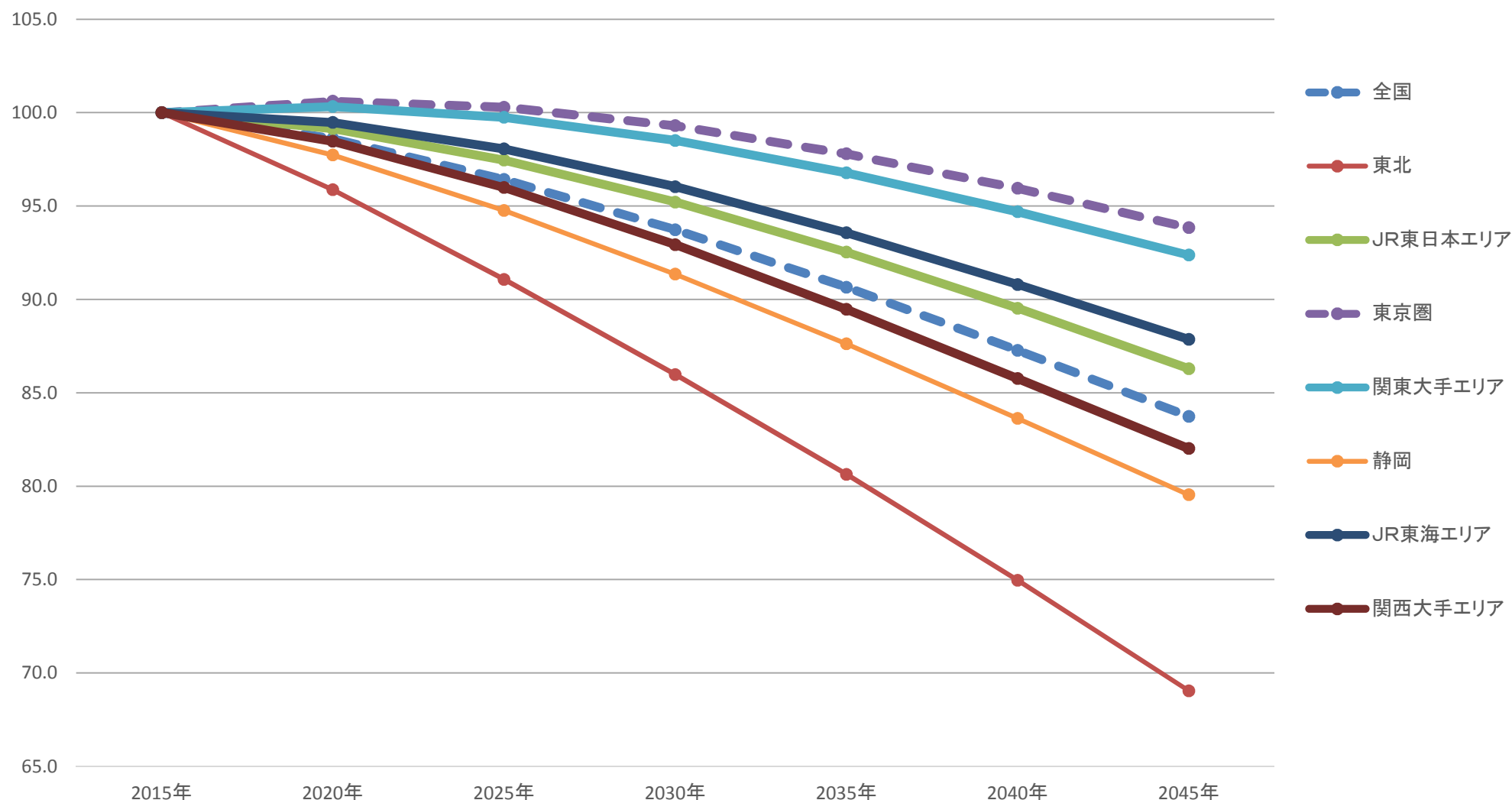
(参考)鉄道事業者の輸送サービス改善の例

東海道新幹線の運転本数と輸送量の推移



(2019.4.18 JR東海ニュースリリースより)

(参考)各地域の将来人口の推移について



※国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)より。
※各エリアは、鉄道事業者の路線がある都道府県の人口推移を集計。

1. 各エリアの人口は減少が想定されており、東京圏においても2025年以降は人口減少に転じるものと見込まれている。
2. また、同推計において、全国の15～64歳の生産年齢人口は2015年を100として、2030年には89%に、2045年には72%にまで減少すると見込まれている。
3. このようなことから、鉄道事業者の経営環境は今後厳しさを増していくものと考えられる。