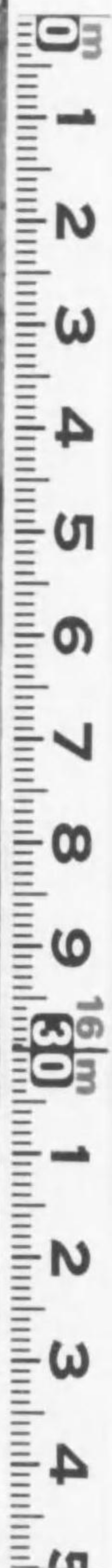


新旅客讀本

特235

35 道運輸研究會著

大教社發行



始



特235
35



鐵道運輸研究會著

新旅客讀本

發行所

東京
神戶

大

教

社



はしごき

今回運輸関係の規程が全面的に改正せられましたので、これを機会として新旅客讀本を發行することゝ致しました。

もとより鐵道の旅客運送に關しては、既に先輩諸賢に於て豊富な識見に基き幾多の著述を公にして居られるが、更に教科書として適當なものが愆しい念願から敢て本書を上梓した次第であります。勿論、本書は萬全のものではありません。殊に短時日の間にものしたのでありまして不備の點も多々あることゝ存じますが、何卒此の點諸賢の御叱正を賜らんことを切に懇願する次第であります。

參考迄に本書に關して特に留意した點を擧げて見ると次の通であります。

- 一、本書は教習所普通部、專修部及同程度の教科書たらしめんとしたこと
 - 二、本書は更に諸種の試験に應ずべき參考書ともなさんとしたこと
 - 三、以上の趣旨により可及的簡明を旨としたこと
 - 四、上欄は參考事項の記入に便するためなるべく廣く残したること
- 尙、本書中には次の如き略號を使用することゝしました、御諒知を願ひます。

鐵道營業法……………營
鐵道運輸規程……………運
旅客及手荷物運送規則……………規
同 取扱細則……………細

昭和十七年九月

著者しるす

新旅客讀本目次

第一章 總 說	
第一節 旅客運送の概観……………	一
第二節 旅客運送に關する法規……………	四
第三節 規程の解釋、適用……………	七
第四節 營業料程……………	八
第五節 期間の計算……………	一〇
第六節 輸送の調整……………	二
第一款 乘車制限……………	二
第二款 船便指定……………	三
第七節 提出書類の訂正……………	五
第八節 乘車券類の出納、廢紙、紛失等の場合の處理……………	一五
第二章 乘車券	
第一節 概 說……………	一七
第二節 乘車券の種類……………	一八
第三節 乘車券の表示事項……………	二〇
第四節 通用期間……………	二〇
第五節 途中下車……………	二四
第六節 経路の表示……………	二六
第七節 乘車券の發賣……………	二七

第八節 乘車券廢札の處理……………	三〇
第九節 乘車券の效力……………	三二
第一款 遊覽地又は市内經由の特別扱……………	三二
第二款 選擇乗車の特別扱……………	三三
第三款 電車環狀線の特別扱……………	三三
第四款 發着區間一部の乗車……………	三六
第十款 乘車券の檢査、回收……………	三七
第三章 旅客運賃	
第一節 概 說……………	四〇
第二節 等 級……………	四二
第三節 營業料程の計算……………	四三
第四節 六大都市發着乘車券……………	四九
第五節 小兒の範圍及其の運賃……………	五〇
第六節 異級乘車券運賃……………	五一
第七節 割引運賃の計算……………	五三
第八節 普通旅客運賃……………	五三
第一款 鐵道普通運賃……………	五三
第二款 航路普通運賃……………	五三
第三款 自動車普通運賃……………	五三
第九節 定期旅客運賃……………	五七

第一款 概 説	一〇九
第二款 定期乗車券の發賣	一一〇
第三款 定期乗車券の不正使用	一一一
第十節 特種割引運賃	一一二
第一款 學割運賃	一一三
第二款 公務旅客に對する割引運賃	一一四
第三款 下士官兵に對する割引運賃	一一五
第四款 傷痍軍人に對する割引運賃	一一六
第五款 軍人傷痍記章臨時受章者に對する割引運賃	一一七
第六款 各種會合に對する割引運賃	一一八
第七款 被救護者に對する割引運賃	一一九
第八款 移住民に對する割引運賃	一二〇
第九款 就職者に對する割引運賃	一二一
第十款 青少年義勇軍隊員に對する割引運賃	一二二
第十一款 被徵用者に對する割引運賃	一二三
第十二款 農業報國移動勞働班員に對する割引運賃	一二四
第十三款 農業増産報國推進隊員に對する割引運賃	一二五
第十四款 運賃割引證の使用制限	一二六
第十節 回数割引旅客運賃	一二七
第十節 團體割引旅客運賃	一二八
第一款 團體旅客の種類	一二九

第二款 團體旅客に對する運賃割引	一三〇
第十節 貸切旅客運賃	一三一
第一款 概 説	一三二
第二款 客車、車室の貸切	一三三
第三款 列車の貸切	一三四
第四款 自動車の貸切	一三五
第五款 船室の貸切	一三六
第六款 船舶の貸切	一三七
第七款 痲患者の運送	一三八
第八款 軍事供用令	一三九
第九款 待遇貸切	一四〇

第四章 料 金

第一節 急行券及急行料金	一四一
第一款 急行料金及列車の種類	一四二
第二款 急行券の種類及效力	一四三
第三款 特別急行券の座席指定	一四四
第二節 寢臺券及寢臺料金	一四五
第一款 寢臺料金の種類	一四六
第二款 寢臺連結列車及汽船	一四七
第三款 寢臺券の發賣	一四八
第四款 寢臺券の效力	一四九

第五章 運賃及料金の追徴、拂戻

第五款 寢臺の指定及使用	一五〇
第三款 入浴券及入浴料金	一五一
第一節 概 説	一五二
第二款 無 札	一五三
第三款 乗車券、急行券の紛失	一五四
第四款 等級變更及船便變更	一五五
第五款 乗越、方向變更及経路變更	一五六
第一款 乗 越	一五七
第二款 方向變更及経路變更	一五八
第六款 旅行見合	一五九
第六節 旅行中止及通用期間の延長	一六〇
第一款 普通の旅行中止	一六一
第二款 線路不通の取扱	一六二
第三款 乗車券通用期間の延長	一六三
第八款 誤乘及過誤に因る乗車券の購求	一六四

第六章 入場券及入場料金

第七章 通行 税

第一節 通 則	一六五
第二節 普通税額	一六六
第三節 定期及回数乗車券に對する通行税	一六七

第四節 團體乗車券に對する通行税

第四節 團體乗車券に對する通行税	一六八
第五節 貸切乗車券に對する通行税	一六九
第六節 急行券、寢臺券に對する通行税	一七〇
第七節 通行税の追徴、拂戻	一七一

新旅客讀本

第一章 總 說

第一節 旅客運送の概觀

一、旅客運送の意義

旅客運送と謂ふのは貨物又は物品運送に對する言葉で、人（自然人）を場所的に汽車、電車、氣動車、汽船又は自動車等で移動せしめることであつて、其の移動せしめる場所が陸上であると又海上若しくは空中であるとに依つて、之を陸上運送、海上運送、空中運送に分つことが出来る。

二、旅客運送の特質

前に述べた如く旅客運送は、人の移動を目的とするものであるから、貨物運送即ち生命感情を有しない物の移動とは次の如き差異がある。

- (一) **安全** 人は生命を有するもので、物品の如く代替性がないので其の安全を必要とすることは絶對的である。
- (二) **迅速** 世の中の進歩と共に各自生存競争が激しくなつて、時間の經濟的價値は益々多くなり従つて運送の迅速を要求することが、旅客運送には特に大である。

- (三) 正確 人は計画的に旅行するので、運送時間の正確は特に必要である。
- (四) 快適 人は感情を有つて居るので、其の運送に當つては、物的及人的施設共に旅客に快感を與へるものでなくてはならぬ。
- (五) 旅客施設に年々費用が増大する 前に述べた様に安全、迅速、正確、快適を期せんとすれば線路、客車、其の他の諸施設の改善を爲さねばならぬので、旅客運送に對しては、年々巨額の經費を増大する傾向がある。
- (六) 旅客の運送量は季節に依つて差が大である 旅客には遊覽、其の他の非經濟的の旅行を爲すものが多いので、自ら天候の晴雨、寒暖其の他に依つて旅行者の差異が甚しいので、運賃政策其の他に依つて之を調整する必要がある。
- (七) 旅客は自ら旅行の計畫を爲す 旅客は自ら旅行の計畫をして任意に旅行するので、常に名所舊蹟其の他の紹介、宣傳、廣告の必要があるの外、旅客列車の運轉時刻の設定に當つては、旅客の移動に合致することに努めねばならぬ。
- (八) 旅客の運送量は上り下り一致する 旅客は移住其の他特別の理由に因る場合は別として、發地に歸ることを原則とするので其の運送數量は上りと下りとが一致する。従つて旅客列車の編成、其の運轉回数は之を固定することが出来、又運賃政策の如何に依つて他の交通機關との競争に備へることが容易である。

三、旅客運送の重要性

「交通は文化の母である」とか「交通は文化のバロメーターである」と云はれて居る如く、其の國

の文化の消長は實に其の交通の發達に負ふ所重大であると云はねばならぬ。而して交通機關の一部門を爲す鐵道は、その國の又最も重要な役割を爲す機關であると謂ふべきである。従つて鐵道は營に營利を目的とするものでなく、其の國の文化の向上に寄與するものであり、國民の福利増進を目的とするものであつて、其の性質は明かに公共的事業と謂ふべきである。

鐵道の旅客運送に付其の主なる特性を擧げて見ると次の通である。

(一) 旅客運送は公共性を有すること

旅客運送は貨物運送と相俟つて、其の國の國民經濟上、軍事上、國防上其の他に於て必須のものであつて、前述の如く國家、社會を對象とし、一般の營業とは其の根本を異にする。即ち鐵道に於ては公益上必要がある場合は優先輸送を爲すことを始めとし、一面國民經濟に重きを置く關係上、國民の生活に必要な場合は運賃、料金の減免割引を行ふ等適當な方法を講ずることになつて居る。又旅客の取扱に就ても、公平を旨として之に當り、旅客に付差別的待遇を爲し、又は任意に運送の拒絶は出来なことに定められて居る。即ち鐵道營業法に於て次に該當する場合は、運送を拒絶することが出来ないことを規定して居る(營六)。

- (イ) 旅客が法令其の他鐵道運送に關する規定を遵守するとき
- (ロ) 旅客が乗車船に付特別の責務の條件を請求しないとき
- (ハ) 法令の規定又は公の秩序、善良の風俗に反しないとき
- (ニ) 天災事變其の他已むを得ない事由に起因した運送上の支障がないとき

〔備考〕 鐵道は任意に旅客の運送を拒絶すべきものではないが、鐵道の輸送餘力の關係上、最近の如く旅客の輻

轉を來す時期には、已むを得ず乗車制限其の他の輸送の調整を爲す場合がある。

(二) 旅客運送は不定多數の旅客、公衆を對象とすること

鐵道は多數の旅客を集團的に運送するのであつて、其の對象となるのは多數の旅客であるので、鐵道は善意の旅客を保護する意味に於て、不正の旅客を防止し、又一般旅客に迷惑となるべき傳染病患者及附添人のない重病患者の乗車の拒絶(營四)、同乗客に迷惑となるべき行爲の禁止(運二一)、竝に車内携帯物品の制限(運二三)等を規定し、之が圓滑輸送を計つて居る。

第二節 旅客運送に關する法規

一、法規の必要

前に述べた如く、鐵道は多數の旅客を短時間内に、多數の係員で取扱ふのであるから、取扱の公平を期する必要があるとともに、旅客運送が公共的の性質を有つて居る爲め、鐵道及利用者たる旅客に一定の制限乃至は義務を課する必要があるので、一定の法規を制定して、旅客運送に關しては其の法規に依らしめねばならぬ。

二、法規の内容

旅客運送に關する法規の内容は、運送の性質に鑑みて鐵道と旅客との双方に於て取極め得べきものと、國家が鐵道又は利用者たる旅客に對し一方的に權利を與へ、義務を負はしめるもの又は鐵道係員の内部に於ける取扱の指針を示すものとに區別することが出来る。國家が一方的に鐵道又は旅客に對

し權利を與へ義務を課するものに在つては法律に依り、鐵道と旅客との双方が取り極め得べきものは鐵道省告示に依り、又鐵道内部に關するものは建示に依るのが普通である。

三、法律

法律を以て定むべき事項は、前述の如く國家が鐵道又は旅客に對して一方的に權利を與へ、義務を負はしめるものであるが、法律は其の制定の手續が複雑で、帝國議會の協賛を経て、天皇の裁可があつて、之を公布せられることに依つて實施せられるものである。旅客運送に直接關係のある法律としては鐵道營業法が其の代表的のものである。

旅客運送も商行爲の一種であるから、當然商法及民法の適用を受けるのであるが、其の運送が公共的であり且多數の旅客を對象とする特殊の性質を有つて居るので、一般的に商法にのみ放任することが出来ないために、鐵道營業法なる特別な法律が制定せられたものである。

四、命令

命令には勅令、閣令、省令等があるが、之等は主として法律の委任に基くものを制定せられるものであつて、旅客運送に直接關係あるものは、鐵道運輸規程、軍事供用令等が其の代表的なものである。

五、鐵道省告示

鐵道と旅客との双方に於て取極め得べき事項即ち運送契約の約款に屬すべき事項は、豫め之を公示して一般大衆に知悉せしめる必要があるので、鐵道省告示として之を告示するのである。鐵道省告示として代表的なものは旅客及手荷物運送規則、連絡運輸に關する關係規則等である。

六、建示

達示は之を大臣達、局長達、事務所長達の三つに區別することが出来る。大臣達は鐵道全從事員に對する命令指示であり、局長達は其の局管内從事員に對する命令、指示であり、又所長達は其の事務所管内の從事員に對する命令、指示である。旅客運送に直接關係のある大臣達は、旅客及手荷物運送取扱細則、連絡運輸に關する取扱細則、各種運賃後拂に關する規定等が其の主なるものであつて、局長達としては各鐵道局で制定して居る旅客の取扱補則又は細々則等が其の代表的のものである。

七、文書又は電報

旅客運送に關する取扱で急を要する事項で達示として制定する邊のないとき又は秘密を要する事項に就ては、文書又は電報に依る場合がある。

八、掲載機關

以上各種の形式に依る法規は之を一般に公示せねばならぬので、夫々次の各號の如く官報、鐵道公報又は事務所報に掲載せられる。

法律、命令及告示 官報及鐵道公報

大臣達 鐵道公報

局長達 鐵道局報

所長達 事務所報

九、鐵道公報、鐵道局報、事務所報

鐵道公報、鐵道局報、事務所報は日曜、祭日を除くの外毎日發行せられる。従つて鐵道從事員は毎日それに掲載せられた命令、指示に依つて仕事をしなければならぬので、毎日此の三つを通覽すること

とを忘れてはならぬ。

第三節 規程の解釋、適用

一、異例の取扱

旅客運送規則は通常起り得る事項を目標として制定したものであるから、場合に依つては、規定の取扱を不合理とすること又は規定に明示のない事項があり得るので、此の場合には速に上長の指揮即ち運輸事務所長又は鐵道局長に照會して其の指示に依らねばならぬ(細一)。

