

て、単位距離に対する賃率を低減して計算する運賃をいう。たとえば国鉄の現行鉄道普通旅客運賃のように、また定期旅客運賃がkmごとに割引率を増して運賃を設定しているようなのをいう。その計算方には国鉄の現行制度のように、運送距離を賃率の異なる区間ごとに区分して、各相当の賃率をこれに乗じたものを合算して算出する「累加法」と、運送全距離の階層に相当する賃率を、当該距離に乗じて算出する「階梯法」とがあるが、後者は運賃が不自然な形態となるので行われていない。

(3) 地帯制運賃 相当の距離または一定の区間を単位として運賃を制定するものをいう。これには、ある区間の運賃を固定的に決定する場合と、乗車駅を起点として一定の距離ごとにスライドして運賃を決定する場合との2つがある。バス・軌道等に多く採用され、国鉄でも、貨物賃率にはこの運賃制を採用しており、また旅客運賃でも昭和17年まで、電車区間の一部に地帯制の特定運賃が設定されていた。

(4) 均一制運賃 地帯制運賃が極度まで発達して、全線または全乗車区間が地帯となったものをいい、いずれの区間を乗車しても、この地帯内を乗車するときはすべて同額運賃である。市街地の軌道・バス・地下鉄に広く採用され、乗車券様式や出改札事務の簡易化に寄与している。国鉄でも、東京電車環状線内有効の普通定期乗車券および回数乗車券の運賃には均一制運賃を採用している。

2 国鉄旅客運賃の体系

国鉄の旅客運賃制度の体系を国有鉄道運賃法第2条にしたがって分類すると、普通旅客運賃体系と定期旅客運賃体系との2つに分けることができる。定期旅客以外のすべての旅客は、すべて普通旅客運賃体系の適用を受けるのであって、国鉄の普通旅客運賃は鉄道・航路・自動車別に、各別個の賃率または運賃をもって定められている。各種の割引運賃は、原則として普通旅客運賃を基本として計算するのであって、別個の割引した特殊な運賃体系が構成されているのではない。

(1) 普通旅客運賃

ア 鉄 道 鉄道の普通旅客運賃は一定の賃率に、キロ程を乗じて計算したものは数を処理して設定することとなっている。

イ 賃 率 現行の鉄道大人普通旅客運賃の賃率は、国有鉄道運賃法第3条によって、昭和32・4現在つぎのとおり定められている。

		3等	2等	1等
150km以下のキロ程	1kmにつき	2円40銭	4円80銭	9円60銭
150kmをこえ500km以下のキロ程	同	1円65銭	3円30銭	6円60銭
500kmをこえ1,000km以下のキロ程	同	85銭	1円70銭	3円40銭
1,000kmをこえるキロ程	同	55銭	1円10銭	2円20銭

(イ) 運賃設定

A 大人3等普通旅客運賃 旅客の乗車する発着区間のキロ程を、賃率の異なる区間ごとに区分して、これを各その賃率に乗じた額を合計し、10円未満のは数を、乗車区間が150kmまでのものについては円位において4捨5入し、乗車区間が150kmをこえるものについては10円に切上げて計算した額とする。

B 2等・1等普通旅客運賃 旅客の乗車する発着区間のキロ程を賃率の異なる区間ごとに区分して、これに各その賃率に乗じた額を合計し、その合計額にこれの2割の通行税相当額を加え、つぎによって整理した額とする。

(A) 2等のは数整理 2等普通旅客運賃にあっては、20円か

ら20円ごとの額には数整理するものとし、20円未満のは数の整理方は、つぎによる。

a 150kmまで 乗車区間が150kmまでのものについては、10円未満は切り捨て、10円以上は切り上げる。

b 150km超 乗車区間が150kmをこえるものについては、20円未満は切り上げる。

(B) 1等のは数整理 1等普通旅客運賃にあっては、40円から40円ごとの額には数整理するものとし、40円未満のは数の整理方は、つぎによる。

a 150kmまで 乗車区間が150kmまでのものについては、20円未満は切り捨て、20円以上は切り上げる。

b 150km超 乗車区間が150kmをこえるものについては、40円未満は切り上げる。

イ 航 路 航路の大人普通旅客運賃は、鉄道の普通旅客運賃のように賃率でなく、定額運賃の形態で設定され、国有鉄道運賃法第4条によって、つぎのとおり定められている。

	3等	2等
青 森・函 館間	250円	500円
宇 野・高 松間	60円	120円
仁 方・堀 江間	170円	340円
宮島口・宮 島間	20円	
大 島・小松港間	30円	
下 関・門司港間	40円	

なお航海中における旅客の食事は、商法第778条によれば船舶所有者が負担する定めとなっているが、国鉄航路は連絡船であって、その区間が短く、事実上食事の必要が少ないので、航路の普通旅客運賃中には食費を含んでいない。したがって食事は旅客が別に費用を負担することとなっている。

ウ 自動車線 国鉄経営の自動車線における普通旅客運賃は、鉄道区間の運賃制とその形態を異にし、すべて三角表の形式をもって公示している特定運賃方式をとっている。この特定運賃は必ずしも距離単位でなくて駅間ごとの区間制(地帯制)運賃の一種である。国鉄自動車の運賃は国有鉄道運賃法の適用を受けず、民営自動車の運賃と同様、すべて道路運送法の規定によって律せられることとなっているので、その運賃認可権限は運輸大臣にある。また自動車線の運賃は鉄道と異なり、5円単位が採用されている。

(2) 回数旅客運賃 回数乗車券は普通乗車券と定期乗車券との中間的な制度で、一定区間内をしばしば乗車する旅客の要求をみたすために設けられたもので、その運賃構成方式を沿革的にみればつぎのようになっている。① 普通旅客運賃に券片数に乗じたものから、一定の運賃割引をする割引方式 ② 普通旅客運賃または定期旅客運賃のいずれにも基礎を置かず、全然別個の体系として、特殊の回数旅客運賃を設定する独立運賃体系方式 ③ 普通旅客運賃の一定基準券片倍の運賃をもって、べつに一定券片を付加する券片サービス方式 ④ 普通旅客運賃を勘案し、一定地帯内の運賃を同額とする均一運賃方式。

以上4種のうち、現行制度では③の券片サービス方式を採用している普通回数旅客運賃と、④の均一運賃方式を採用している均一回数旅客運賃との2種がある。普通回数旅客運賃はつぎに掲げる各区間に対し、3等はその区間の大人普通旅客運賃を10倍した額によって11券片の、また2等はその区間の大人普通旅客運賃を20倍した額によって22券片の、それぞれ普通回数乗車券を発売するのである。① 鉄道の普通旅客運賃計算のキロ程片道100km以内の各駅相互間。ただし国鉄がとくに認める場合は、100kmをこえる場合であっても、発売することがあ