

オンスの用紙を用いており、また軟券としては回遊乗車券・定期乗車券・回数乗車券・団体乗車券・車内乗車券・車内急行券・車内特別2等車券・車内乗換券・自動車区間変更券・車内補充券・特殊補充券・定期入場券等で、種類によりB模造45斤・60斤・80斤・100斤等になっている。

(3) 乗車券類の様式

現在国鉄で使用している乗車券類の様式は、鉄道創業以来、取扱施設・設備・運送態様の変遷・印刷技術の進歩・用紙事情等により、その種類・名称・形状・着色・字模様・表示事項の配列・体裁等について幾多の改廃を経て今日に至ったもので、そのおもなものは別掲のとおりである。

国鉄と他の運輸機関との間の旅客の連絡運輸の場合に、使用する乗車券類の様式については、専用のものを設けないで、原則として国鉄所定のものに準ずることになっている。

(4) 乗車券の種類

現在使用されている乗車券の種類はすこぶる多数に上っているが、つぎのように種々の観点から分類することができる。

ア 乗車回数および乗車形態による分類

(7) 普通乗車券 (イ) 定期乗車券 (ウ) 回数乗車券 (エ) 団体乗車券 (オ) 貸切乗車券

普通乗車券には片道乗車券・往復乗車券および回遊乗車券の別がある。**片道乗車券**は、発着区間を同一方向に向って片道1回乗車船する旅客に対して発売するもので、この乗車券にかぎりさらに列車または自動車乗務員が発行する**車内乗車券**（鉄道用および自動車用つまり**自動車券**）を設定している。

往復乗車券は、同一区間を往路と復路を1回乗車船する旅客に対し発売するもので、往路と復路の運送条件は同じであることを原則としている。**回遊乗車券**は区間は連続するが、そのうち一部の区間が復乗となるような区間の旅行をする旅客に対し発売するもので、たとえば東京一日光・日光一仙台間のように各区間の片道乗車券（一部復乗）をつづり合わせたものといえる。

なお普通乗車券は、取扱および印刷の能率化等のため、発駅または着駅名の表示について共通的なものとした運賃同額地帯の**着駅共通乗車券**・都区市内**発着乗車券**（東京都区・大阪市内のいずれの駅から乗車しても、いずれの駅に下車しても差支えないもの）・**地図式乗車券**・**金券式乗車券**等がある。

普通乗車券は、わが国鉄道創業当時においては乗車切手と称し、その後通常乗車券と改称、現在では普通乗車券と称し、様式は1836年頃トーマス・エドモンソンが考案したもので、俗にエドモンソン式とも称している。わが国の鉄道創業当時は日文のほかに英・仏・独の4箇国語で表示していたが、明治9年(1876)日・英の2箇国語に改められた。

定期乗車券は、一定の区間を常時乗車船する旅客に対し発売する乗車券で、**普通定期乗車券**・**通勤定期乗車券**および**通学定期乗車券**の別がある。普通定期乗車券はその使用目的を限定していないが、通勤定期乗車券は勤務地と居住地との間を通勤のため常時乗車船する旅客に対し発売し、通学定期乗車券は学校の学生・生徒の通学用として発売するものである。いずれも記名式で、通用期間は1箇月・3箇月および6箇月となっている。なお普通定期には東京電車環状線内各駅間有効の**均一普通定期乗車券**を設定している。

定期乗車券の制度は明治6年(1873)に始まり、当時は常乗切手と称していた。明治41年(1908)当時の様式は日・英2箇国語で表示し、連記式3片制で、1片は旅客に交付、1片は着駅に送付（着駅は客持片と対照し局調査掛に提出）・1片は発行駅の控としていた。

回数乗車券は、同一区間をしばしば乗車船する旅客の便をはかるため設定された乗車券で、**普通回数乗車券**および**均一回数乗車券**（東京都区内・東京電車環状線内および宇品線内に有効）の別があり、いずれも無記名式で、通用期間は1箇月となっている。回数乗車券の制度は、明治33年(1900)に創設され、当時は使用50回、通用期間90日となっていたが、その後種類・回数・通用期間・様式等幾多の改正を経て今日におよんでいる。**団体乗車券**は団体割引の適用を受ける団体旅客、すなわち等級・発着駅および目的を同じくする30人以上が一同となって旅行する旅客（人員・行程等について鉄道の承認を必要とする）に対し発行するものであるが、5人以上30人未満の旅客が一同となって、同一運送条件で旅行する場合にも、取扱の便宜上普通乗車券の代用として、これを発行し得ることになっている。

貸切乗車券は客車・車室または船室の貸切をする場合に発行するもので、これは利用数が少ないので専用の乗車券を設けず、便宜団体乗車券を訂正して使用する。

イ 発着区間・運賃等の印刷の有無による分類

(7) 常備乗車券 (イ) 補充乗車券 (ウ) 指定乗車券

常備乗車券はあらかじめ乗車区間・通用期間・等級・運賃等の必要事項が印刷してある乗車券で、発行の際は単に日付を表示すれば足りるものである。あらかじめ運送条件が限定されているので、同一運送条件のものの発行にはもっとも能率的で、接遇および事故防止等にも役立つ利点があるが、その反面適量をこすと設備口数が増大することになり、取扱手数増加および供給能率の低下を来す欠点がある。片制は原則として旅客用のみの1片制である。

補充乗車券は乗車区間・通用期間・運賃等の必要事項があらかじめ印刷してない乗車券で、発行のつどこれを表示するものである。いずれの着駅にも発行し得る融通性があり、設備口数および印刷の面での利点はあるが、これに偏すると発売能率が低下し、収入の整理報告も複雑化するの嫌いがある。片制は原則として旅客用と報告用との切断式甲・乙片制である。

指定乗車券は常備式と補充式との中間的な乗車券で、券面の必要事項はあらかじめ印刷してあるが、着駅その他運送条件の一部異なるものにも発行し得るものである。性能は常備式に属するが、運用は補充式に属するから、常備式を設備する標準数には達しないが、補充式とすることも発行手数を要するような状態にある場合に効果のあるもので、片制は旅客用と報告用との切断式甲・乙片制である。

ウ 乗車等級による分類

(7) 1等乗車券 (イ) 2等乗車券 (ウ) 3等乗車券 (エ) 異級乗車券

異級乗車券は1等と2等または2等と3等のように、乗車区間の一部を異なった等級によって旅行する場合に発行する例外的なものである。

エ 旅客の年齢および身分による分類

(7) 大人用乗車券 (イ) 小児用乗車券 (ウ) 大人小児用乗車券 (エ) 学生生徒用乗車券

オ 旅客の特定の有無による分類

(7) 記名式乗車券 (イ) 無記名式乗車券

記名式乗車券は、表面に記載された名義人または名義人が代表する一行以外には使用できない乗車券で、前者には定期乗車券、後者に団体乗車券がある。無記名式乗車券は、旅客を特定せず何人でも乗車券を所持することにより乗車し得るもので、現在用いられている乗車券は、原則として無記名式である。

カ 旅客の数を標準とした分類