二、取扱者間に意見を異にするとき

規定の解釋、適用に就て、驛相互間又は驛と乗務員との間に見解を異にするときは、徒らに意見の對立で旅客に迷惑を與へることを避ける必要があるので、驛相互間に在つては發驛の取扱を、又驛と乗務員との間では驛の取扱を一應認め、關係者は詳細なる事情を報告して、其の後の取扱に就て鐵道局長の指揮を受け、之を確定するのである(細六)。

三、規則の競合するとき

旅客扱に當つて其の事實が内容の異なる二以上の規則に該當するときは、速に之を上長に報告して其の指揮を承けるのであるが、此の邊のないときは、徒らに取扱を逡巡して旅客に迷惑を與へることのないやうにしなければならぬので、一應旅客に有利となる規則を適用し、詳細なる事情を報告して鐵道局長の指揮を承け其の後の取扱を確定するのである(細七)。

「備考」解釋には大別して文理解釋と論理解釋とがある。前者は條文に表はれて居る字句通りに解釋しようとするのに反し、後者は字句に拘束せず、立法者の意思は何れに在るかを探究して其の主旨に添ふやう解釋しようとするものである。

第四節 營業行程

一、營業行程の意義

營業行程とは旅客、貨物の運賃を算出する基本となる行程で、營業上の必要に依つて設定せられたものである。従つて技術上の實測距離と全然其の觀念を異にして居る。營業行程は之を分つて鐵道の營業行程、自動車の營業行程、航路の營業行程の三つと爲すことが出来る。

二、鐵道の營業行程

我が鐵道省線の營業行程は、原則として實測距離と同様である。従つて其の測定も、實測距離のものを用ひて居る。即ち驛間の營業行程は停車場中心標の距離を採用し、其の距離が二千五百二十米であれば二杆五分、二千三百八十米であれば二杆四分とする如く、百位の數を分とし、百米未満は四捨五入の方法で之を整理することゝして居る。

「備考」實測距離と僅少の相違があるのは、スイッチバック驛と終端驛で將來鐵道線路の延長の見込のない驛とである。

三、自動車の營業行程

我が鐵道省の自動車線の營業行程も、全區間に就ては實測距離を採用して居るのであるが、驛間の

營業行程を取扱の實情より一杆單位と爲せる關係上、其の部分的のものに於ては幾分實測距離と相違して居る。

四、航路の營業行程

我が鐵道省經營の航路に於ける營業行程は、營業上の必要より實測の浬と多少相違して居る。試みに之を示せば次の通である。

〔航路〕	〔實測〕	〔營業行程〕
稚内大泊港間	八六浬	一五九杆
青森函館間	六一浬	一一三杆
宇野高松間	一〇浬	一八杆
宮島口宮島間	一浬	一杆
下關門司港間	二浬	〇、八杆
下關釜山間	一一二浬	二二六杆

五、營業行程の端數整理

以上述べた鐵道、自動車、航路の營業行程に依つて、運賃、料金及乗車券の通用期間を計算するのであるが、此の計算を爲すとき一杆未満の端數を生じた場合には、之を一杆に切上げるのである（規四）。

第五節 期間の計算

一、期間の起算日の計算

期間の計算に就ては、我が民法に於て詳細に規定するところであるが、其の起算日は日、週、月又は年を以て定めた場合は、日の端数は之を加へない。若し端数を生じたときには、翌日より起算して初日は其の期間に算入しないことになつて居る。併しながら旅客運送に於ては、取扱の實情即ち乗車券發賣当日中に運送を開始し、若し運送を完了する場合がありますので、民法の規定と異り、期間の初日は時間の長短に拘らず之を一日として計算するのである(規五)。

二、期間の末日の計算

旅客運送に於ける期間の末日の計算は、我が民法に於けると同様、週、月又は年を單位として定めた場合には、其の週、月又は年の始より期間を計算しないときは、其の期間は最後の週、月又は年に於て其の起算日に應當する日の前日を以て満了とするのである。併し乍ら月又は年を以て期間を定めた場合に、最後の月に應當日のないことがあれば、其のときは其の月の末日を以て満了日とするのである。例へば九月二日より三箇月と謂へば、最後の月である十二月に於て起算日に應當する二日の前日に満了となる。又十一月三十日より三箇月と謂へば、二月二十九日に満了することとなるのであるが、平年に於ては二十九日がないので二月二十八日を、又閏年に於ては二十九日があるので二月二十九日を末日とするのである。

第六節 輸送の調整

第一款 乗車制限

一、輸送調整の必要

大東亞戦争の勃發後、日本國內に於ける生産力擴充、大陸と内地との交通激増に因つて、旅客の輸送は實に著しく國有鐵道始つて以來の現象を呈するに至つた。これがため輸送能力の全部を動員しても尙且之が圓滿な輸送を期することが出来ない。従つて旅客が特に輻輳し、輸送上支障があると認められるときは、乗車券の發賣制限乃至停止、乗車船列車の制限、旅客運賃割引の停止を爲して、旅客輸送の圓滑を期する必要がある。

二、輸送調整の根據法規

以上の旅客の輸送調整を爲すに當つて、運送契約の約款として取極め得るものと、運送契約締結の拒否に屬するものがある。

前者は運送約款として運送規則中に規定することが出来るが、後者は運送契約が存在しないので、特に別の法令に根據を求めねばならぬ。此の法令は鐵道營業法第六條第五號「天災事變其ノ他已ムヲ得サル事由ニ基因シテ云々」に根據を置いて居る。

三、輸送調整の具體的事項

以上輸送の調整を爲さんとする具體的な事項は次の通である(規一〇)。

(一) 乗車券、急行券、寝臺券の發賣枚數、發賣時間、發賣方法の制限又は發賣停止
乗車券の發賣枚數の制限とは特定の驛の乗車券の發賣枚數を制限することであり、發賣驛の制限とは或る特定の驛に於ける乗車券の發賣を制限することであり、發賣時間の制限とは發賣時間を適當に短縮することであり、發賣方法の制限とは乗車券の共同乃至一括發賣を指定することであり、發賣の停止とは省線内各驛で特定の驛行乗車券若しくは特定の種類の乗車券の發賣を停止することである。

急行券、寝臺券の發賣枚數の制限とは旅客一人に付發賣枚數の制限であり、發賣驛の制限とは急行券、寝臺券の發賣を特定の驛に制限することであり、發賣時間の制限とは其の發賣する時間を必要なきに指定することであり、發賣方法の制限とは乗車券と不可分乃至特定の證明書を必要とするが如きである。

本號の場合乗車券、急行券、寝臺券の發賣停止の場合は本省に於て、其の他は鐵道局長に於て決定するのである。

(二) 乗車船區間、乗車船方法又は乗車すべき列車、汽船、自動車の制限

乗車船區間の制限とは旅客の幅輻する區間を指定して乗車船の制限を爲すことであり、乗車船方法の制限とは箇々の乗車船を禁止し五人又は十人以上一團となつて乗車船することを指定することであり、乗車船すべき列車、汽船又は自動車の制限とは各種割引乗車券其の他の乗車船を指定することである。

本號の制限は其の制限が一鐵道局管内限りのものであるときは、鐵道局長に於て之を決定し其の

他のものは本省に於て決定するのである。

(三) 旅客運賃割引の制限若しくは停止又は旅客運賃割引證の發行制限

旅客運賃割引の制限若しくは停止とは學割、各種會合割引其の他の運賃割引で、割引停止乃至制限で旅行を抑制し得ると認めるときは之が制限乃至停止を爲すことであり、運賃割引證の發行制限とは各種會合割引證の發行枚數に制限を附する場合を謂ふのである。

(四) 途中下車の制限又は方向變更、經路變更の取扱の停止

本號は一定の期間内其の乗車券に依り途中下車の取扱を制限し、又は方向變更、經路變更の取扱を爲さないことである。

(五) 手廻品の數量の制限

本號は一定の期間内は手廻品の數量を最小限度迄に制限することであつて、鐵道局長に於て決定するのである。

第二款 船便指定

一、指定の必要

最近内地と大陸との間、樺太、北海道と本州との間の交通が頻繁となり、下關釜山間、稚内大泊港間及青森函館間の各航路に於て幅輻を極め、旅客の乗殘を現出すること多く、更に自動車線に於ても輸送能力の關係上乘殘を生ずる場合が多くなつたので、之を調整するため、之等利用の旅客に對し豫め乗車船すべき月日及便名の指定をなし、安んじて旅行せしめることとなつたのである。而して其の

指定は下關釜山間航路に於ける一等旅客は常時、その他の旅客に對しては輸送上必要ある場合、鐵道省に於て期間を定めた時間内に限るのである(規一一)。

以上の船便の指定は當該汽船の出發する日の七日前から指定することが出来ることになつて居る。

二、指定の方法

乗車船月日及便名の指定に當つては、豫め汽船又は自動車に對する船席又は座席を必要な驛に割當て、置いて、原則として乗車券發賣の際乗車船月日及便名の指定を爲すのである。旅客より前記乗車船月日及便名指定の乗車券の發賣方請求があつたときは、次の各號に依つて發賣するのである(細二二)。

(一) 自驛割當のもの全部を發賣し盡したときは、他の割當驛から融通を受けて發賣すること

(二) 自驛に割當がないときには、割當驛から融通を受けて發賣すること

(三) 割當驛に於て指定の汽船又は自動車に接續すべき汽船又は自動車の出發後割當驛に殘餘があるときは、關係鐵道局運輸部(旅客課)宛電報すること

三、船便未定の乗車券の發賣

旅行の日程が確定しない者で、特に乗船月日及便名の指定を爲さず乗車券の發賣を希望するときは途中適宜の驛で乗車船月日及便名の指定を受くべきことを條件として、乗車券の裏面に「船未定」印の押捺又は之を記入して發賣することが出来る。此の乗車券を所持する旅客に對しては、乗車船前適宜の驛で乗車船月日及便名の指定を爲さしめるのであるが、此の指定を爲したときは、裏面に驛名小印を押捺して指定の取扱驛を明瞭ならしめるのである(規一二、細二五)。

尚、往復乗車券の復片又は復乗乗車券の第二券片以下の券片には、乗車船月日及便名の指定がないので、此の乗車券を所持する旅客に對しては、途中適宜の驛で乗車船月日及便名の指定を受けしめるのである。

〔備考〕 乗車船月日及便名を指定した乗車券所持の旅客が、汽船又は自動車の運航不能若は列車の運行時刻に遅延を來し、當該汽船又は自動車に接續を缺いた場合、其の旅客の取扱方は、其の都度關係鐵道局に於て決定して關係箇所之を通告するのである(細二六)。

第七節 提出書類の訂正

旅客から鐵道省に提出する書類は、其の内容が運送契約其他に關し旅客の意思を表示するものであつて、後日の證據として大切なものであるから、其の書類の提出に當つてはよく其の内容を精査するのは勿論であるが、記載事項の訂正があるときには、之が責任を明かにするため相當の證印を爲さしめねばならぬ(規七)。而して旅客が證印を爲す場合に於て認印を所持しないときには、自署又は拇印を以て之に代へることが出来る(細一二)。

尙旅客が提出すべき書類に認印を爲す場合に於ても、同様自署又は拇印でよいのである。

第八節 乗車券類の出納、廢紙、紛失等の場合の處理

一、乗車券類の出納

乗車券を受入れたときは、直ちに内容を精査確認の上驛所に保管し、都度必要数を出して發賣するのであるが、乗車券の如き有價證券に在つては、常に現存数を確認するため嚴重に之が出納を明かにしなくてはならぬのである。冊綴の乗車券類で冊番號の印刷のないものは其の表紙に種別毎の冊番號を記入して、同様其の出納を明かにしなくてはならぬ。

尙乗車券類で發行驛名の印刷のないものを受入れたときには、直ちに自驛名印を相當箇所を押捺して置かなくてはならないのである(細一四)。

二、乗車券類の廢紙

冊綴の乗車券類で書損其の他の事由のため廢紙としたときには、誤使用又は不正使用せられないために、之に抹線を劃し、廢紙とした事由を記入の上控片のみを驛に保存し、其の他の各片は乗車券の廢札の手續をしなくてはならぬのである(細一五)。

三、乗車券類の紛失

未發行の乗車券類にして盜難に罹り又は紛失した場合及發行後の乗車券類を所在不明ならしめた場合には、直ちに其の種別、番號、員數等を局經理部長、運輸事務所長(又は出張所長)其の他必要と認める向に速報し、其の頭末を別途運輸事務所長經由で經理部長に報告をしなくてはならぬ。之等の乗車券類を發見した場合も亦同様である(細一七)。

運賃割引證、身分證明書等を紛失した旨届出があつたときには、其の要旨を經理部長に報告するのである。

尙、以上の場合に於ては經理部長は必要に應じ、鐵道局報及同公報に掲載の手續を爲すのである。

第二章 乗車券

第一節 概説

一、乗車券の必要

鐵道の如く不定多數の旅客を、多數の係員が各職場に於て分業的に取扱ふものに在つては、運送契約の内容たる運賃の支拂額、等級、區間其の他必要事項を、一見判別し得られる方法を講ずる必要がある。此の目的のため設けられたのが即ち乗車券である。従つて旅客は乗車券面に表示せられた内容の範圍内に於てのみ、鐵道に對し運送の請求を爲すことが出来るのである。

二、乗車券の性質

前述の如く鐵道は不定多數の旅客を輸送する關係上、旅客は原則として、乗車に先ち運賃を支拂つて乗車券を購求すべきことを規定して居る(營一五)9而して特定の人に發賣した乗車券又は運賃割引證と引換に發行した乗車券の如きは、一定の條件のもとに結ばれる運送契約に基くものであり、相手人を特定するのであるから、此の乗車券は他人に讓渡することは出来ないが、前記以外の乗車券は別に相手人を特定しないのであるから、乗車券の使用を開始する迄は他人に讓渡するも何等差支ないものである。併し乍ら此の場合と雖も、一旦乗車を開始した即ち改札した後は、旅客は運送契約の當事者として特定せられることとなるから、其の乗車券は讓渡することは出来ないのであつて、之を爲

したときには無効として回収せられるのである(規三二)。

「備考」乗車券の性質に就ては學說區々であるが、旅客が乗車船を請求する権利は運送契約に依つて生じ、其の権利を行使するためには乗車券を所持することを必要とするのであるから、之を有價證券であると解するのが通説である。

第二節 乗車券の種類

一、常備乗車券と補充乗車券

一箇月間相當数の發賣ある區間の乗車券は、取扱の簡易化より其の發着區間、運賃、通用期間其他必要事項を豫め印刷して置き、發賣のとき日附のみ押捺さへすればよいやうに出来て居る乗車券を常備乗車券と謂ひ、其の發賣数の少い區間に對しては發賣の都度發着區間、運賃、通用期間其他必要事項を記入するのであるが、此の記入する乗車券に該當するものを補充乗車券と謂ふのである。

二、現行乗車券の種類

現在我が鐵道省線に於て設備して居る乗車券の種類は次の通である。

- (一) 普通乗車券
 - 片道乗車券
 - 往復乗車券
 - 復乗車券
- (二) 定期乗車券
 - 普通定期乗車券
 - 學生定期乗車券
 - 工員定期乗車券

