

	<h1>税率アップに伴う JR運賃の怪</h1> <p>SCE・Net 渋谷 徹</p>	<p>Q-17 発行日 2014.6.12</p>
---	--	-----------------------------------

4月から税率が8%となった。混乱もなく平穏な日々が過ごせているのは流石日本人と誇らしく思うこともできるが、それは正しいのだろうか。お上のすることには「逆らわないのが賢いという打算」、「逆らっても始まらないという諦め」もあるのではないだろうか。一般の商店・私企業が工夫を凝らし、値段を設定するのは経営判断であり、それに伴うリスクを負うのだから問題は発生しない。しかし、ある意味では独占企業である JR 運賃の設定は筋の通ったものでなければならぬと考える。

私は、JR に西千葉駅で乗車し西船橋駅で地下鉄東西線に乗り換えて都心に出るルートを利用することが多い。西千葉～西船橋間の運賃は税率 5%では 290 円であったのが、8%では 310 円と 20 円アップしていた。3%アップで 20 円差とはどうしてなのか気になりながら過ごしていた。4月23日帰りが早く時間に余裕があったので、西千葉駅の窓口で中年の駅員に 20 円差の理由を尋ねた。駅舎の中に居た 3 人（全て中年の男性）は資料を見ながら相談していたが、卓上計算機では計算が出来ないというので、自宅に Fax で送るよう依頼して帰宅した。

2 時間ほど後 Fax が送られてきたのを見て驚いた！！

表-1

旅客運賃の計算式	
(賃率×営業キロ) × (1+消費税率) = 運賃	
賃率：15.3 円／営業キロ (営業キロの範囲で変わる)	
営業キロ：18 キロ (西千葉駅～西船橋駅)	
税率：8%	
15.3	× 18 = 275.4 切りあげて 280 円
280	× 1.08 = 302.4 切りあげて 310 円
西千葉駅	

直ぐに電話して「計算式は理解できるが、実際の計算は全く理解できない。計算を 2 回に分けて両方を切り上げるのは間違っている」と伝えた。返事は「我々ではこれ以上のことは解らない、質問はお問い合わせセンター (050-2016-1600) にしてくれ」ということであった。

### お問い合わせセンター：

上記趣旨を伝え「計算はオカシイ」というと、「この計算で国交省の認可を得ているのだから、間違っていない。意見はご意見承りセンター（050-2016-1651）にしてくれ」とのこと。私は「この計算は誤っていると考える人は、JR にいないのか？」という「我々ではこれ以上は解らない」とのこと。

### ご意見承りセンター：

上記趣旨を伝えると「申し訳ないが、この計算で認可を得ている。」との一点張りであった。

直接電話に出る人に話しても埒があかないので、メール（表-2）で投稿することを思いつき、JR の HP を開き「ご意見・ご要望」の投稿フォーム（制限 1000 字以内）で 4 月 30 日投稿した。

表-2 投稿原文（1）（4月30日）

税金が 5% のときは 290 円であったのに 8% になったら 310 円と 20 円上がっていた。西千葉駅と西船橋駅間を利用している。駅員に説明を求めると。  
計算式は（賃率×営業キロ）×（1+消費税率）＝運賃 であり、  
5%：  $(15.3) \times (18) \times (1+0.05) = 289.1$  切りあげて 290 円  
それならば：  
8%：  $(15.3) \times (18) \times (1+0.08) = 297.4$  切りあげて 300 円のはず！！  
ところが 8% になると実際は：  
 $(15.3) \times (18) = 275.4$  切りあげて 280 円  
 $280 \times (1+0.08) = 302.4$  切りあげて 310 円としているとのこと！！  
2 度も切りあげて計算しているのは異常である！！ 至急 300 円とされたし！！

直ぐに自動受付の下記メール（表-3）を受け取った。

表-3：受け取り連絡文

ご意見を頂戴し、ありがとうございます。  
このメールは、受信確認のために自動発信されたものです。  
できるだけ速やかにご回答させていただきますが、調査等の時間を要する場合がございますので、あらかじめご了承ください。  
なお、このメールはご意見への回答ではございません。  
東日本旅客鉄道株式会社  
なお、このメールから返信はできません。  
再度メールにてご質問・ご意見をいただく場合には、誠に恐縮ではございますが、弊社

