

道経営上利用の途が多い。→運賃。(平林喜三造・青木左京)

りょかくうんちんのがいさんばらい 旅客運賃の概算払

旅客は原則として旅客運賃・料金を支払って、相当の乗車券類を購求したのちでなければ乗車船することができないこととなつてはいるが(鉄道営業法第15条)、現実には旅客が駅員無配置駅から乗車する場合、列車出発までに乗車券類の購求をするいとまのない場合、または車船内で乗車変更をする場合等には車船内において乗務員が旅客運賃・料金を収受して、乗車券類の発売をすることとなる。乗務員は駅の場合と異なりつり銭を常に十分に用意しておくことはできないので、鉄道運輸規程第11条においては「鉄道は旅客に対して運賃および料金の正算払を請求することができる」むねを規定しているが、現実問題として旅客に正算払を強制することはできないし、またときには時間僅少のため正当旅客運賃・料金の収受計算ができない場合もあるので、現行旅客運送制度においては、乗務員は事情やむをえない事由があるときには、概算額の収受をすることができることとしている。ここにいう概算額とは、正当額に対する近似額をいうが、この場合はその制定の目的から当然に、正当額以上の額を意味する。概算額を収受した旅客に対しては車内補充券により乗車券類を発行する。したがって概算額を収受している車内補充券は、乗車券類としての性格のほかには預り証としての性格をもつ。概算額を収受している車内補充券に対しては、旅客が前途の途中駅または着駅において速かに精算することになっている。(平林喜三造)

りょかくうんちんのけいさん 旅客運賃の計算 鉄道の旅客運賃は、旅客の乗車する発駅・着駅間のキロ程に応じて決定されるのであるが、この鉄道の旅客運賃を計算する場合に使用するキロ程は、国鉄では線路が連続するかぎり、これを通算することとしている。旅客の乗車行程中に航路・自動車線または国鉄と連絡運輸を行う地方鉄道・軌道・航路もしくは自動車線が介在する場合であっても、その前後の国鉄の鉄道線路は連続しているものとみなして、キロ程を通算するのである。しかしながら、旅客が環状線を一周する場合またはその発着区間の全部もしくは一部が復乗となる場合は、環状線が1周となる駅または復乗が開始される駅において打切って各別に計算するのである。

旅客の乗車形態が、当初の運送契約どおり行われれば、べつだんに問題はないが、旅客が乗車券面に表示された着駅を乗りこしたり、乗車券面に表示された着駅と異なる方向に旅行を変更したり、あるいは乗車券面に表示された経路と異なる経路に旅行を変更したりする場合が起こると、これに対応する旅客運賃の計算方いかんが旅客の支払う運賃額に影響することとなる。このような場合に対処する旅客運賃計算方に発駅計算方式と分岐駅計算方式との2とがある。

1 発駅計算 原乗車券面の発駅・着駅間に対する普通旅客運賃と、実際乗車区間すなわち原乗車券面の発駅と、変更着駅間に対する普通旅客運賃を比較する方法である。現行旅客制度において、この発駅計算方式を採用しているのは、鉄道区間において、普通乗車券によって乗りこしをする場合で、原券区間と乗りこし区間とを通算したキロ程が、150km 以内である乗りこしをする場合と、東京付近および大阪付近における電車区間内にある駅相互発着の普通乗車券によって、同区間内の方向変更および経路変更をする場合との2つがある。この場合には原乗車券の区間に対する普通旅客運賃と、実際乗車区間の普通旅客運賃とを比較して、不足額は追徴し、過剰額は払いもどしをしないこととしている。

定期乗車券の区間変更の取扱をする場合における定期旅客運賃の計算においても、発駅計算方式を採用している。

なお乗りこしの場合で前掲の場合以外、すなわち原乗車券面区間と乗りこし区間とを通算したキロ程が151km 以上であるときは、この発駅計算方式によらず、乗りこし区間に対する普通旅客運賃を収受することとしている。また方向変更・経路変更の場合で、前掲の東京付近・大阪付近の電車区間内相互発着の普通乗車券によるもの以外の場合には、発駅計算方式によることなく、つぎに掲げる分岐駅計算方式による。

2 分岐駅計算 方向変更または経路変更の場合、原乗車券面区間中の分岐駅からの不乗車船区間に対する相当旅客運賃と分岐駅から変更着駅に至る変更区間に対する普通旅客運賃とを比較する方法であって、この場合には変更区間の普通旅客運賃に、原乗車券1枚ごとに手数料10円を合計した額と、不乗車船区間の相当旅客運賃とを比較して、不足額は追徴し、過剰額は払いもどしをしないこととしている。なおこの場合に、変更区間が2区間以上あるときであって、その変更区間の間に旅客の所持する乗車券の券面の区間があるときは、これを変更区間とみなして、旅客運賃を計算する。

分岐駅計算についてはつぎのようなものもある。すなわち国鉄の普通旅客運賃は、遠距離通減制を採用しているので、キロ程通算による遠距離通減の利益を供与するため、団体旅客運賃の計算または周遊割引旅客運賃の計算上において、本線区間を通算し、分岐線区間を別途運賃計算して、これに加える運賃計算方を採用して旅客の利便をはかっている。たとえば東京・山田、山田・名古屋・広島と旅行する団体に対し、東京・広島間の通算運賃に、名古屋・山田間の往復運賃を加算したもので団体乗車券を発行するようなものである。(平林喜三造)

りょかくうんちんのごばらい 旅客運賃の後払 鉄道は不特定多数の旅客を相手として運送営業をしているので、鉄道営業法第15条では「旅客は営業上別段の定めある場合のほか、運賃を支払い、乗車券を購求しなければならない」旨規定しており、鉄道の旅客運賃は前払が原則となっている。

しかしながら特別な事情のあるものであって、旅客運賃を後払として一括収受することが適当であり、かつ国鉄において支障がないと認めたものについては、後払の取扱を認める場合がある。この場合に発売した乗車券を所持する旅客に対しては、旅客の任意による乗車船の変更、または乗車券の払いもどし等は、後払扱の性格上制限される場合が多い。現在旅客運賃の後払の取扱を行っているものは、運賃支払者が官公庁の支出官となるものが原則であって、つぎのようなものがある。

- 1 在外邦人の引揚者、帰国する在日華人(厚生省関係)
- 2 自衛隊員および自衛隊入隊者(防衛庁関係)。
- 3 強制送還される不法入国者(法務省関係)。
- 4 駐留軍人・軍属の公務旅行者(米軍関係)。(平林喜三造)

りょかくうんちんのついちょう 旅客運賃の追徴 旅客に乗車券を発売する場合でなしに旅客運賃を収受することをいう。駅員無配置駅の場合を除き旅客が有効の乗車券を所持していないため、旅客の全乗車区間に対して旅客運賃を収受する場合と、運送契約の変更等により、旅客からすでに収受した旅客運賃が不足するため、その不足額を収受する場合とがある。

つぎに旅客および荷物運送規則上旅客運賃を追徴する場合を挙げると、つぎのとおりである。

- 1 旅客に対して無礼の取扱をするとき。
- 2 旅客(定期乗車券および回数乗車券使用旅客を除く)から、乗車券の紛失の申出があったとき。