- (三) 回数乗車券
- (四) 團體乗車券
- (五) 貸切乗車券

片道乗車券とは、或る區間を一回のみ乗車せんとする旅客に對し發賣する乗車券である。
往復乗車券とは、或る區間を往と復都合二回乗車せんとする旅客に對し發賣する乗車券である。
復乗車券とは、二區間に限り各區間の片道乗車券を連続したもので、之が發賣には次の要件を具備することを要する。

- (一) 發着區間を通じて片道乗車券又は往復乗車券を發賣し得ない區間であること、
 - (二) 發着區間が旅行の順序に依つて引續き連続せるものなること、
- 普通定期乗車券とは二、三等一般旅客が常時の乗用として鐵道、自動車(孰れも百軒以内)及指定せられた航路に對し發賣する乗車券である。

學生定期乗車券とは鐵道省に於て承認した學校(青年學校令に依り設立したる私立學校を除く)の學生、生徒(幼稚園の幼兒を含む)が、三等に依り鐵道、自動車(孰れも百軒以内に限る)及指定せられた航路に依り通學するとき發賣する乗車券である。従つて通學用なるがためには、學生、生徒の最寄驛と學校所在地の最寄驛間の順路に限り、又全然通學の事實のない休暇中の使用に對しては發賣しない。併し學校に於て實習のため其の指定の工場其他に、又は正科として水泳を修得せしめられため其の指定の海水浴場に學生、生徒を通はしめるときは、定期乗車券を發賣することが出来るのである。

工員定期乗車券とは鐵道省に於て承認した工場、鑛山又は作業場に於ける指定の従事員が、三等に依り鐵道（百軒以内に限る）に依り通勤するとき發賣する乗車券である。従つて通勤用なるがために、工員の住所最寄驛と工場所在地の最寄驛間との順路に限つて發賣するのである。

回数乗車券とは鐵道、自動車又は航路に於て、同一區間を屢々乗車船する二、三等の旅客の便のため、百軒以内の區間に對して發賣するものである。

〔備考〕回数乗車券は従來普通記名、特種記名、無記名の三種類があつたが、今回の改正に依つて一種で無記名式となり、従來の回数運賃制度も之を廢止し回数割引制度となつた。

第三節 乗車券の表示事項

乗車券の性質が前に述べた通であるから、乗車券には旅客が乗車船を請求するに必要な事項を表示することが必要である。従つて鐵道運輸規程第十二條には、乗車券には通用期間、客車の等級、運賃額及發行日附を記載すべきことを規定して居る。併し乍ら乗車券に表示する事項は以上に限定するものでなく、必要な事項は之を追加することが旅客の取扱上適當であるから、現行では以上の外経路、發行驛途中下車に關する事項、通行税額等を併せて表示することになつて居る。

第四節 通用期間

一、通用期間の意義

通用期間とは乗車券を其の運送條件の範圍内に於て、有効に使用することの出来る期間、換言すれば旅客が鐵道に對して乗車船の請求を爲すことの出来る期間のことである。

而して其の期間には、一定の距離を標準として決定せるもの、距離に關係なく一樣に固定的に定めらるもの及旅行に必要な期間を標準として定めるものの三つの態様がある。

〔備考〕通用期間の如何は旅客及鐵道双方に大きな利害關係があるので、之が決定に當つては各般の事情を綜合研究の必要がある。

距離を標準として通用期間を定めるものに對しては（主として普通乗車券）、運賃制度、列車の運轉回数、列車の運轉速度、取扱の難易を基本として決定するを要し、距離に關係なく固定的に通用期間を定めるものに對しては（主として定期乗車券、回数乗車券）、旅客の一般的要望及運賃政策を基本として決定することを要し、又旅行に必要な日数を標準として通用期間を定めるものに對しては（主として團體乗車券）、旅行獎勵上支障のないことを基本として決定する必要がある。

二、現行の通用期間

我が鐵道省線で現在定めて居る通用期間は次の通である（規一九）。

- (一) 普通乗車券
 - イ、片道乗車券 二百軒迄二日、二百一軒以上は二百軒迄を増す毎に一日を加へる
 - ロ、往復乗車券 片道乗車券の二倍
 - ハ、復乗乗車券 各片に對する片道乗車券の通用期間を合算した日數
- (二) 定期乗車券
 - イ、自動車線區間に於ける普通定期乗車券……一箇月又は三箇月

ロ、前號以外のもの……一箇月、三箇月又は六箇月

(三) 回数乗車券……六箇月

(四) 團體及貸切乗車券……旅行に必要な日数を其の都度定める、併し乍ら三十日を超える場合は普通乗車券の制限内で之を定める

(五) 博覽會其の他の特殊割引乗車券……其の都度必要な日数を定める

(六) 連絡乗車券……原則として鐵道省線の通用期間と同様であるが、臺灣、滿鐵、朝鮮内の鐵道又は港に發着するものは、片道乗車券一箇月、往復乗車券二箇月

前項の通用期間中特に釜山發又は着の乗車券は、日滿支連絡乗車券との均衡上次の如くすることも出来ることとなつて居る(細六四)。

(一) 片道乗車券 一箇月

(二) 往復乗車券又は復乗車券 二箇月

旅客運賃に付経路特定區間の場合の乗車券の通用期間は、運賃計算の料程に依つて計算するのである。

普通乗車券所持客の等級變更、乗越、方向變更又は経路變更の場合の通用期間は、原乗車券の通用期間より既に経過した日数を控除した殘餘の日數である。

旅客運賃同額の爲め着驛を二驛以上共通とした乗車券の通用期間は最短區間の料程に依つて「計算」したものである。

〔備考〕 概算切符又は追徴切符の通用期間は次の通である(細六五)。

(一) 乗車券(定期、回数乗車券を除く)、急行券の紛失又は等級變更のため發行する場合は、原乗車券の通用期間より既に経過した日数を控除した殘餘の日數、

(二) 普通乗車券以外の乗車券所持客に對して乗越のため發行する場合は、乗越區間に對する相當通用期間、

(三) 前記以外の事由に因つて發行する場合は、前述の現行通用期間に依るのである。

〔備考〕 普通片道乗車券の通用期間を算定するには料程を二〇〇の倍數の最寄の數迄切上げ之を二〇〇にて除し一を加へればよい。

三、乗車船中通用期間の経過

旅客は乗車券の通用期間内に旅行を終了しなければならぬのであるが、乗車船中即ち旅行開始後旅行中通用期間が経過したときには、旅客の便のため、其の儘着驛迄繼續乗車して乗車船すれば、別に運賃、料金を收受せず其の儘乗車船せしめるのである。此の場合旅客が途中驛に下車したときは、其の下車驛で乗車券を回收して前途無効の取扱を爲すのである。併し乍ら乗車列車が直通せず他の列車汽船又は自動車に乘継ぐときは、之を繼續乗車船と看做し、又當日中に乘継列車、汽船又は自動車がないとき、若は時間、設備の關係で一時旅客を出場せしめるときは、乗車券の裏面に次回の乘継列車汽船又は自動車を記載(指定印を押捺する)して、其の指定のものに限つて乘継を認めるのである(規二一、細六八)。

又旅行の開始即ち改札口の入場が通用期間内であるときは、列車の出發が假令通用期間經過後即ち午前零時を過ぎたときと雖も、之を繼續乗車船として取扱ふのである。

尚、繼續乗車船中は上級乗換、方向變更、経路變更、旅行中止等の變則乗車船の取扱は、原則として爲さないのである。

第五節 途中下車

一、途中下車の意義

途中下車とは旅客が旅行開始後發着區間の途中任意の驛で出場し、再び他の列車、汽船又は自動車に乗継ぐことを謂ふのである。従つて旅行開始の時が發驛に於て改札口より入場するときであるから極端に謂へば發驛に於ても途中下車はあり得る譯である。

〔備考〕旅客の途中下車制度に就ては、全然之を禁止するもの、何等の制限を附せず自由とするもの、一定の制限即ち下車驛又は下車回数に制限するもの等があるが、之が決定には運賃制度、運賃政策、乗車券の様式、取扱の難易等を基本とせられるもので、運賃制度に距離比例法を採用するものに在つては、途中下車は自由であり、又距離遞減法を採用するものに在つては、途中下車は禁止乃至は制限を附するのが普通である。

二、現行途中下車制度

我が鐵道省線に於ける現在の途中下車制度は次の通である(規二三三)。

(一) 普通乗車券

イ、原則として自由、即ち乗車券面記載區間中任意の驛で下車出来る。
ロ、次の各號に該當するものは出来ない。

- 1、着驛二驛以上共通の乗車券では、共通區間内の驛
- 2、電車區間(指定のもの)相互發着乗車券では、其の區間内の驛
- 3、乗車船區間の制限があるときは、其の制限區間内の驛

4、自動車區間の驛員無配置驛(特に指定したものを除く)

5、六大都市發着乗車券では、着驛又は發驛と同一市内所在驛

6、別に途中下車を指定したものに在つては、其の指定以外の驛

(二) 定期乗車券

原則として自由であるが、自動車線區間の當該券面區間内の驛及乗車船區間の制限があるときの制限區間内驛に於ては出来ない。

(三) 回数乗車券

乗車券面區間内驛に於ては出来ない。

(四) 團體及貸切

特に承認した驛に限つて下車を認める。

(五) 其の他の乗車券

別に途中下車を制限したもの以外は出来る。

三、下車印の押捺

旅客が途中下車を爲したときは、發驛より其の下車驛迄運送を完了したのであるから、其の旨を表示するため、乗車券面に所定の下車印を押捺するのである(規二三、細六九)。又途中下車を爲すことの出来ない乗車券で、他の列車、汽船又は自動車に乗継のため出場したときも、之に運送完了を表示する意味で途中下車印を押捺する(細七二)。

誤つて途中下車印を押捺したときは、下車印に抹線を引き「誤捺」と記載して驛名小印を押捺する

のである。又途中下車印不鮮明なときは、新に下車印を押捺し、不鮮明の下車印に對しては以上に準じた證明を爲すのである(細七一)。

四、途中下車禁止の場合に於ける下車

旅客が途中下車禁止の驛に任意に下車したときは、其の所持の乗車券(往復、復乗又は回数乗車券に在つては其の使用券片)は前途に對し無効として回収するのである(規三〇)。

第六節 經路の表示

一、經路表示の必要

線路網の發達は同一驛に至る經路を一つに止めず、數經路又は十數經路にも達する状態となり、而も鐵道は多數の係員が、連鎖的に次から次へと旅客の取扱を爲すのであるから、其の旅客は如何なる經路に依つて目的地に至るかを乗車券に依つて直ちに知悉せねばならぬので、乗車券には何人でもよく理解出来る程度に經路を表示せねばならぬ。

二、經路表示方

經由線は前に述べた主旨に依つて之を表示するのであるが、其の表示の一例を示せば次の通である(細三二)。

- (一) 環狀線の一部を經由するもの……………其の經由線又は經由線中の主要驛名
- (二) 環狀線内相互發着のもの……………其の經由線中の主要驛名

- (三) 環狀線内と環狀線外の相互發着のもの……………環狀線内接續驛の次驛名又は經由線中の主要驛名
- (四) 環狀線を一周して發着に歸着するもの……………經路中の主要驛名を二つ以上旅行の順序に配列
- (五) 社線を通過するもの……………社線名又は兩端の接續驛名

第七節 乗車券の發賣

乗車券の發賣に當つては、常備乗車券たと補充乗車券たとを問はず、所定の方法に依つて充分注意すべきであるが、特に乗車券の設備其他に就て注意すべき事項を示せば次の通である。

一、自驛に設備なき乗車券

自驛に設備のない乗車券を發賣するには、最寄の設備のある驛に電話、電報又は其他適宜の方法で請求して其の送付を受けるのである。此の場合には種別、番號、等級、員數等を記載した領收證を送付を受けた驛に送付するのである(細三七)。

二、乗車券の發賣順序

乗車券に番號が附してあるので、其の發賣に當つては番號順に發賣するのであるが、誤つて飛番號を發賣したときは直ちに正當順位に復歸し、飛番號で發賣した乗車券は之を鐵道局經理部に報告して缺札證明書の交付を受けるのである(細四〇)。

三、常備乗車券の不足の場合

常備乗車券は二箇月又は三箇月間の必要數を常に自驛に保管して居るのであるが、急激な旅客の増

加其の他のため常備乗車券に不足を來したときは、不足期間内の員數を豫測して、次の各號に依り補充乗車券を常備乗車券の代用に專用することが出来る(細四二)。

- (一) 不足した乗車券の種類、等級、着驛及專用に充つべき補充乗車券の員數、番號を適宜の用紙に記入し、豫め審査課に報告すること
- (二) 代用に供した補充乗車券にして、殘存員數を生じたときは之を廢札として處理すること
- (三) 乗車券乙片は、發賣の際之を切離し必要事項の記入を省略すること

四、乗車券面記載事項の訂正

乗車券は有價證券の一種であるから、之が發賣に當つては、次の各號の場合の外は記載事項を訂正することが出来ない(細一三)。

- (一) 様式改正後舊様式のものを使ふとき(券面の運賃料金を除く)
- (二) 他驛より送付を受けた乗車券を發賣するとき其の發驛又は發行驛名の訂正
- (三) 他驛發の乗車券を發行するとき發驛名の訂正
- (四) 各片を炭酸紙を以て同一筆で訂正出来るとき(追徴切符及概算切符の金額の訂正を除く)
- (五) 臨時に訂正方通達があつたとき

五、乗車券に表示の印章

乗車券に押捺する印章は、其の乗車券の運賃が割引であること及其の割引の率を表示すること、乗車券類の再交付、廢札又は乗車券類の記載事項の訂正等の場合、其の表示のために制定せられたものである。乗車券は之が發賣後、等級變更、方向變更、經路變更、旅行見合、旅行中止等に因つて運賃

の追徴又は拂戻を爲す場合が尠くない。此の場合其の乗車券の運賃が、如何なる條件に依つて發賣してあるかを正確に知悉するため、割引率其の他を表示する印章を乗車券面に押捺する必要がある。

印章中には割引率を數字を以て表示するものと、割引の種類を示すものがあるが、其の種類を示すものに在つては大體其の形を以て割引率を知ることが出来るやうになつて居る。即ち○は五割引、□は二割引を表はして居る。其の印章の種類は次の通である。

- 學 教員、學生及生徒に對する割引印 (二割) (横縦共一纏)
- 兵 下士官兵に對する割引印 (五割) (直徑一纏)
- 賜 傷病賜金受給者又は軍人傷痕記章臨時受章者に對する割引印 (五割) (直徑一纏)
- 會₂ 博覽會其の他の會合割引印 (二割) (横縦共一纏)
- 會₅ 同 (五割) (直徑一纏)
- 救 被救護者に對する割引印 (五割) (直徑一纏)
- 移 移住者に對する割引印 (五割) (直徑一纏)
- 就 就職者に對する割引印 (五割) (直徑一纏)
- 特 青少年義勇軍隊員、被徵用者、農業報國移動勞働班員及農業増産報國推進隊員に對する割引印 (二割) (横縦共一纏)
- 公 公務旅客に對する割引印 (五割) (直徑一纏)