ホームページの「ご意見・ご要望の受付」

[https://voice2.jreast.co.jp/user\\_input.aspx](https://voice2.jreast.co.jp/user_input.aspx) の入力画面をご使用のうえ、送信いただきますようお願い申し上げます。

5月10日になり表一4の返事を受け取った。

表一4：回答（1）

いつも JR 東日本ならびに JR 東日本ホームページをご利用いただきましてありがとうございます。はじめに、頂戴いたしましたご意見への回答が遅くなりましたことにつきましてお詫び申し上げます。このたびのご意見につきまして、以下のとおり回答させていただきます。消費税は、消費一般に負担を求める税であり、消費者にご負担いただくものです。当社は、この消費税の基本的考え方に従い、全ての運賃・料金を税率引き上げにあわせて改定いたしました。

IC カードを1円単位でご利用いただく理由として、キャッシュレスでご利用いただける IC カードの特性を活かし、増税分を正確に運賃に転嫁できるためです。改定後の運賃計算方法として10<sup>銭</sup>までは税抜運賃×1.08 と計算しますが、11<sup>銭</sup>以上からは、**賃率×中央<sup>銭</sup>（端数処理:切り上げ）×1.08**として計算します。

現行の290円区間は、電車特定区間の16<sup>銭</sup>～20<sup>銭</sup>に該当するため、電車特定区間の賃率15.3円に中央<sup>銭</sup>18を乗じ1円単位の端数を10円単位に**切り上げますと280円**になります。これに1.08をかけたものがIC運賃302円となります。きっぷの場合、**電車特定区間の端数処理は切り上げとなるため、310円**となります。

何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

このたびは、貴重なご意見ありがとうございました。

今後も、みなさまに愛され、親しまれる JR 東日本をめざしてまいりますので、引き続きご愛顧賜りますようよろしくお願い申し上げます。

東日本旅客鉄道株式会社

下記本文中、気になるところを赤字で表示したが、計算の途中で切り上げて税率を掛けて更に切りあげるといふ、算数では考えられない計算をして、「**電車特定区間の端数処理は切り上げとなるため**」と定理でもあるような表現で正当化している。

引き続き表一5の質問を行った。

表一5 投稿原文（2）（5月11日）

引き続きの質問です。

回答によると、「賃率×中央<sup>銭</sup>（端数処理:切り上げ）×1.08として計算します。」とありますが、掛け算だけの計算では順番を変更しても同一のはずです。

賃率×1.08×中央<sup>銭</sup>（端数処理:切り上げ）として計算したら、最後に切り上げても300

円のはずです。途中で切り上げて計算するのは、上記の式では表せないはずです。

説明の途中切り上げを税率 5%の時に適応すると；

$$15.3 \times 18 = 275.4 \text{ 切り上げて } 280 \text{ 円}$$

$$280 \times 1.05 = 294 \text{ 切り上げると } 300 \text{ 円となる。}$$

しかし、従来は 290 円であった。即ち 4 円を切り捨てていた。

今回、2 円を切り上げ 302 円を 310 円とするのは、計算の基本的ルールを変更したことになるが、その理由と根拠を聞きたい。

5 月 19 日に表一 6 の回答（2）を受け取った。

ここでも気になるところを赤字で表示したが、「消費税率引上げに伴う税負担を適正に転嫁する」「国土交通省の処理方針に沿って」「消費税率の引き上げに伴い、当社の運送約款である旅客営業規則を改正しております」これらは独りよがりの理屈であり、特に「規則を改正した」とは、どのような審査を受けてなされたのか全く不明である。

表一 6：回答（2）

いつも JR 東日本ならびに JR 東日本ホームページをご利用いただきましてありがとうございます。はじめに、頂戴いたしましたご意見への回答が遅くなりましたことにつきましてお詫び申し上げます。消費税は、消費一般に広く負担を求めるものであるという原則に則り、消費者にご負担いただくものです。消費税率引上げに伴う税負担を適正に転嫁するために、当社は、この消費税の基本的考え方に従い、国土交通省の処理方針に沿って、全ての運賃・料金を税率引き上げにあわせて改定いたしました。

