

る ② 宇野・高松間, 大島・小松港間, 下関・門司港間および宮島口・宮島間 ③ 自動車線内各駅相互間。

以上の場合, 旅客運賃計算上回遊の取扱をする条件となるものは発売しない。この券片サービスを割引に換算すると 0.0909 の割引率に相当している。

つぎに均一回数旅客運賃は, 市街地交通の使命を帯びている東京都区内(吉祥寺を含む)および東京電車環状線内の, 各駅相互間を乗車する旅客の需要に応じて設定しているものであって, つぎに掲げる運賃額により, 大人にかぎって, 10券片の3等均一回数乗車券を発売する。

東京都区内均一回数乗車券 350 円
東京電車環状線内均一回数乗車券 150 円

なおこのほかに特殊なものとして, とくに東京都区内(吉祥寺を含む)にある駅相互間で3等の大人普通旅客運賃が20円となる区間については, 10券片で大人150円(小児は半額)の特殊回数旅客運賃がある。

(3) 割引旅客運賃 旅客運賃は一応普遍的なものを定めているが, 国家経済の見地から社会政策的・文教政策的または営業政策的見地から種々の運賃割引が行われている。営業政策の目的以外に旅客運賃の割引を国家が強制することの可否については議論があるが, 一応現行国鉄の制度を記述する。

割引旅客運賃の種類はつぎのとおりである。

ア 個人割引

旅客の個人割引は, 旅客の資格またはその旅行目的を限定して行うのを原則とし, 営業政策的のものを除いては, 所定の旅客運賃割引証によって, これと引換に割引の取扱をする定めとなっていて, その種類・割引率はつぎのとおりとなっている。

(ア) 学校学生生徒に対する旅客運賃割引(大人に限る) 鉄道・航路 3等5割。自動車線 同 2割。

(イ) 被救護者に対する旅客運賃割引 鉄道・航路・自動車線 3等 5割。

(ロ) 身体障害者に対する旅客運賃割引 鉄道・航路・自動車線各等(定期乗車券および回数乗車券は2・3等) 5割。

(ハ) 戦没者の遺族に対する旅客運賃割引 鉄道・航路・自動車線 3等 5割。

(ニ) 季節割引 季節的に旅客の誘致・旅行の調整を目的として行う。3等 1割程度。

(ホ) 周遊旅客に対する旅客運賃割引 鉄道・航路・自動車線(社線関係を含む)各等 1割。

イ 団体割引 等級・発着駅・旅行目的を同じくし, あらかじめ国鉄の輸送承認を得て乗車船する30人以上(訪日観光団体にあっては15人以上)の団体旅客に対して, つぎの種類(の)団体旅客運賃割引の取扱をする。

(ア) 学生団体 大人 3等 鉄道・航路5割引 自動車線2割引
小児 3等 鉄道・航路3割引 自動車線2割引

(イ) 訪日観光団体(鉄道・航路だけ)右表の通り。

(ロ) 普通団体

A 鉄道および航路各等

等級	15人以上	50人以上
2等	1割5分引	2割引
1等	2割5分引	3割引

輸送期間	30人以上	100人以上
第1期 3月21日～5月31日 9月21日～10月31日	5分引	5分引
第2期 3月1日～3月20日 7月1日～9月20日 11月1日～11月30日	1割2分引	1割5分引

第3期	12月1日～2月末日 6月1日～6月30日	2割引	2割5分引
-----	--------------------------	-----	-------

B 自動車線 一律に1割引

(ウ) 特殊団体(割引資格者および旅行目的を限定して国鉄が特別に認めた団体) 一律に1割2分引。

(エ) 遺族団体 靖国神社新祭祀者の参拝団体 3等5割引。

ウ 寝台車室の貸切旅客運賃割引 2等A室の寝台料金を適用する寝台車室の, 区分室の貸切の取扱をする場合で, 実際乗車人員がその旅客運賃収受定員に満たないときは, 旅客運賃収受定員に対する普通旅客運賃から2割5分の割引をする。

(4) 貸切旅客運賃 貸切運送とは旅客の要求により客車・車室・船室・列車・自動車または汽船を貸切り, 特定旅客の独占使用に供する運送形態である。この場合の旅客運賃は, 原則として普通旅客運賃・料金を基礎として計算するが, その特異性は実際の乗車船人員によらないで, 車両または車船室について, つぎのような一定の定員に対する運賃を収受する点にある。したがってその定員以内では乗車人員の多少, 大人・小児の別を問わないとともに, 原則として車種・形式をも問わない。

1等客車 1等24人分。2等客車 2等50人分。ただし電車は60人分, 特別2等車は48人分。

寝台車を寝台使用のため貸切の場合 A室およびB室の寝台料金を適用する車両については22人分, C室の寝台料金だけを適用する車両については28人分, 3等寝台車については60人分とする。

3等客車 3等80人分。ただし電車および気動車は100人分とする。

合造車室 各等客車室について, 前各号に掲げる定員の $\frac{1}{2}$ に相当する人員分。

寝台車室の区分室 寝台定員分。ただし寝台を使用しないときは寝台定員の5割増とする。

簡易寝台車 2等30人分。ただし寝台を使用しないときは36人分とする。

横が患者運送のための荷物車室 3等30人分。ただし客室または郵便車室との合造車の荷物室の場合は15人分とする。

以上各号の場合貸切車を急行列車に連結するときは, 運賃収受定員に対する大人急行料金を, 特別2等車を利用するときは, 特別急行列車に連結するときを除いて, 運賃収受定員に対する大人特別2等車料金を, また寝台を使用するときは寝台定員に対する所定の寝台料金(簡易寝台車の場合は2等C室上段寝台料金の2割引)を計算収受する。

このほか食堂車の貸切に対しては, 1車1kmにつき32円(半車21円)を収受し, また青森函館間および宇野高松間航路について貸切車の航送の取扱をするときは, 1両1回につき青森函館間39,710円, 宇野高松間11,140円の航送料金を収受する。

(5) 定期旅客運賃 定期乗車券により乗車または乗船する旅客に適用するもので, 賃率を定める方法をとらず運賃を表現する形式を採っている。普通旅客運賃と比較すると, きわめて低廉な運賃となっているが, これは主として社会政策的な見地から存在しているからである。定期旅客の大部分は通勤・通学旅客であって, この種の交通は現代社会人の日常生活における不可欠の部分を占めている。したがってこれに対する鉄道の運賃政策として, 定期旅客運賃のような低運賃を設定してきたことは, 鉄道の公共性の観点から一応肯定できるところであるが, その財政的負担は国庫に帰すべきものであろう。一般に定期旅客の輸送の実体はきわめて高効率の輸送を行っているし, また乗車券その他旅客取扱面ではきわめて簡易化がはかられている