- ② 臨時の二割引印（横縦共一纏）
- ③ 臨時の五割引印（直径一纏）
- ④ 割引率の明でない割引運賃の印（横縦共一纏）
- ⑤ 連絡乗車券で社線内のみの割引印（横縦共一纏）
- ⑥ 異級乗車券の印（横縦共一纏）
- ⑦ 再乗車券の再交付の印（横縦共一纏）
- ⑧ 無効乗車券の廢札の印（横一纏、縦一、五纏）
- ⑨ 證明用の脚名小印（横〇、五纏、縦一纏）

第八節 乗車券廢札の處理

乗車券は運送契約の内容を表示する大切なものであるから、其の表示事項又は押捺の印章の不鮮明その他不備のものは、之を旅客に交付することは出来ない。即ち次の場合には之を廢札として其の表面に無効印を押捺し、主管経理部審査課に提出しなければならない（細四四）。

- (一) 日附其の他券面記載事項の誤刷、誤記又は不鮮明になつたとき
- (二) 發行の際係員に於て切斷を要する乗車券に對し切斷箇所を誤つたとき

- (三) 發行の際係員に於て入銜を要する乗車券に對し入銜箇所を誤つたとき
 - (四) 毀損又は汚損したとき
 - (五) 乗車券の番號が重複して居るとき
 - (六) 誤つて發行して當日中に他の乗車券と引換へたとき
 - (七) 様式の改正又は設備の改廢の爲乗車券が不要となつたとき
 - (八) 他駅から配給を受けた乗車券が不要となつたとき
- 以上の場合一時に多數の乗車券を廢札としたときには、其の乗車券の等級、着驛、種別、番號、數量及廢札とした事由を記入した返納目錄を添附して主管審査課に提出するのである。
- 尙、廢札と爲した全部の乗車券には、各々無効印を押捺するのであるが、一枚々々押捺することが困難であるときには、之を一括包装して驛長の封印を以て印章の押捺に代へてもよいのである。

第九節 乗車券の效力

第一款 遊覽地又は市内經由の特別扱

一、特別扱の必要

旅客は自ら旅行の計畫を爲して、自己の好むところに旅行を爲すことを得るのであるが、若し其の直通旅行の途次に、著名なる遊覽地又は都市がある場合、それ等の遊覽地又は市内を經由せんと欲する場合は相當頻繁にあり其の際一々煩雜な手續を要することは、鐵道としても其の取扱の煩に堪へず

又旅客としても不便であるので、其の煩を避け鐵道旅客双方の便益の爲に、此の遊覽地又は市内經由の特別の取扱が制定せられたのである。

二、遊覽地又は市内經由選定基準

前に述べた如く遊覽地又は市内經由は必要な施設であるが、如何なる區間に對して之を選定するかに付ては、主として直通乗車券の不乘區間と遊覽地又は市内經由のため新に乘車する區間とが略々同一であり、遊覽又は市内經由の旅客が多數あるか又は將來之を増加せしめる必要のある區間とすべきである。

三、特別扱の現行區間

現行の遊覽地又は市内經由の特別扱は、旅客の所持する普通乗車券面記載區間の一部を乘車しないとき、他の新なる乘車區間に對し運賃を收受せず其の儘乘車せしめることであつて、之が具體的區間は次の通である(規二四)。

〔遊覽地又は市内〕	〔乘車券の區間〕	〔乘車せざる區間〕	〔乘車し得る區間〕
小樽市	函館本線南小樽以遠の各驛と 同線釧谷以遠各驛との相互間	南小樽小樽間	南小樽手宮間
松島	東北本線東仙臺以遠の各驛と 同線品井沼以遠各驛との相互間	岩切松島間	岩切鹽釜間
小千谷	上越線小千谷以遠の各驛と 魚沼線各驛との相互間	小千谷來迎寺間	西小千谷片貝間
江ノ倉	東海道本線戸塚以遠の各驛と 同線辻堂以遠各驛との相互間	大船藤澤間	大船鎌倉間
同	横須賀線廻子以遠の各驛と 東海道本線戸塚以遠各驛との相互間	大船鎌倉間	大船藤澤間

大阪市	關西本線平野以遠の各驛と東海道本線 塚本以遠又は東淀川以遠各驛との相互間	城東線	天王寺湊町間
同	關西本線平野以遠の各驛と 片町線鳴野以遠各驛との相互間	天王寺京橋間	天王寺湊町間及 片町京橋間
同	片町線鳴野以遠の各驛と東海道本線 塚本以遠又は東淀川以遠各驛との相互間	京橋大阪間	京橋片町間
若松市	鹿兒島本線小倉以遠の各驛と同線遠賀川以 遠又は筑豊本線中間以遠各驛との相互間	折尾戸畑間	折尾若松間
唐津	筑豊線虹ノ松原以遠の各驛と 唐津線山本以遠各驛との相互間	山本東唐津間	山本西唐津間
霧島神宮	日豊本線加治木以遠の各驛と 同線北永野田以遠各驛との相互間	華人霧島神宮間	華人牧園間
同	肥薩線大隅廣川以遠の各驛と 日豊本線加治木以遠各驛との相互間	華人牧園間	華人霧島神宮間
神德稻荷社	長崎本線肥前山口以遠の各驛と 同線肥前濱以遠各驛との相互間	肥前山口 肥前濱間	肥前山口武雄間

第二款 選擇乗車の特別扱

一、特別扱の必要

同一市内又は同一交通圏内に、線路を異にする二箇以上の驛のあるとき、其の驛に發着する者は、列車の運轉系統又は遊覽地の關係上其の何れの線路に依るも同一の價値あるときは、方向變更の取扱を爲さずして其の儘何れの線路でも旅客が任意に選擇して乗車せしめることが鐵道、旅客共に便利である。従つて斯かる區間に對しては、兩區間の行程に大差なく、且双方の區間共同一價値を有する直通列車が運轉するときは、其の區間を指定して何れか一方の區間の乗車を旅客をして選擇せしめるこ

とになつて居る。

二、特別扱の現行制度

選擇乗車を爲すことを得る乗車券は、方向變更の取扱可能なる普通乗車券に限ることとし、其の具體的の區間は次の通である(規二五)。

- 〔乗車券面記載區間〕
- 函館本線小樽築港以遠の各驛と小樽、色内又は手宮驛との相互間
- 東北本線尻内以遠の各驛と陸奥濱又は浪津との相互間
- 北陸本線龜田以遠の各驛と新潟又は新潟港驛との相互間
- 東海道本線戸塚以遠の各驛と藤澤又は鎌倉驛との相互間
- 千葉以遠の各驛と成東以遠の各驛との相互間
- 北陸本線越中中川以遠の各驛と伏木、新湊、中伏木又は吉久驛との相互間
- 關西本線石見益田以遠の各驛と大阪以遠各驛との相互間
- 關西本線奈良以遠の各驛と關西本線高田以遠各驛との相互間
- 和歌山線紀伊中ノ島以遠の各驛と和歌山市又は東和歌山驛との相互間
- 山陰本線石見益田以遠の各驛と山陽本線厚狭以遠の各驛との相互間
- 山陰本線石見益田以遠の各驛と山陽本線轉生以遠の各驛との相互間
- 〔選擇乗車を爲し得る區間〕
- 南小樽手宮間
- 南小樽小樽間
- 八戸陸奥濱間
- 沼垂新潟港間
- 沼垂新潟港間
- 大船藤澤間
- 大船鎌倉間
- 四街道經由
- 豐田經由
- 能町伏木間
- 能町新湊間
- 草津線及東海道本線經由
- 關西本線及城東線經由
- 關西本線及和歌山線經由
- 櫻井線經由
- 和歌山和歌山市間
- 和歌山東和歌山間
- 山陰本線及美彌線經由
- 山口線及山陽本線經由
- 山陰本線經由
- 山口線及山陽本線經由

- 山陰本線正明市以遠の各驛と山陽本線轉生以遠の各驛との相互間
- 山陰本線中田以遠の各驛と小松島又は南小松島驛との相互間
- 鹿兒島本線小倉以遠の各驛と田川線伊田以遠の各驛との相互間
- 鹿兒島本線伊賀川以遠又は中間以遠の各驛と戸畑又は若松驛との相互間
- 鹿兒島本線博多以遠の各驛と筑豊本線直方以遠の各驛との相互間
- 唐津線山本以遠の各驛と唐津、西唐津又は東唐津驛との相互間
- 諏訪本線長地學校前以遠の各驛と同線岡谷市役所前以遠の各驛との相互間
- 成田線成田以遠の各驛と日暮里以遠の各驛又は兩國以遠の各驛との相互間
- 〔山陰本線經由〕
- 美彌線及山陽本線經由
- 〔中田小松島間〕
- 中田南小松島間
- 〔日豐本線及田川線經由〕
- 鹿兒島本線、筑豊本線及伊田線經由
- 〔折尾戸畑間〕
- 折尾若松間
- 〔折尾及筑豊本線經由〕
- 原田及筑豊本線經由
- 〔山本東西唐津間〕
- 山本東西唐津間
- 〔鹽尻線經由〕
- 諏訪本線經由
- 〔柏及三河島經由〕
- 酒々井、四街道及錦糸町經由

第三款 電車環狀線の特別扱

一、特別扱の必要

東京市内の鐵道省の電車區間中東京、品川、新宿、板橋、赤羽、上野、東京間、秋葉原、御茶ノ水間、神田、四ツ谷、代々木間及田端、巢鴨、池袋間は何れも環狀線を爲して居るが、旅客の便のため此の區間は乗車券面の經路の如何に拘らず、孰れの經路を乗車しても差支へないこととなつて居る(規二六)。

二、特別扱を爲す乗車券

此の特別扱は定期乗車券の如き特殊のものには及ぼすことが出来ないので、普通乗車券即ち片道、往復、復乗乗車券及回数乗車券に限つて居る。

三、特別扱の條件

前述の通の特別扱を爲すも、之を無條件に爲すときは、遠い距離即ち運賃の高い経路を、近い距離即ち運賃の低廉な経路の乗車券を以て乗車することが出来ることとなるので、環状線内を乗車券に示された経路又は運賃の計算されてある経路以外の経路を乗車するときは、途中驛に途中下車を爲すことを禁止したのである(規二七)。

第四款 發着區間一部の乗車

一、一部乗車の許容

旅客は乗車券に示された發着驛より乗車することを常態とするのであるが、旅行の都合に依り發着區間の一部を徒歩又は他の交通機關に依ることもあるので、斯かる場合には乗車券の發着區間の途中より乗車することを認めて居るのである。途中下車を爲した旅客が前途の驛から乗車するときも亦同様である。

二、一部乗車の條件

乗車券の發着區間の途中又は途中下車驛の前途より乗車することを認めるも、之を無條件に爲すときは種々の弊害が伴ふので、次の二條件を附して居る(規二八)。

- (一) 不乗車船區間に對し乗車船を要求しないこと

- (二) 不乗車船區間に對し運賃拂戻の請求を爲さないこと

第十節 乗車券の検査、回收

一、検査及回收の目的

乗車券の検査は不案内の旅客を指導し、旅客に旅行の案内乃至質問の機会を與へると共に、不正乗車船を防止することを目的とし、又乗車券の回收は使用済又は無効の乗車券に依る不正乗車船又は運賃拂戻等を防止することを目的とするものである。

二、検査及回收の箇所

乗車券の検査は、乗車驛の改札口で改札係員、車船内で乗務員、事務長、驛係員等が行ひ、回收は下車驛の改札口で改札係員が行ふを原則とし、驛員無配置驛に於ては列車又は自動車乗務員が之を行ふのである(細七九)。

三、検査すべき事項

乗車券の検査は前に述べた通り旅客の指導乃至案内の機会を與へること及不正乗車船の防止を目的とすることであるが、其の不正乗車船防止其の他のため検査すべき事項は次の通である(細八〇)。

- (一) 乗車券類の眞偽を見分けること
- (二) 乗車券類の等級、發着驛名、日附、通用期間、途中下車印を確かめること
- (三) 學生割引、下士官兵割引の如く使用者に制限のある割引乗車券、記名乗車券、小兒用乗車券

及定期入場券に在つては、其の正當使用者であることを確認すること。

(四) 接續驛其他乗機を要するものは、相當の注意を與へること

四、検査に當りての處理方

乗車券の検査を爲したときは、次の如く處理を爲すのである(細八一)。

(一) 改札の際は乗車券の右方下部(電車區間片道乗車券及回数乗車券は自驛名の下部、自動車線用車掌携帶片道乗車券は發驛名の下部、指定片道乗車券は右方上部)に入缺すること

(二) 使用済及無効乗車券は之を回收し、着札日報其他の報告書類に添附し審査課に提出すること

(三) 途中下車の場合は下車印を押捺すること

(四) 検査を爲したときは券面記載文字を損せない様に入缺すること

(五) 誤つて他の券片に入缺したときは、其の券片に「誤入缺」と記載し驛名小印を以て證明を爲すこと

〔備考〕 乗務員に於て誤つて入缺したときは、前記の如く「誤入缺」の證明を爲し、「何レカレチ」又は「何レチ」と記入認印するのである。

(六) 連續した二區間以上の乗車券、急行券を併用する場合の入缺方は次に依るのである。

イ、旅行開始驛に於ては、最初の區間に對する乗車券、急行券にのみ入缺し、他の區間に對する乗車券は其の儘所持せしめること

ロ、車船内に於ては、検査を爲した區間に相當する乗車券、急行券にのみ入缺すること

五、證明書其他の検査

乗車券の検査に當り、其の乗車券が使用者に付特別の制限のある記名の割引乗車券に在つては、該券所持の旅客が果して正當資格者なるやを確かめるために、必要に依り旅客より證明書其他の呈示を求め、之が検査を爲すのである。此の場合所定の證明書を呈示しないと、身分を立證すべき記章等を佩用しないで、資格者本人たることを確認出来ないときには、無札旅客として取扱ふのである(細八三)。

〔備考〕 學生割引、移住民の割引、青少年義勇軍の割引、被徵用者の割引、農業報國移動労働班員の割引、農業増産報國推進隊員の割引に依る乗車券及學生、工員定期乗車券に對しては、所定の證明書を、傷病賜金受給者の割引、軍人傷病記章臨時受章者の割引に依る乗車券に對しては、軍人傷病記章及傷病軍人證又は軍人傷病記章臨時授與證書を検査するのである。

第三章 旅客運賃

第一節 概 説

一、運賃と料金

運賃とは人又は物を場所的に移轉すること即ち運送に對して支拂はれる報酬を謂ひ、料金とは場所の使用、人の行爲に對して支拂はれる報酬を謂ふのである。例へば普通運賃、定期乗車券運賃等は前者に屬し、寢臺料金、拂戻手数料の如きは後者に屬するのである。

二、運賃と貨率

運賃とは現實に旅客から收受する確定した金額を謂ひ、貨率とは運賃計算の基礎割合、換言すれば單位距離即ち一杆當りの運賃を謂ふのである。併しながら運賃を單純に決定するときは其の算出割合たる貨率を示さず畫一的に定める場合もある。

