

とはいうものの、現在の定期旅客運賃はあまりにも低額となっている。

定期旅客運賃には普通定期旅客運賃、通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃の3種類があり、その等級は普通定期旅客運賃が2・3等、その他は3等だけである。

ア 国有鉄道運賃法の規制 国有鉄道運賃法は、定期旅客運賃は国鉄が自主的にこれを設定することができることとしているが、この場合運輸大臣の認可を受けることを必要とし、設定の場合には通勤・通学に限り運賃設定限界を遵守することを義務づけている。ここにいう運賃設定限界とは、国有鉄道運賃法第5条第2項に規定しているところで、すなわち国鉄は3等の通勤および通学定期旅客運賃を定める場合は、つぎの原則にしたがわなければならないことを定めている。① 通用期間1箇月または3箇月の定期旅客運賃は、普通旅客運賃の $\frac{50}{100}$ に相当する額をこえてはならない。② 通用期間6箇月の定期旅客運賃は、普通旅客運賃の $\frac{40}{100}$ に相当する額をこえてはならない。これは社会政策的見地から、法律で通勤・通学定期旅客運賃の割引率の最低限界を定め、この限度より高額な実施運賃を設定しないよう措置したものである。

イ 割引率 定期旅客運賃は、普通旅客運賃の賃率を基礎として設定することを原則とし、これに割引率を加味して設定するものである。設定に使用されている現行の割引率の程度は、つぎに掲げるとおりであるが、最低運賃の適用・キロ別運賃差の不均衡の修正・運賃のは数整理等によって、乗車距離によっては若干の差異が生じている。

通勤定期	1 箇月	0.600 から 0.800
	3 箇月	0.640 から 0.820
	6 箇月	0.660 から 0.830
通学定期	1 箇月	0.767 から 0.908
	3 箇月	0.780 から 0.917
	6 箇月	0.800 から 0.922
普通定期3等	1 箇月	0.300 から 0.750
	3 箇月	0.370 から 0.775
普通定期2等	1 箇月	0.300 から 0.475
	3 箇月	0.365 から 0.527

この割引率は原則として50kmまでは、割引率をkmごとに増殖し、51km以上100kmまでは割引率が同率であるから、運賃形態は50kmまでは遠距離漸減、51km以上は距離比例制ということになっている。

ウ 構成 定期旅客運賃は、つぎに掲げる各要素にもとづいて構成されている。

(ア) 鉄 道

A 定期旅客運賃はすべて1箇月間を30日とし、毎日1往復乗車するものとみなして計算する。

B 普通旅客運賃の第1地帯賃率、すなわち現行では2円40銭を前号により60倍したものを1km当り賃率として、これに乗車キロ程を乗じ、は数をそのままとしたものを基礎とする。

C 基礎運賃に割引率を適用して割引運賃を算出し、は数を整理する。

D 設定する運賃は100kmまでとする。

E 最低運賃は通勤・通学・普通定期ともに3km以下に適用する。

F 2つ以上の異なる乗車区間相互間の、運賃格差のはなはだしい不均衡、または国有鉄道運賃法第5条の運賃設定限界に抵触を生ずるような運賃は、近接地帯の運賃とともに、それぞれ運賃額において修正する。

G 3箇月または6箇月の定期旅客運賃は、2等定期を除いては、1箇月設定運賃を基礎として、3箇月は3倍の1割引、6箇月は6倍の1割5分引として設定する。

H 東京電車環状線均一定期旅客運賃は、環状線内の運賃計算特定キロ程の合計27km分に相当する普通定期旅客運賃を基礎として構成する。

(イ) 航路(青森・函館間、仁方・堀江間航路には定期旅客運賃を設定しない)

A 当該航路の普通旅客運賃を60倍したものを基礎とする。

B 当該航路の旅客営業キロ程に相当する鉄道区間の、それぞれの種類の定期旅客運賃設定上使用する割引率を適用する。

C 前各号以外は原則として鉄道の場合に準ずる。

(6) その他の旅客運賃種別 旅客運賃の種別としては、上記各号のほかにつぎに掲げるようなものがある。

ア 大人旅客運賃と小児旅客運賃 旅客を区別して12才以上の者を大人とし、6才以上12才未満の者を小児とする。小児旅客運賃は大人旅客運賃を折半し、は数整理したものである。

イ 片道旅客運賃と往復旅客運賃 この種別は普通旅客運賃についての呼称であって、乗車船区間に対する片道または往復の別に応ずる運賃をいい、片道旅客運賃の2倍が往復旅客運賃である。回数旅客運賃および定期旅客運賃にあつては、環状線一周となる乗車形態となる場合を除いて、実質的には常に往復形態を採るが、往復運賃とは呼ばない。

3 運賃高低比較の尺度

ある時期における旅客運賃が高いか低いかを比較検討するための尺度として、1人1km平均の旅客収入を用いることがある。この1人1km平均旅客収入を平均旅客賃率または平均旅客運賃率とも称する。平均旅客賃率は一定の期間内の総旅客運賃収入を、その期間内に輸送した旅客人キロで除したものである。この場合輸送旅客人キロの中には、普通旅客・定期旅客その他計算基礎賃率を異にする多種の旅客が含まれ、したがって総旅客運賃収入中には、各種の運賃収入が雑然と集積されているので、平均旅客賃率は正確に特定の賃率の高低を示すものではない。輸送人キロと運賃収入とを、旅客の種別ごとに細分すればするほど、特定の種類の旅客に対する旅客平均賃率をより正確に表示できるけれども、これは統計の細目化の限度によって制約される。国鉄の現行統計資料から計算できる平均旅客賃率はつぎのようなものであり、これを計算方式とともに示す。

$$\frac{\text{定期外各等級別旅客運賃}}{\text{定期外各等級別旅客人キロ}} = \text{定期外旅客等級別平均賃率}$$

$$\frac{\text{定期外旅客各等計運賃}}{\text{定期外旅客各等計人キロ}} = \text{定期外旅客各等計平均賃率}$$

$$\frac{\text{定期外旅客運賃料金計}}{\text{定期外旅客各等計人キロ}} = \text{定期外旅客運賃料金計平均賃率}$$

$$\frac{\text{定期旅客等級別運賃}}{\text{定期旅客等級別人キロ}} = \text{定期旅客等級別平均賃率}$$

$$\frac{\text{定期旅客各等計運賃}}{\text{定期旅客各等計人キロ}} = \text{定期旅客各等計平均賃率}$$

$$\frac{\text{定期外旅客各等計} + \text{定期旅客各等計}}{\text{定期外旅客各等計人キロ} + \text{定期旅客各等計人キロ}} = \text{総旅客各等計平均旅客賃率}$$

このようにして計算された平均旅客賃率は、現在鉄道運賃の高低を見る場合の適当な比較検討の指標とされていることは前述のとおりである。したがって運賃に関する各種の研究資料として利用されることもあり、またこれを運送原価と比較して経営上の採算を判断する資料とし、また予算編成に当って該当する輸送量にこの平均賃率を乗じて収入額の推算を行うなど、鉄