1 円単位運賃を導入する理由として、自動改札機をタッチ&ゴーでキャッシュレスでご利用いただける IC カードの特性を活かし、増税分を正確に運賃に転嫁できるためです。きっぷご利用時の運賃の端数処理についての考え方が、以下のとおり異なります。

#### 【①幹線・地方交通線】

IC カードの利用率が低いエリアでは、きっぷをご利用のお客さまのご負担に配慮し、きっぷの端数処理は四捨五入といたします。そのため、IC カードをご利用の場合ときっぷをご利用の場合の運賃の大小関係は区間ごとに異なります。

#### 【②電車特定区間内・山手線内】

IC カードの利用率が高い首都圏の最もご利用の多い区間（電車特定区間・山手線内）では、IC カードをご利用の場合の運賃がきっぷをご利用の場合よりも高くないようにきっぷの端数処理は切り上げとします。

なお、電車特定区間内・山手線内の端数処理切り上げについては、消費税率の引き上げに伴い、当社の運送約款である旅客営業規則を改正しております。

●電車特定区間内等の大人片道普通旅客運賃

[http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/03\\_syo/02\\_setsu/07.html](http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/03_syo/02_setsu/07.html)

このたびは、貴重なご意見ありがとうございました。

今後も、みなさまに愛され、親しまれるJR東日本をめざしてまいりますので、引き続きご愛顧賜りますようよろしくお願い申し上げます。

東日本旅客鉄道株式会社

下記表一七の質問を続けた。

表一七 投稿原文（3）（5月21日）

引き続き質問します。前回の回答中に下記の文言がある；

1. 「消費税率引上げに伴う税負担を適正に転嫁するため」

意見：適正に転嫁するとは、公知の適正な計算式でなされた結果が転嫁されたものでなければならぬと考える。しかるに、使われているのは適正な計算式とは思われない。どのように適正なのか説明されたし。

2. 「国土交通省の処理方針に沿って」

意見：国土交通省の処理方針とはいかなるものか、説明されたし。

3. 「当社の運送約款である旅客営業規則を改正」

意見：運送約款の旅客営業規則の改訂はどこがなされたのか説明されたし。

前回の回答から感じられることは、その時の都合に合わせて計算を行えるように規則を改定し、国土交通省の承認を受ければよいという伝統である。

意見：JRのような公共性の高い組織に対しては、第三者機関による公開された審議の下に、賃率設定・規則改定等はなされるべきであると考えますが、実体はどのようになされているのか、説明されたし。

下記表一八の回答を、5月29日に受け取った。

表一八：回答（3）

いつもJR東日本ならびにJR東日本ホームページをご利用いただきましてありがとうございます。

このたびのご意見につきまして、以下のとおり回答させていただきます。

繰り返しのご回答となりますが、ICカードを1円単位でご利用いただく理由として、キャッシュレスでご利用いただけるICカードの特性を活かし、増税分を正確に運賃に転嫁できるためです。改定後の運賃計算方法として10<sup>銭</sup>までは税抜運賃×1.08と計算しますが、11<sup>銭</sup>以上からは、賃率×中央<sup>銭</sup>（端数処理：切り上げ）×1.08として計算します。

中央<sup>銭</sup>の端数処理については、当社の運送約款である旅客営業規則に次のように定めております。（消費税が導入される前から同じ計算でございませう。）

●幹線内相互発着の大人片道普通旅客運賃

[http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/03\\_syo/02\\_setsu/index.html](http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/03_syo/02_setsu/index.html)

- 国土交通省（消費税率の引上げに伴う鉄軌道事業の旅客運賃等の変更に関する処理方針）

<http://www.mlit.go.jp/common/001016934.pdf>

消費税率の引き上げについて、当社の運送約款である旅客営業規則は、上記に記載した幹線内相互発着の大人片道普通旅客運賃や電車特定区間内等の大人片道普通旅客運賃等がございます。