三、運賃に對する社會の要望

運賃は商取引其他國民生活上大なる關係があるので、運賃の妥當、運賃の公平、運賃の簡單、運賃の公表、運賃の變動の少いこと等が一般から要望せられて居る。

四、運賃制度

鐵道の運賃は、其の長短、地域、土地の經濟性其他各般の情勢に應じて、最も妥當なるものを決定

するものであるが、其の決定の基本制度の主なるものとしては距離比例法、遠距離遞減法、地帯法、均一法の四種を擧げることが出来る。

距離比例法とは距離に正比例して運賃が増減するもので、例へば一杆に付三錢なるときは十杆三十錢、百杆三圓の如きものである。

〔備考〕 距離比例法に於ては運賃は $(距離 \div 均等 \times 運率)$ の公式を以て示すことが出来る。

遠距離遞減法とは、距離の増加するに従つて運賃が割安となるもので、例へば百五十杆以下の杆程は一杆に付二錢、百五十杆を超えるものは一杆に付一錢の貨率で計算する如く遠距離となるに従つて貨率の減少するものを謂ふのである。此の遞減法は、計算の如何に依つて累加法（又はベルギー法）と階梯法との二つに區別せられる。累加法と謂ふのは前例を以てすれば二百杆分の運賃の計算に $(2錢 \times 150 + 1錢 \times 50 = 350錢)$ の如く全距離を貨率の異なる毎に區分し之を各相當する貨率に乗じたものを合算して算出する方法である。階梯法と謂ふのは前例を以てすれば二百杆の運賃の計算に $(1錢 \times 200 = 200錢)$ の如く全距離に相當する貨率に該距離を乗じて算出する方法である。

我鐵道省線の鐵道運賃は二區域制の遠距離遞減法の累加法に依るものと謂ふことが出来る。

〔備考〕 従来の貨率は七區域に分れた複雑な遠距離遞減法であつたが昭和十七年四月の改正に依つて二區域に簡易化された。改正のものは形式的には遠距離遞減法には違ひないが、親方によれば、距離比例法であつて距離に付距離に應じた増運賃を收受するものとも謂ふことが出来るのである。

地帯法とは一名之を區間制とも謂ひ、或一定の地域を同一運賃に止めることで、例へば五杆毎に五錢、又は五杆迄五錢、五杆一分以上十錢とするが如きであり、均一法と謂ふのは全區間内を通じ十錢

均一の如く一本運賃とするものであつて、兩者とも普通市内電車等で行はれて居る。

第二節 等級

一、等級の設定

鐵道に於ける等級は各國共其の軌を一にしないが、主として其の國の民度、習慣等に依つて異なり又同一國內に於ても土地の狀況、利用の程度、經營方針等で決定せられるものである。

「備考」等級決定の基本を爲すものは次の各號である。

- (一) 上級利用者の多少
- (二) 上級利用者は相當あるも一般輸送力の如何に依ること
- (三) 上級利用者は少きも土級乗車を必要とする者が屢々あること
- (四) 經營上の利用關係
- (五) 車輛設備に依るもの
- (六) 沿革

二、現行の等級

我鐵道省に於ける鐵道の等級は一、二、三等の三等級制度であるが(規三七)、實質的には二、三等の二等級制度と謂ふことが出来る。即ち一等は東海道及山陽線の一部の急行列車に限り、其の他は原則として二、三等であるが、地方の二等利用者のない區間、輸送餘力の少い區間の如きは三等の單級制度である。

「備考」鐵道省線の開通の場合特に三等のみ又は一等を運轉する旨の明示のないときは二、三等が運轉するものと解し差支ない。

自動車、ガソリン自動車等は車輛設備の關係上三等の單級である。

航路に在つては宮島口、宮島間の短區間は三等のみであるが、其の他は宇野高松間の二、三等を除き三等級制である。

第三節 營業行程の計算

一、營業行程の通算範圍

鐵道省線の如く運賃に遠距離減法を採用するものには、其の運賃計算の基礎となるべき營業行程の計算如何は旅客の利益に多大の關係があるので、行程の通算範圍が定められて居るのである。

營業行程の通算とは一つの行程として計算することで、其の範圍は次の通である。

- (一) 鐵道省所屬線路が同一方向に連續する限りは之を通算する。併しながら環狀線を一周するときは、其の一周となる脚で打切る。
- (二) 線路は連續しないが、鐵道省の航路又は自動車線を介して前後の鐵道を乗車するときは、其の前後の鐵道の營業行程を通算する。
- (三) 鐵道省線と連絡運輸を爲す地方鐵道、軌道、航路、自動車線又は航空路を介して前後の鐵道を乗車するときは、其の前後の鐵道の營業行程を通算する。

- (四) 線路が不通となつたときでも徒歩、渡船等連絡の施設を爲したるときは、此の不通區間の營業行程を通算する。
- (五) 線路不通のとき、旅客が不通區間を自費で旅行することを承諾したる場合は、其の不通區間を通算する。

〔備考〕 下關門司港間の航路は旅客運賃の計算の場合に於ては之を鐵道(二、三等の設備がある區間)と看做すのである。

二、營業行程の打切

鐵道線路網の發達と共に營業行程通算の範圍が擴大するので、營業上から云へば其の通算を適當に制限する必要があるが、現在の打切りは次の通である。

- (一) 往復乗車(全部の復乗)のときは、往路の着驛で營業行程を打切る。
- (二) 一部の復乗のときは、其の復乗開始驛(後戻りの驛)で營業行程を打切る。
- (三) 環狀線を一周したときは、其の一周となる驛で營業行程を打切る。
- (四) 線路が不通となつたときは、其の不通區間最寄の驛で營業行程を打切る。
- (五) 線路が連続して居ないときは、其の終端驛で營業行程を打切る。

三、乘車經路の特定

次の各號の狀態を示す二箇の經路を有つ區間に在つては、旅客の便と鐵道の取扱の煩雜を避けるため、何れか一方即ち短い區間の營業行程に特定する必要がある。

- (一) 二經路には孰れも性質を同じくする直通列車が運轉するとき

(二) 二經路には孰れも直通の交通量が相當あるとき
 (三) 二經路の營業行程に大差のないとき
 而して現在經路の特定を爲して居るものは次の通である(規四二、四三、四四)。

〔區間〕		〔乘車し得る區間〕		〔營業行程の計算區間〕	
長萬部以遠の各驛と	岩見澤以遠の各驛との相互間	函館本線	室蘭本線	室蘭本線	
福島以遠の各驛と	青森及北海道線内各驛との相互間	東北本線	東北本線	東北本線	
日暮里又は田端以遠の各驛と	岩沼以遠の各驛との相互間	常磐線	東北本線	東北本線	
三原以遠の各驛と	海田市以遠の各驛との相互間	吳線	山陽本線	山陽本線	
岩國以遠の各驛と	柳ヶ濱以遠の各驛との相互間	山陽本線	山陽本線	山陽本線	
肥前山口以遠の各驛と	諫早以遠の各驛との相互間	佐世保線及大村線	長崎本線	長崎本線	
谷山以遠の各驛と	八代以遠の各驛との相互間	肥薩線、日豐本線及鹿兒島本線	肥薩線、日豐本線及鹿兒島本線	肥薩線、日豐本線及鹿兒島本線	
鹿兒島及鹿兒島古江間航路經由	古江以遠の各驛と八代以遠各驛との相互間	肥薩線及日豐本線	肥薩線及日豐本線	肥薩線及日豐本線	
赤羽以遠の各驛と	日暮里以遠の各驛との相互間	王子驛經由	王子驛經由	王子驛經由	
西鹿兒島と八代以遠の各驛との相互間		鹿兒島本線	鹿兒島本線	鹿兒島本線	
祖母井又は下野原と	水室、西中臺、芳賀松原及鏡山以遠各驛との相互間自動車	上赤羽經由	上延生經由	上延生經由	
東大山以遠と	開關嶽以遠との相互間自動車	川尻港經由	利永經由	利永經由	

三、運賃計算特定新程

運賃の計算に當つては別に定められた營業新程表に依るのであるが、東京、大阪市内の電車及廣島字品間に在つては、特定運賃が廢止せられた結果次の區間は其の營業新程に拘らず特定の新程に依つて計算することゝなつた(規四六)。

(一) 東海道本線

東京	有樂町	新橋	濱松町	品川
〇	〇	〇	〇	〇
新	新	新	新	新
四	五	六	六	六
分	分	分	分	分

(二) 東北本線

東京	神田	秋葉原	御徒町	上野	鶯谷	日暮里
〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
新	新	新	新	新	新	新
五	四	三	三	五	五	五
分	分	分	分	分	分	分

(三) 山手線

大塚	品川	五反田
〇	〇	〇
新	新	新
八	四	五
分	分	分

(四) 中央本線

目黒	恵比壽	原宿	代々木	新宿	大塚	高馬場	池袋	大塚	巣鴨	駒込
〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
新	新	新	新	新	新	新	新	新	新	新
六	六	五	五	五	三	五	七	四	三	六
分	分	分	分	分	分	分	分	分	分	分

神田	萬世橋	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市谷	四谷	信濃町	千駄ヶ谷	代々木
〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
新	新	新	新	新	新	新	新	新	新
五	四	四	五	八	四	七	四	五	五
分	分	分	分	分	分	分	分	分	分

(五) 總武本線										(六) 城東線										(七) 字品線																																																						
御茶ノ水	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森宮	京橋	櫻宮	天滿	大阪	安藝愛宕	大須	東原	南原	比治山	上大河	下大河	御茶ノ水	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森宮	京橋	櫻宮	天滿	大阪	安藝愛宕	大須	東原	南原	比治山	上大河	下大河	御茶ノ水	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	秋葉原	淺草橋	兩國	錦糸町	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森宮	京橋	櫻宮	天滿	大阪	安藝愛宕	大須	東原	南原	比治山	上大河	下大河
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
五	四	五	二	五	四	五	二	五	五	六	四	四	四	八	八	四	七	三	三	七	二	三	五	二	五	四	五	二	五	四	五	二	五	五	六	四	四	八	八	四	七	三	三	七	二	三	五	二	五	四	五	二	五	四	五	二	五	五	六	四	四	八	八	四	七	三	三	七	二	三	五	二		

下丹那	下丹那	下丹那	下丹那
○	○	○	○
四	八	一	分

第四節 六大都市發著乘車券

一、六大都市發乘車券

六大都市より片道百五十軒を超える地に至る旅客に對し普通乘車券（復乘乘車券を除く）の發賣を爲す場合、都市名驛より着驛迄の運賃を以て市と同一驛名發の乘車券を市内何れの驛よりも發賣し、又市内何れの驛よりも乘車を爲し得る乘車券である。

二、六大都市着乘車券

片道百五十軒を超える區間より六大都市に至る旅客に對し普通乘車券（復乘乘車券を除く）の發賣を爲す場合發驛より都市名驛迄の運賃を以て市と同一驛名着の乘車券に依り、市内何れの驛に至るも有効とする乘車券である。

三、制定の理由

東京、横濱、名古屋、京都、大阪、神戸の六大都市に在つては同一市内に幾多の驛が存在する。従つて遠隔の地から之等都市に旅行する旅客は、自己の行先驛の選定に迷ひ、適宜の驛迄の乘車券を購求し、都市附近に至り始めて着驛を確認して、方向變更又は乗越の手續を採るが如き實狀にあるので之等旅客の不便と一面係員の煩雜を避け乘車券の設備の減少を圖つたものである。

本乗車券は前述の如く旅行不案内の者を対象としたものであるから、六大都市内を出て六大都市内に歸つて来るが如き旅客には發賣すべきではない。

四、途中下車及變則乗車

六大都市發着乗車券では、其の市内の驛の最初に乗車又は降車した驛を發驛又は着驛として取扱ふのであるから、其の市内に於ては途中下車は認めない。

又六大都市着の片道又は往復乗車券で乗越、方向變更等の取扱を爲すときは、總て原乗車券を東京横濱、名古屋、京都、大阪、神戸の驛を基本として其の取扱を爲すのである。

〔備考〕 六大都市着の乗車券は、他の乗車券との識別を明にし、且旅客の指導を容易にするため、著驛を「東京市内」の如く表示する。

第五節 小兒の範圍及其の運賃

一、小兒の範圍

小兒旅客とは大人運賃を折半した額を收受する旅客であるが、現行の範圍は次の通である（規四九）。

- (一) 六年以上十二年未満のもの
- (二) 六年未満の小兒で次に該當するもの

- (イ) 乗車券所持者に同伴せられず單獨で乗車する者
- (ロ) 乗車券所持者に同伴せられるも三人を超える者

(ハ) 團體乗車船を爲し、又は團體旅客に同伴せられる者

(ニ) 特別急行列車に乗車し座席を使用する者

(ホ) 寢臺を使用する者

小兒で無賃の取扱を爲すものは、原則として六年未満即ち國民學校初等科入學前の者であるが、前述の(二)に該當するものは小兒運賃を收受するのである。

二、小兒旅客運賃

小兒運賃は、割引の有無に拘らず大人旅客運賃を折半し、端數處理即ち五錢未満は五錢に、十錢未満は十錢に切上げるのである（規五〇）。

〔備考〕 小兒旅客運賃の計算方を示せば次の通である。

(一) 片道旅客運賃

(イ) 普通旅客運賃は大人普通旅客運賃を折半し五錢又は十錢單位とす。但し最低運賃額は五錢である。

(ロ) 割引旅客運賃は大人割引旅客運賃を折半し五錢又は十錢單位とす。但し最低運賃額は五錢である。

(二) 往復旅客運賃は前號に依り計算した片道旅客運賃の二倍である。

(三) 復乗旅客運賃は各區間毎に片道旅客運賃の例に依り計算するのである。

〔備考〕 端數處理とは運賃其の他の計算上五錢又は十錢未満の端數を生じたとき其の未滿を夫々五錢又は十錢に切上げることである（規二ノ七）。

第六節 異級乗車券運賃

一、異級乗車券の發賣

異級乗車券とは、旅客が同一等級に依らず、一部異つた等級に依つて旅行するとき發賣する乗車券である。

旅客は全乗車船區間同一等級に依ることが原則であるが、特に上級の車船室の設備がある區間と無い區間とに跨り乗車船する場合に於ては、異級乗車券の發賣を請求することが出来るのである（規九）。

「備考」一部の列車に上級車室の設備がある區間に於ては、旅客の請求に依つて前記上級の車室のない區間として異級乗車券の發賣が出来るのである（細一九）。

二、異級乗車券運賃

異級乗車券に對する鐵道の旅客運賃は、全乗車區間に對する下級旅客運賃に上級乗車區間に對する上級旅客運賃と下級旅客運賃との差額を加算した額である。此の場合上級乗車區間が二區間以上あるときは同一等級區間の杆程は、之を通算し差額運賃を計算するのである（規四八）。

第七節 割引運賃の計算

一、割引運賃の基本

運賃の割引を爲すとき、其の基本となるのは既に割引せられた運賃以外の運賃即ち普通旅客運賃である（規五一）。

二、片道運賃の割引

片道運賃の割引を爲すときは、其の普通旅客運賃より割引額を控除し、端數處理即ち五錢又は十錢單位とするのである。

三、往復運賃の割引

往復運賃の割引は、片道毎に割引額を控除し端數處理をする。併し乍ら一般的には往、復共一等級であるから片道割引運賃を二倍すればよい。

四、復乗乗車券運賃の割引

復乗運賃の割引を爲すときは、各片毎に片道乗車券に述べた方法で割引運賃を求め、之を併算するのである。

五、異級乗車券運賃の割引

異級乗車券に對する旅客運賃の割引を爲す場合に於て、上級と下級と割引率が同一であるときは、前述の方法で計算した異級乗車券運賃より割引額を控除し端數處理を爲すのである。

此の場合鐵道、航路又は自動車の運賃割引率が異なるとき、若は其の一部に運賃割引の無いときは其の割引率の異なる毎に各別に割引額を控除し端數處理の上合算するのである。

「註」旅客運賃の最低額は割引の有無に拘らず三等片道大人十錢、小兒五錢である。

第八節 普通旅客運賃

第一款 鐵道普通運賃

一、普通運賃制度

我鐵道省の普通運賃は、前述の如き遠距離遞減法の累加計算法を採用して居るが、其の三等貨率は次の通である(規五三)。

百五十軒以下の料程	每一軒	二錢
百五十軒を超える料程	每一軒	一錢

二、計算方

普通旅客運賃の計算は大人三等の運賃を基本として居る。而して大人三等普通運賃は、旅客の發着區間料程貨率の異なる料程毎に區分し、之を各所定の貨率に乗じ、合算の上端數處理即ち五錢、十錢單位に切上げるのである(規五四)。例へば、東京より京都迄の三等片道運賃は次の通である。

東京・京都間 513.6軒……………514軒 (端數切上)
 2錢×150軒 = 300錢……………150軒分
 1錢×364軒 = 364錢……………364軒分
 合計 664錢……………665錢 (端數處理)

「備考」大人三等普通運賃は、旅客發着區間の料程(營業料程)が一五〇軒以下の場合には之を二倍し、之を超えるときは此の料程に一五〇を加へればよいのである。

三、等級の運賃比率

等級に對する運賃の比率は、各國各鐵道共經濟事情の如何に依つて之を同じくしないが、鐵道省に於ける鐵道に在つては二等運賃は三等の二倍、一等運賃は三等の三倍となつて居る(規五五)。

四、最低運賃

旅客運賃の最低額は三等片道大人十錢、小兒五錢である(規五二)。

五、對軒運賃表

鐵道の普通運賃は以上の計算に依つて算出するのであるが、都度運賃を計算することは到底取扱上不便であるから、豫め各料程に相當する三等運賃を豫め算出して居る。此の運賃を對軒運賃表と謂ふのである。

第二款 航路普通運賃

一、航路運賃の特質

航路に於ては、旅客は任意に自己の欲する食事を求むることは困難であるので、我商法は航海中の旅客の食事は船舶にて負擔することとなり、運賃中に食事を包含せしめるのであるが、鐵道省經營航路は陸上運送の延長とも見るべき短區間に限られて居る關係上原則として食事を供給せず従つて食費も運賃中に包含せしめないこととして居る。

二、現在の航路運賃

現在の鐵道省經營の航路運賃は次の通で、實料を二錢に乗じたものを基準として居る(規五六)。

(一) 稚内大泊港間	一等	三四五十錢
	二等	七圓
	三等	十五四五十錢

(一)	青森函館間	一 二 三等	二 四 五 十 五 十 錢
(二)	宇野高松間	一 二 三等	五 十 五 十 錢
(三)	宮島口宮島間	一 二 三等	一 五 十 錢
(四)	下關釜山間	一 二 三等	二 十 五 十 錢
(五)		一 二 三等	二 十 四 圓

第三款 自動車普通運賃

一、自動車運賃の特質

自動車は鐵道に比し地方的の交通を主とせる關係上、其の運賃は地方的の交通需要及負擔力に依つて之を異にする。又自動車は性質上乗車券の發賣が大部分運轉中の車内に於て爲されるため、其の計算の複雑性を避ける必要がある。

二、現行自動車運賃

自動車運賃は以上の如き特質があるので、現在の運賃は其の路線に依つて賃率を三錢、二錢と爲して居る。即ち各路線毎に旅客の發着區間行程を三錢又は二錢に乘じ端數處理即ち十錢、五錢單位に切上げるのである。

運賃の最低額は割引の有無に拘らず大人十錢、小兒五錢である(規五七)。

第九節 定期旅客運賃

第一款 概 說

一、定期旅客運賃

都市に人口の集中するときは、保健衛生及經濟上の見地より可及的市民を市の郊外に居住せしむる必要がある。定期乗車券は、通勤、通學等の交通費を低減し、以て以上の郊外居住を容易にし益々之を熾んならしめんがために設定せられたものである。

鐵道に於ては、以上の如き理由と、又普通乗車券の如く都度發賣することなく一括取纏めて發賣することも出來取扱上の煩を免れ得る點等を考慮の上、旅客運賃中最も低廉なものとして居る。尙學生定期乗車券は國民教育普及の必要上、又工員定期乗車券は社會政策上乃至國策上更に低廉の運賃を制定し、之が目的達成を期して居る。定期旅客運賃は對軒特定運賃の形態を以て示され、錢位は工員定期運賃にては五錢其の他十錢となつて居る。

二、定期乗車券の使用制限

定期乗車券は其の目的よりすれば途中下車を認めないのが適當と思はれるが、現在の乗車券の様式では取扱が極めて困難であるのと他方乗車券利用の自由を徹底せしめるため、途中下車は原則として何等制限を附せず自由として居る。

定期乗車券は、其の性質よりすれば一日に付一往復の乗車船にて可なるも、現在の乗車券の様式では乗車回数を制限することが困難であるから、其の通用期間中何回でも乗車船せしめることとなつて居る(規二九)。

尙定期乗車券は近距離を對象として居る關係上、急行列車の乗車を禁じて居る。

第二款 定期乗車券の發賣

一、普通定期乗車券の發賣

普通定期乗車券を購求せんとする者は、所定の發行申込書を提出せねばならぬ。之は定期乗車券の如く長期に亙り而も複雑なる條件のものに在つては、後日の證とし又不正乗車船の防止に效果あらしめる必要に出たものである。

尙小兒に對し定期乗車券を發賣するとき其の年齢不明のときには、別に戸籍抄本を提出せしめるのである。

二、學生定期乗車券の發賣

普通定期乗車券より運賃の低廉なる學生定期乗車券を發賣するときは、其の學生たるの身分を證明せしめるため、所定の學校長發行に係る通學證明書を都度提出せしめる。尙乗車券の發賣は發賣日及發賣日を指定し、當該學校の定期乗車券使用者に對し一括して發賣するのである。

三、工員定期乗車券の發賣

普通定期乗車券より更に低廉なる工員定期乗車券を發賣するときは、其の鑛夫、職工其他勞務員

たるの身分を證明せしめるため、所定の工場代表者發行に係る通勤證明書を提出せしめる。尙乗車券の發賣は、發賣日及發賣日を指定し當該工場の定期乗車券使用者に對し一括して發賣するのである。

第三款 定期乗車券の不正使用

一、不正使用の取締

定期乗車券は前述の如く其の運賃は極めて低廉、様式も極めて簡易とし、諸種の使用上の特典があるのに、其の使用者の中には之を他人に貸與するが如き不正を行ふものも尠くないので、之が絶滅を期する必要がある。従つて其の絶滅の手段としては檢札の勵行、發賣の際の確認を嚴重に行ふことであるが、學生、工員定期乗車券所有者には氏名、生年月日等を記載し寫眞を貼付した身分證明書を携帯せしめる外、不正使用を發見したときには經濟的に重い制裁を加へて再び斯る不正を繰返さしめないことにして居る。

二、定期乗車券の無効處理

(イ) 身分、氏名、年齢又は通學、通勤の事實又は區間虚偽の購求 此の場合其の乗車券を回收し之が使用開始の日から發見の日迄、券面區間を毎日一往復乗車船したものととして一日に付其の往復運賃及之と同額の増運賃を收受する。(以下略して單に正規の處理を爲すと云ふ)

(ロ) 券面記載事項の塗抹改變、通用期間 區間、氏名、年齢等の券面記載事項を塗抹改變したのを發見したときは、乗車券を回收し使用開始日より發見の日迄に付正規の處理を爲すのである。

(ハ) 他人名義乗車券の使用 此の場合には使用開始の日より發見の日迄に付、正規の處理を爲す

のである。

(ニ) 煙管乗車船 煙管乗車と謂ふのは、區間の連続しない二枚以上の定期乗車券を以て其の中間を無賃で乗車船すること(兩端が金で中は筒「零」に則つたもの)であるが、此の方法は最も惡質であるから、之を發見したときは其の關係乗車券を回收し、券面區間と中間の區間外とを通じた全區間に對し、使用開始日より發見の日迄に付、正規の處理を爲すのである。

(ホ) 回数乗車券との煙管乗車船 回数乗車券と定期乗車券とを以て煙管乗車船を爲せるを發見したときは、關係乗車券を回收し、回数及定期乗車券の全區間及中間無札區間の全區間を、回数乗車券の使用券片の回数(一券片で一往復乗車船)に付正規の處理を爲すのである。

(ヘ) 使用資格喪失後の使用 學生又は工員定期乗車券使用者が、使用資格喪失後其の儘使用して居るのを發見した場合は、乗車券を回收し、資格を喪失したる日より發見の日迄に付正規の處理を爲すのである。

(ト) 通勤又は通學區間變更後の使用 學生又は工員定期乗車券使用者が、該券購求後住所移轉其の他のため通勤又は通學區間に變更を來したるに拘らず、手續を爲さず其の儘使用して居るのを發見したときは、乗車券を回收し、使用開始日より發見の日迄に付正規の處理を爲すのである。但し變更した區間が原券區間より長いとき、其の區間外に對しては普通乗車券又は回数乗車券を購求し、之と併用して乗車船せるときは以上述べた制裁は爲さないのである。

(チ) 適用期間開始前の使用 定期乗車券は使用開始期日より前賣を爲すが、此の前賣した乗車券を其の使用開始期日前に使用して居るのを發見したときは、乗車券を回收し、發行の日より發見

の日迄に付正規の處理を爲すのである。

(リ) 期間満了後の使用 定期乗車券は期間満了後直ちに之を發行歸に返還すべきであるが、其の手續を爲さず引續き使用して居るのを發見したときは、乗車券を回收し満了の翌日より發見の日迄に付正規の處理を爲すのである。

(ヌ) 指定以外の列車又は自動車に乗車 定期乗車券利用者の乗車列車、自動車を指定したとき、其の指定以外の列車又は自動車に乗車したときは、乗車券を回收し、此の場合は當該一回の乗車のみ無札旅客として正規の處理を爲すのである。

(ル) 身分證明書の無携帯 學生又は工員定期乗車券利用者が身分證明書を所持しないときには、乗車券を回收し、此の場合も當該一回の乗車區間に對して正規の處理を爲すのである。

(ヲ) 不正乗車船の手段に使用 定期乗車券を他の乗車券の不正乗車船の道具に使つたときは、不正乗車船の意志が明かであるから、乗車券を回收し、其の一回の乗車船區間に對し正規の處理を爲すのである。

「備考」 不正乗車船の手段に供したるときとは次の如き場合を謂ふのである。

一、定期乗車券と區間の連続しない片道乗車券、入場券等を以て券面區間外の無札乗車船を爲したとき、

二、定期乗車券面記載の區間外を乗車船し、其の運賃を免れる意思を以て出場せんとしたとき、等。

(ワ) 車外又は鐵道地外に退去若は營業法に依る處分 旅客が持込むことの出来ない荷物を持込み最近歸に下車船又は鐵道地外に退去せられ、若は係員の制止を肯かず旅客の乗用に供しない箇所に乗車船したる等で、營業法第四十二條に依つて處分せられたときは、旅客の所持する定期乗

車券は之を無効として回収する。

(力) 他線の定期乗車券との併用 地方鐵道、軌道等との連絡定期乗車券は以上述べた方法に依つて取縮ることが出来るが、鐵道省線と連絡運輸を爲さない地方鐵道、軌道等の定期乗車券を以て若は之と鐵道省線の定期乗車券とを以て、鐵道省線内の不正乗車船をなしたときは、取縮の必要以上述べた方法に準じ處理することになつて居る。

(ヨ) 二以上の不正乗車船の競合 一つの不正乗車船が、二以上の制裁に該當するときは其の重き制裁のみに依るのである。

(タ) 他人名義を使用せしめた者の制裁 定期乗車券の他人使用の場合は、記名人と通謀し又は第三者が使用せしめる場合も少くない。此の場合には取縮上、其の使用せしめたものに制裁を課する必要があるので、運賃及増運賃の全部又は一部を鐵道局長の認定に依つて、使用せしめた者から徴することが出来るのである。

三、運賃及増運賃の減免

定期乗車券の不正使用は、前述の如く其の殆どが使用者の悪意に出でたものであるが、一部には年少其の他で悪意の低い場合もある。従つて斯る場合には、將來之が不正使用の取締に支障がないと認める場合に限つて、徴收すべき運賃及増運賃の減免を爲すことが出来る(細七八)。

四、定期乗車券の書換

定期乗車券は乗車船區間、氏名、年齢等の券面主要記載事項が不明となつたときは、之を使用することは出来ない。此の場合には手数料二十錢を徴して其の書換に應ずることが出来る。尙此の手数料

は過料の意味を含んで居るので、婚姻其の他に依る改氏名のため書換を爲すときは手数料を徴收しないのである(規三四)。

第十節 特種割引運賃

第一款 學割運賃

一、學割の目的

學校の教員、學生に對する運賃割引の目的は、學校教育の奨励乃至助長である。即ち運賃割引に依つて旅行を容易にし以て實物教育の實を擧げるためである。

二、割引の適用範圍

本學割の適用を受けるものは學校の學生、生徒(除小兒)であつて、片道百料を超え旅行する場合に限り三等運賃の二割を低減するのである(規六五)。

〔備考〕學校の範圍は次の通である(規二の八)。

- (一) 大學令、高等學校令、專門學校令、師範學校令、中學校令、高等女學校令、實業學校令、青年學校令、國民學校令、盲學校及聾啞學校令、幼稚園令、青年學校教員養成所令に依つて設立した官公立及私立學校並に學習院、女子學習院及陸海軍各學校
- (二) 前號の官公立學校に準ずべきもので修業期間一箇年以上、一箇年の授業時數七百時間以上にして、鐵道省で指定したもの
- (三) 前號第一號の各學校令に依らず設立した私立學校で、設立後一箇年以上を經過し、修業期間一箇年以上

且一箇年の授業時数七百時間以上にして鐵道省で指定したもの

「備考」 教員の範圍は現に教育に従事せるものであつて名稱の如何を問はないが、之を具體的に示せば次の通である(規二の九)。校長、學長、校長、校主、教授、助教、助教授、教諭、助教諭、教頭、訓導、養護訓導、准訓導、保母、講師、助手、副手、學生主事、同主事補、生徒主事、同主事補、生徒監、令監及青年學校指導員等に於て現に學生、生徒の訓育に従事するもの

三、學割乗車券の發賣

學割運賃に依つて乗車券を發賣するときは、毎年鐵道省で印刷して文部省其他關係省を通じて各學校に配付して居る割引證(朝鮮、滿洲、臺灣、南滿洲、華北に於ては夫々鐵道當局より印刷、配付するもの)と引換へるの外、其の眞偽を鑑別せねばならぬ。又教員、學生、生徒が多數一團となつて乗車し便宜團體乗車券を發行するときは、其の團員の身分、氏名及年齢を記載した學校長發行の書面と其の代表者に對する割引證(身分氏名欄に「何某外何名」と記載せるもの)を收受し、之を各別の割引證に代へることも出来るし、尙一紙發賣の取扱を爲す場合は、其の身分、氏名及年齢を記載した學校長發行の相當證明書を提出せしめ、所定の割引證に代へることも出来るのである(細九二、九三)。