- 電車特定区間内等の大人片道普通旅客運賃

[http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/03\\_syo/02\\_setsu/07.html](http://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/03_syo/02_setsu/07.html)

消費税は、消費一般に広く負担を求めるものであることから、当社はこの原則に則り消費税率引上げ分を適正に転嫁させていただくための改定を行いました。

今後も、みなさまに愛され、親しまれるJR東日本をめざしてまいりますので、引き続きご愛顧賜りますようよろしくお願い申し上げます。

東日本旅客鉄道株式会社

表一 9 投稿原文（4）（5月29日）

ひき続きの意見です。

前回の回答に、「消費税が導入される前から同じ計算でございます」とあります。また「 $\text{賃率} \times \text{中央}^{\ast}$ 。（端数処理:切り上げ） $\times 1.08$ として計算」と式が示されています。

それならば、何故税が5%の時は290円で、8%になると310円なのか理解できないことになります。

賃率 $\times$ 中央 $^{\ast}$ 。（端数処理:切り上げ）は同じはずです。（西千葉～西船橋では、賃率：15.3中央キロ：18と以前示されました。）

$15.3 \times 18 = 275.4$  切りあげて 280円

・税5%；  $280 \times 1.05 = 294$  切符の値段は290円でした。即ち端数は切り捨て！

・税8%；  $280 \times 1.08 = 302.4$  切符の値段は310円とされました。即ち端数は切り上げ！

これで同じ計算ですとは言えません。

同じ計算ではなく、「ICカードより高い運賃になるように計算を変える」という都合のよい処理がなされたと言うべきです。回答如何？

表一 10 の回答（4）を6月4日に受け取った。

2回前の回答でお答えさせていただきますが、消費税は、消費一般に広く負担を求めるものであるという原則に則り、消費者にご負担いただくものです。

消費税率引上げに伴う税負担を適正に転嫁するために、当社は、この消費税の基本的考え方に従い、国土交通省の処理方針に沿って、全ての運賃・料金を税率引き上げにあわせて改定いたしました。

1円単位運賃を導入する理由として、自動改札機をタッチ&ゴーでキャッシュレスで

利用いただける IC カードの特性を活かし、増税分を正確に運賃に転嫁できるためです。きっぷご利用時の運賃の端数処理についての考え方が、以下のとおり異なります。

【①幹線・地方交通線】

IC カードの利用率が低いエリアでは、きっぷをご利用のお客さまのご負担に配慮し、きっぷの端数処理は四捨五入といたします。そのため、IC カードをご利用の場合ときっぷをご利用の場合の運賃の大小関係は区間ごとに異なります。

【②電車特定区間内・山手線内】

IC カードの利用率が高い首都圏の最もご利用の多い区間（電車特定区間・山手線内）では、IC カードをご利用の場合の運賃がきっぷをご利用の場合よりも高くないようきっぷの端数処理は切り上げとします。

従いまして、消費税率 5%時のきっぷの運賃の端数処理は、四捨五入のみでしたが、今回の 8%では、上記の①、②のようにご利用される区間によってきっぷの運賃の端数処理が異なります。

今後も、みなさまに愛され、親しまれる JR 東日本をめざしてまいりますので、引き続きご愛顧賜りますようよろしくお願い申し上げます。

東日本旅客鉄道株式会社

従来と同じ計算ですと言っていたのを、今回の回答（4）で端数処理を変えたと認めた  
が、要するに IC カード利用を促進すべく切符の方が高くなるようにしたということである。これ以上追及しても新たな展開は無いと思われるので、スッキリとした結論が得られたわけではないが終わりにする。

歴史的経緯から見て JR は現在独立して会社組織になっているとはいえ、独占的立場にあり、且つ今までに蓄積された国民の財産を運用しているのであるから、全てにおいて透明性が担保されていなければならないと考える。しかるに、キロ当たりの運賃単価（賃率）なるものが、妥当な数字であるのか？を含めて、運賃決定に対してどのような検証がなされているのか明確にされていないように思われる。マスコミもこの件を取り上げていないのは残念である。

以 上