四、學割不正使用の防止

教員、學生、生徒に對する運賃割引證を使用資格のない者が使用せるときは、乗車券を回收し、本人を無札旅客として取扱ふのは勿論であるが、其の不正を根本的になくするため、學校が割引證を資格者以外に發行し、又は使用せしめたときは、其の學校に對し學割證、定期乗車券の發賣及使用を停止し、又特定した學校に對しては其の指定を取消することも出来ることになつて居る(規六七)。

教員、學生、生徒が乗車券検査のとき、身分證明書を持たないときは、割引を受ける資格のないも

のとして取扱ふのであるが、他の文書其他で之に相違ないことが判明したときは、其の乗車券を有效として取扱ふのである(規六六)。

第二款 公務旅客に對する割引運賃

一、公務旅客の定義及割引範圍

公務旅客と謂ふのは、陸海軍々人軍屬、警察官吏並に囚徒が公務を以て旅行するとき、其の運賃割引を爲す者であつて、其の割引は沿革的且過渡的の遺物に過ぎないのである。

公務旅客に對しては、旅行の場合支給せられる汽車賃の額に應じて、所定の割引證と引換に次の割引を爲すのである(規六八)。

(一) 陸海軍々人軍屬及警察官吏

一等 鐵道旅客運賃の五割引

二等 同 四割引

(二) 囚 徒

三等 鐵道旅客運賃の五割引

「備考」 陸海軍々人軍屬、警察官吏が旅行するときは、一等は所定運賃の五割、二等は同六割、三等及自動車、汽船は全額の船車賃を支持はれる關係上、一等は五割、二等は四割を割引し、三等及自動車、汽船は割引しないこととしたのである。

二、割引乗車券の發賣

公務旅客運賃に依る乗車券を發賣するときは、所定の公務運賃割引證と引換へるの外、各自携帯の

令狀其の他の證明文書を確認の上、原則として片道又は往復乗車券を發賣するのである(細九五)。

三、割引證の使用

運賃割引證の發行は、陸海軍省、内務省又は司法省を原則とし、應召其の他は市區町村に於て發行するのである。

割引證の使用に當つて、下士官兵に對する割引證及傷病賜金受給者に對する割引證の取扱と同一にするため、片道又は一乗車船毎に一人に付一枚の割引證を提出せしめ、團體乗車船のときは其の引率者又は代表者の割引證に「何某外何名」と記載せしめ、其の他の割引證は必要事項の記載を省略し、其の儘必要の枚数を提出せしめるのである(細九五)。

四、乗車船等級

陸海軍又は内務省に於ては、階級に依つて其の乗車船等級に制限があるが、鐵道省は其の制限に拘らず、現實に提出した割引證の等級に依つて乗車券の發賣をする。

第三款 下士官兵に對する割引運賃

一、運賃割引の目的

兵は國民の義務として兵役に服するのであるから、之が歸郷其の他の旅行費の低減、換言すれば兵の負擔を軽減する目的で運賃の割引を爲すのである。又下士は兵とは異つて居るが待遇其の他で兵と大差がないので兵と同様の取扱を爲して居る。

二、運賃割引の取扱範圍

下士官兵に對する運賃割引は、入營中の負擔軽減であるから、入營中の現役兵及召集中の豫後備又は補充兵が三等で旅行するときに五割を低減する(規六九)。従つて下士官兵の旅行でも入營中以外の旅行即ち應召旅行、簡閱點呼のための旅行に對しては割引の取扱をしない。併しながら入營中の旅行である限りは、其の旅行の公用たるを私用たるを問はない。又現役兵の除隊、召集解除のときの旅行及陸海軍所屬の各學校の生徒、海軍豫備生徒、豫備練習生、海軍航空豫備學生の旅行に對しては其の使用を默認することになつて居る。

三、割引乗車券の發賣

下士官兵に對する割引乗車券を發賣するときは、毎年鐵道省に於て一定數を印刷し陸海軍省に配付して居る割引證を片道又は一乗車船毎に一枚收受するのであるが、五人以上が一團となり便宜團體乗車券に依つて旅行する場合は、其の代表者に對する所定の割引證の身分氏名欄に「何某外何名」と記載したものと、其の他の人員に對し一乗車船區間毎に一人に付一枚の割引證(必要事項の記入を省略したもの)を收受し、之を各別の割引證に代へることが出来る。此の場合下士官兵は、必ず制規の服裝を爲すことを要し、若し制規の服裝が出来ぬときは、陸軍の下士官兵に在つては、軍隊手帳其の他の證明文書を呈示し、又係員の請求があつたときは何時にても之を呈示することになつて居る(規七〇)。若し軍隊手帳其の他の證明文書を持つて居ないときで下士官兵に相違なきことを確認し得ないときは無札旅客としての取扱を爲すのである。

「備考」下士官兵に對する運賃割引證は、毎年翌年(曆年)分のものを印刷して陸軍省に交付するのであるが、各種の沿革上、割引證の交付枚數に制限(一年以上の長期のものは一人に付五枚、短期兵は一人に付一枚、十

箇月の如く中途の期間のものは一年一人五枚を月割に按分の方法に依る）があるので割引證にも次の如き制限がある。

- (一) 割引證には使用すべき年を固定的に印刷し、其の年に限つて使用し得、年の訂正は無効とする。
- (二) 割引證は片道又は一乗車區間毎に一枚なること、従つて往復乗車券なるときは、二枚の割引證を、又復乗車券のときは運賃打切區間毎に一枚の割引證を收受する。

第四款 傷痍軍人に對する割引運賃

一、運賃割引の目的

傷痍軍人に對しては、増加恩給又は傷病年金を受ける者には或程度の無賃乗車證交付の制度があるが症状の程度の軽い所謂傷病年金を受ける程度に至らないで傷病賜金を受けたのみの傷痍軍人には、何等の待遇がないので、其の待遇の目的で運賃の割引を爲すこととしたのである。

二、運賃割引を爲す範圍

運賃割引の取扱を爲す者は、原則として傷病賜金受給者（一部指定したものを含む）であつて、其の乗車等級は、傷病賜金を受ける者が下士官であるから、三等に限り五割の割引を爲すのである。

三、乗車券の發賣

傷病賜金受給者に割引運賃に依つて乗車券を發賣するときは、下士官兵割引の場合と同様毎年鐵道省に於て一定數を印刷し厚生省、拓務省及對滿事務局に配付して居る割引證を片道又は一乗車船毎に一枚收受するの外、軍人傷痍記章の佩用を確認し、且傷痍軍人證の呈示を求めねばならぬ（規七二）。

〔備考〕 軍人傷痍記章の確認、傷痍軍人證の呈示を求めるとは乗車券の検査の際も之を爲すのである。

〔備考〕 傷病賜金受給者に對する運賃割引證は傷病賜金受給者一年一人に付四枚となつて居り、下士官兵に對する割引證と同様であつて、團體乗車券のときも一人一乗車船區間に付一枚を收受し、必要事項は代表者の分に限り之を記載し、其の他の割引證は之が記載を省略することが出来るのである。

第五款 軍人傷痍記章臨時受章者に對する割引運賃

大東亞戰爭に因つて傷痍に罹つた下士官兵の年金乃至傷病賜金の給與決定に至る迄相當期間を有する見込なので、軍人傷痍記章授與臨時特例が制定せられて、之等に傷痍記章を授與せられることになつたので、鐵道省に於ては、年金乃至傷病賜金の決定に至る迄、傷病賜金受給者と同様三等旅客運賃の五割を輕減することとなつて居る（規七三）。

以上運賃割引の取扱は原則として傷病賜金受給者の場合と同一である。

第六款 各種會合に對する割引運賃

一、會合割引の範圍

各種會合割引と謂ふのは、招魂祭、博覽會、共進會、公益法人の大會、講習會等の參列者其他に對する運賃割引で、其の都度割引區間、割引期間其他の必要條件を決定して達示するもので、之が運賃割引證は、總て鐵道省運輸局又は鐵道局の指示に依つて主催者が印刷發行するものである。

二、靖國神社の大祭

靖國神社の大祭、例祭に軍人又は軍屬の遺族が參拜するときは、之が負擔を輕減する目的を以て、

其の往復乗車券に限つて所定の割引證と引換に二、三等運賃の五割を低減する(規七五)。此の運賃の割引は、その目的よりして小兒に對しても割引を爲すのである。又本割引の主催者は陸軍又は海軍省である。

「備考」靖國神社に始めて合祀せられた者の遺族には、二名迄は無賃乗車證が交付せられる。

三、招魂祭の舉行

陸海軍、道、府、縣、市又は町村が聯合して、地方々々に招魂祭を舉行するときは、其の遺族に對し舉行地迄の往復乗車券に限つて、所定の割引證と引換に二、三等運賃(小兒を含む)の五割を低減する(規七五)。

四、護國神社の大祭の舉行

内務大臣指定の護國神社に於て大祭を舉行するときも前號と同様、その遺族に對し舉行地迄の往復乗車券に限つて、所定の割引證と引換に二、三等運賃(小兒を含む)の五割を低減する(規七五)。

「備考」前各號の場合の遺族に付ては、何等其の範圍を明示して居ないが、直系尊卑族、配偶者、兄弟、姉妹及同一戸籍内に在る者と解すべきである。

五、共進會、博覽會等の開催

官公衙、學校、公法人又は公益法人が博覽會、共進會、品評會、展覽會等を開催することは、産業の助長乃至獎勵上効果があるので、此の場合其の出品人及審査員並に出品事務を直接掌る役員が、開催地迄往復旅行を爲すときは、片道五十軒を超え旅行する場合に限り、二、三等運賃の二割を低減する(規七六)。

併し乍ら性質上小兒に對しては割引の取扱を爲さない。

六、公法人又は公益法人の大會

公法人又は公益法人若は公益法人に準すべき公益的團體の大會又は總會は、公益事業の助長に至大の効果があるので、當該法人の役員、社員又は會員が参列するときは、開催地迄の往復乗車券に限つて、片道五十軒を超えて旅行する場合は、次の標準に依つて所定の割引證と引換に二、三等運賃の二割を低減する(規七七)。併し性質上小兒に對しては割引の取扱を爲さない。

(一) 公法人又は公益法人の總會、大會等のときは参列者が百人以上のとき

(二) 公法人又は公益法人に準すべきもの、總會、大會等のときは参列者が四百人以上のとき

「備考」公法人又は公益法人に準すべきものとは組合、協會等であつて其の事業の内容が公益的のものを謂ふのである。

七、青年團、消防組員等の大會

青年團員、警防團員、消防署員、在郷軍人、學生、生徒等の大會御親闕其の他のため官公衙に於て開催することは、思想善導、集團訓練等に効果があるので、其の参列者が大會開催地迄往復旅行を爲すときは、大人に限つて所定の割引證と引換に、四百人以上のときは三等運賃の五割を低減する(規七八)。此の會合の種別は次の通である。

(一) 官公衙が青年團員又は其の役員の大會を開催するとき

(二) 官公衙が警防團員、防空監視隊員、消防署員又は其の役員の大會を開催するとき

(三) 官公衙が帝國在郷軍人會員又は其の役員の大會を開催するとき

(四) 官公衙が學校の學生、生徒、教員の大會を開催するとき

〔備考〕 警防團員とは團長、副團長、分團長、部長、班長及警防員を謂ひ、防空監視隊員とは監視隊長、同副隊長、監視隊本部員、監視哨長、同副哨長及監視哨員を謂ひ、消防署員とは消防司令、消防士、消防機關士、消防曹長及消防手を謂ふ。

八、教育又は自治講習會の開催

指導的地位に在る者の教育講習會、自治講習會又は感化救済の講習會を開催することは、教育、地方自治、感化救済事業を助長するに大なる効果があるので、此の場合には参列者が開催地迄、片道五十軒を超え往復旅行を爲すときに限り、参列者が百名以上のときは、大人に限り所定の割引證と引換に二、三等運賃の二割を低減する(規七九)。之が具體的内容は次の通である。

(一) 官公衙、學校、教育會又は公益法人が教員、視學、教育會役員又は學務委員の教育に關する大會若し講習會を開催するとき

(二) 官公衙が地方自治團體の吏員の大會若し講習會を開催するとき

(三) 官公衙が社會事業に關する指導者の大會若し講習會を開催するとき

(四) 官公衙が防空監視隊員の防空監視又は通信に關する講習會を開催するとき

九、請書の提出

會合割引運賃の適用あるものであつて、一定の乗車人員を條件として運賃を割引くものに在つては、割引證の濫用防止の必要上、開催後實際の乗車人員が所定の人員に達しない時と雖も、其の不足人員に對する百軒分に相當する三等片道運賃を主催者より收受することとなつて居る(規八一)。

斯の如く不足人員に對する相當運賃を收受する關係上、運賃割引の承認を爲すときには、其の旨及不正に割引證を使用せしめたときの制裁を受ける旨の請書を主催者より提出せしめることになつて居る(規八三)。

一〇、割引申込書の提出期間

以上の各種會合割引の取扱を受けんとする者は、規則書、府縣別参列者其の他参考となるべき書類を添附して其の申込書を本省運輸局又は鐵道局に提出するのであるが、割引手續、輸送の手配を要するので、此の申込書は開催期日から少くとも二箇月前迄に提出せねばならぬ(規八〇)。此の場合其の申込書を二箇月前に提出しなかつたとき、又は旅客が輻輳して之に應ずることが困難であると認められたときには、之を拒絶することゝして居る。又一般的に會合割引の受付を爲さないときには、本省に於て其の期間を決定して各鐵道局に通報するのである。

一一、乗車列車、汽船又は自動車の指定

各種の會合割引は、其の参列者が數千人又は數萬人に達する場合がある。此の如き場合には最近の如く旅客輻輳期に在つては、其の圓滿なる輸送を期することが困難であるから、必要な區間で且可能な場合には、其の乗車列車、汽船又は自動車の指定を爲すことが出来る(規一〇)。此の場合には、其の指定の列車、汽船又は自動車に乘車船するときに限つて、割引乗車券が有効で、指定以外の列車、汽船又は自動車に乘車船したときは、乗車券を無効として回收し、尙該乗車船區間に對しては、無札旅客としての取扱を爲すのである(規三一)。

〔備考〕 乗車船方法の制限 乗車船せしむべき列車、汽船又は自動車の指定を爲すときには其の指定及取扱を容

易ならしめるため五人以上又は五十人以上一團となつて、道、府、縣單位に乘車船すべきこと等、所謂乘車船方法の指定をも爲すことが出来るのである。

二、割引證の發行枚數の制限

參列者が多數で、其の輸送の手配を爲すことが出来ぬときには、最後の方法として主催者に對し割引證の發行枚數を制限せしめることが出来るのである。

三、割引證の不正使用

以上各種の會合割引の取扱を爲すとき、其の割引證を指定以外即ち割引扱の資格者以外の者に使用せしめ又は使用する原因を興へたときは、其の割引を取消し、割引を爲した旅客全部に對し、普通運賃と割引運賃との差額を主催者より收受するのである(規八一)。

第七款 被救護者に對する割引運賃

一、割引の目的

孤兒院、養老院、矯正院等に收容して居る所謂被救護者に對する運賃割引の目的は、之等社會的事業を助長乃至獎勵するための社會政策的必要に基くものである。

二、割引扱の範圍

鐵道省の指定した孤兒院、養老院、少年救護院、矯正院、司法保護團體等で救護又は保護をして居る者の旅行のときは、所定の割引證と引換に三等運賃の五割を低減する。又被救護者が老幼、不具、逃亡の虞があるものに對しては、鐵道省が附添人を必要と認めたときは其の附添人に對しても三等運

賃の五割を低減する(歸還の場合をも含む)。併しながら被救護者が行商の目的で旅行するときは、一般商取引の安全を阻害する虞があるので、之に對しては運賃割引の取扱を爲さない(規八六)。

三、運賃割引證の交付

被救護者に對する運賃割引證は、毎年鐵道省に於て次年度の所要數を印刷して之を關係省に交付する。従つて孤兒院、養老院等は其の關係省から更に交付を受けて本人に手交するのである(規八六)。

四、乘車列車、汽船又は自動車の指定

被救護者が多數乘車船するときで必要と認むるときは、乘車列車、汽船又は自動車の指定又は乘車船方法の制限を爲すことが出来る。此の決定は本省に於て爲し、關係の向に通知するので、其の旨待合室其他關係の箇所に掲示するのである。

〔備考〕 運賃割引を爲す孤兒院、養老院、少年救護院、矯正院、司法保護團體は細則第一〇〇條に於て指定して居る。

第八款 移住民に對する割引運賃

一、割引の目的

移住民に對する運賃割引は、移住の旅行費を低減し、移住の獎勵乃至移住の活躍を容易ならしめる社會政策的必要に基くものである。

二、割引扱の範圍

移住民に對する運賃割引は、次に掲げた土地に移住する移住者證明書を所持する者に對して、所定の割引證と引換に三等片道運賃の五割を低減する(規八七)。

(一) 樺太、北海道、朝鮮、臺灣、關東州、滿洲、南米諸國、西印度諸島、濠洲、其の他の海外植民地

(二) 本土、四國、九州及沖縄の開墾地

尙移住する者とは、移住地に少くとも相當期間定住の目的を以て移住する者を謂ふのであつて、單に一時的の勞働に従事する目的で旅行するものは含まないのである。

三、割引證の交付

移住者に對する運賃割引證は、毎年鐵道省に於て次年度の所要數を印刷し、之を拓務省、外務省其他關係官廳に交付する。本人は市役所、町村役場、警察署（滿洲移住者以外の海外移住者に在つては道、府、縣又は警視廳）より交付を受けるのである（規八七）。

四、乗車列車其の他の制限

移住者は滿洲移住の如く相當多數が同時に乗車船する場合があるので、其の輸送の圓滑を期するため、之が乗車列車、汽船又は自動車に指定する場合がある（規一〇）。

又同時に何十人か集合して乗車船するが如き乗車船方法の指定を爲すこともある。之等の指定は總て本省に於て決定して關係の向に通報するので、待合室其他關係の箇所其の旨を掲出するのである。此の場合其の指定以外の列車、汽船又は自動車に乗車船したときは、割引乗車券は無効として回收し無札旅客としての取扱を爲すのである。

第九款 就職者に對する割引運賃

一、割引の目的

就職者に對する運賃割引は、就職者の負擔を軽減し、就職の範圍の擴大乃至就職を容易ならしめる社會政策的のものである。

二、割引扱の範圍

就職者に對する運賃割引は國民職業指導所又は船員職業紹介所の紹介に係り、且現に就職するときの旅行に限り、大人に限り適用があるのである。又就職の爲には相當期間同一の仕事に従事することを要するので、一箇月以上の雇傭なることを要し、又負擔力のある者に對しては、運賃割引の必要がないので、賃金月額百圓以下の者の旅行であることを要件とし、割引率は三等五割引である（規八九）。

三、割引乗車券の發賣

就職者に對する割引乗車券の發賣を爲すときは、鐵道省に於て毎年印刷して、厚生省又は逓信省經由國民職業指導所或は船員職業紹介所より交付したる割引證と引換を爲すの外、當該指導所長又は職業紹介所長發行に係る證明書の呈示を求め、就職旅行なること及就職地其他必要事項を確認するのである（規八九、九〇）。

四、乗車列車其の他の指定

就職者は一時に多數集合して旅行するものがあるので、斯かる場合には、之が圓滿なる輸送を爲すため、乗車列車、汽船又は自動車の制限を爲すことがある（規一〇）。又同時に乗車船方法、即ち十人若は五十人以上一團となり乗車船すべきことを指定することが出来る。之等の指定は總て本省に於て決定、關係の向に通知すると共に、關係驛の待合室に之を掲出する。

又乗車列車、汽船又は自動車の指定を爲したる場合、指定以外の列車、汽船又は自動車に乗車したときは、乗車券を無効として回収し無札旅客としての取扱をするのである(規三二)。

第十款 青少年義勇軍隊員に對する割引運賃

一、割引の目的

青少年義勇軍は、訓練所にて訓練を了へるや勇躍盟邦滿洲國の天地に定住し、若人の熱と力を以て沃土の開拓に従事し、指導的地位に於て、滿洲國建國の大事業に貢献せんとする者であるので、之等義勇軍隊員の旅行費を低減し、之が奨励乃至助長に資せんとする所謂國策的必要に基くものである。

二、割引扱の範圍

青少年義勇軍隊員に對する運賃割引は、内原青少年義勇軍訓練所に入所中の所屬隊員が、百斤を超え旅行を爲すとき(入所の爲の旅行を含む)に適用せられるもので、三等運賃の二割を低減する(規九一)。

三、割引乗車券の發賣

青少年義勇軍隊員に對する割引乗車券の發賣を爲すときは、鐵道省に於て作製して、關係官廳を経て、訓練所より本人に交付せられた割引證と引換へるの外、青少年義勇軍訓練所長發行に係る身分證明書の呈示を求め、隊員なることを確認すべきである(規九一、九二)。

第十一款 被徵用者に對する割引運賃

一、割引の目的

國民徵用令に依つて徵用を受けた者は、從來團體として乗車する場合に限つて二割の割引を受け、個人として旅行する場合には何等の割引もなかつたが、今回之との均衡を圖られたもので、勞務動員の重要性に鑑み設けられた國策的必要に基くものである。

二、割引扱の範圍

被徵用者に對する運賃割引は、國民徵用令に依り徵用を受けた者が、應徵の爲め指定地迄旅行する場合に適用せられるものであつて、三等運賃の二割を低減する(規九三)。

三、割引乗車券の發賣

被徵用者に對す割引乗車券の發賣を爲すときは、鐵道に於て關係官廳を経て、國民職業指導所より交付を受けた割引證と引換へるの外、徵用令書の呈示を求め、應徵者なることを確認すべきである(規九三、九四)。

第十二款 農業報國移動勞働班員に對する割引運賃

一、割引の目的

從來、時局下農村補強の一助として、或條件の下に或範圍内に於て、臨時的に移動勞働班の割引を認めて居たものを、今回正式に個人的にも此の割引を及ぼさんとしたもので、所謂社會政策乃至國策的必要に基く割引である。

二、割引扱の範圍

農業報國移動労働班員に對する運賃割引は、北海道長官又は府縣知事の指示に依り、田植又は麥作業に従事する移動労働班員が、田植又は麥作業に従事するため、片道三十軒を超え片道又は往復旅行を爲すとき、大人に限り適用を受けるのであつて、三等運賃の二割を低減する(規九五)。

三、割引乗車券の發賣

此の移動労働班員に對する割引乗車券の發賣を爲すときは、鐵道省に於て作製し、關係官廳經由、道、府、縣、郡農會又は國民職業指導所長より交付の割引證と引換へを爲すの外、當該道、府、縣、郡農會長又は國民職業指導所長發行の證明書の呈示を求め、移動労働班員に相違のないことを確認しなくてはならぬ(規九五、九六)。

此の場合、多數一團となつて便宜團體乗車券に依り乗車船を爲すときには、學生割引の場合と同様其の班員の身分、氏名及年齢を記載した前記責任者の發行に係る書面と、其の代表者に對する割引證(身分氏名欄に「何某外何名」と記載したもの)を收受して、之を各別の割引證に代へることが出来るのである(細九二)。

第十三款 農業増産報國推進隊員に對する割引運賃

一、割引の目的

現下食糧増産の緊切なる折柄、農林省では、昭和十五年より農村に於て年齢概ね二十五歳以上四十五歳迄の心身強健な者で、現に農業の實地經營に當り且増産推進の中堅人物たる者の中より、地方長官の推薦によつて約一萬五千人を選出し、毎年内原青少年義勇軍訓練所に收容、訓練を施して、更に

食糧増産の重要性を認識せしめ、確固たる信念を堅持せしめることを企圖し、現に効果を擧げつゝあることに鑑み、此の有意義なる企圖を獎勵するため設定せられたのが本割引であつて、社會政策乃至國策上に基くものである。

二、割引扱の範圍

此の割引は、農林省に於て定めた農業増産報國推進隊員が、内原青少年義勇軍訓練所に於て訓練を受ける爲、大人が旅行する場合に適用するものであつて、三等運賃の二割を低減するのである(規九七)。

三、割引乗車券の發賣

此の割引乗車券を發賣するときは、鐵道省に於て作製し、關係官廳經由、道、府、縣より交付せられた割引證を收受するの外、北海道長官、府縣知事發行の證明書の呈示を求め、隊員に相違のないことを確認すべきである(規九七、九八)。

此の場合、多數一團となつて便宜團體乗車券に依り乗車船を爲すときには、學生割引の場合と同様其の隊員の身分、氏名及年齢を記載した前記責任者の發行に係る書面と、其の代表者に對する割引證(身分氏名欄に「何某外何名」と記載したもの)を收受して、之を各別の割引證に代へることが出来るのである(細九二)。

第十四款 運賃割引證の使用制限

一、運賃割引證の不正使用

以上の割引乗車券を記名人が他人に使用せしめたときは、乗車券を無効として回収し、無札旅客としての取扱を爲すことは勿論であるが、更に割引證發行者が、使用者と通謀して割引證を不正に使用せしめたとき、又は過失に依つて記名人以外のものに使用せしめるに至つたときは、使用者に對する無札旅客運賃及増運賃の全部又は一部を、之が發行者より收受して、不正の發行を防止することが出来ることとなつて居る(規九九)。

尙、之が爲め割引證發行事務の適否、即ち割引證の出納、發行者の正否其の他不正發行の有無を、鐵道局長に於て検査することも出来るのである(細一〇一)。

二、旅客運賃割引證の無効

旅客運賃割引證は次に該當する場合は無効として、之を回収するのである。

- (一) 旅客が、發行者に於て記入することに定めてある事項の記入が無い割引證を所持して居るとき
- (二) 使用者氏名、年齢又は身分證明書番號が不明となつて居るとき
- (三) 割引證面の記載事項を塗抹改變したとき
- (四) 割引證面記載事項を訂正したときには、訂正権限のある者に於て證印を爲すことになつて居るが、此の證印が無いとき
- (五) 有効期間が経過して居るとき
- (六) 割引證面の記名人以外のものが使用したとき

第十一節 回数割引旅客運賃

一、概 説

或區間を常時乗車する即ち毎日往復する旅客には運賃の最も低廉な定期乗車券の制度があるが、一箇月に數回程度即ち屢々乗車する旅客には此の定期乗車券は不向であり、普通乗車券を都度購求することは不便であるので、之が中間利用旅客の要求を充たすため回数割引旅客運賃が設定せられたのである。而して此の割引運賃は、間接に郊外居住の助長、教育の奨励、産業の發達等に寄與して居るのである。

〔備考〕 回数乗車券は従來中間旅客の目標、家族的旅行の目標、郊外居住助長の目標、農山漁村の負擔軽減の目標等を對象として夫々普通記名、特殊記名、無記名回数乗車券を設定して居たが、制度が複雑であるのと、其の利用の實績が昂らないので、昭和十七年四月一日の改正を期し、之等の種類を廢し無記名式一本として一般利用者に便するとともに、一面出札掛の事務の向上を圖ることとしたのである。

二、回数乗車券の發賣及使用

回数乗車券の發賣に當つては、従來の如き複雑な諸條件を廢し、次の如き簡単な條件を以て發賣せられるのである(規一〇一)。

- (一) 等級は二、三等である。
- (二) 運賃は發着區間の大人又は小兒片道普通運賃を二十倍したものより五分を低減したもので、當該發着區間の片道普通運賃の十九倍に相當する。

(三) 乗車船区間は百軒以内に限る。
 尙乗車券は一冊を二十片とし、通用期間は六箇月である。又從來の如く同行者の制限もなく、其の使
 用も購求者本人でなく同行者何人でも必要券片を切り取り使用出来ることゝなつた。

「備考」回数乗車券の運賃は、從來の如く特殊貨車に依るものでなく、普通運賃の割引を以て發賣する、即ち回
 数乗車に對する割引制度が新設せられたのである。

第十二節 團體割引旅客運賃

第一款 團體旅客の種類

一、團體旅客の意義

團體旅客とは三十人以上が一團となつて旅行し、豫め旅行の行程を明示して、其の乗車すべき列車
 汽船又は自動車の指定を受け、且等級、發着驛及旅行の目的を同じくし運賃の割引を受けるものを謂
 ふ(規一三、一〇二)。従つて旅客が三十人以上一團となつて旅行し行程を明示し、乗車列車、汽船又
 は自動車の指定を受けたものは集團乗車であつて團體乗車ではない。團體乗車たる以上は、更に等級
 發着驛及旅行の目的を同じくし、運賃の割引を受けることを必要とするのである。又團體旅客で發着
 驛を異にする場合があつても、全區間の旅客運賃を支拂ひ、途中驛より一行に参加するとか又は分離
 する場合は、一箇の團體としての取扱を爲すことが出来るのである。

前項の集團乗車を爲す旅客に對しては團體乗車券を發行するが、團體割引は取扱はぬ。又集團乗車

の旅客が、指定を受けず乗車船して居るのを發見した場合は、前途の乗車船に付指定を受けさせねば
 ならぬ。

二、團體乗車の申込

團體割引を爲すときは鐵道省は豫め其の割引率、割引區間其他を定めて、其の旨關係驛の待合室
 其他に之を掲示するが、此の場合團體旅客の人員、行程其他を明示して、出發の日の一箇月前迄
 に始發又は最寄驛に申込があつたときは、當該驛にては客車の増結、臨時列車等輸送の手配が伴ふの
 で、之を鐵道局長に申達して其の指揮を受けて、之が引受の諾否を決定するのである。

輸送上支障なく團體旅客の引受を爲したときで、其の取消又は人員減少の虞あるとき、或は輸送上
 重要な事項を變更せられる處があるときは、其の引受を確保するため、鐵道局長の指揮を受けて、
 團體旅客運賃豫定額の一割以内の金額を豫納せしめることが出来る。此の場合團體申込者が違約した
 ときは、之を還付しないのである(規一〇三、細一〇五)。

三、團體旅客の種類

團體旅客の種類は次の通である(規一〇四)。

(一) 特別團體

(イ) 勞務者團體(三等)

被徵用者、勞務者(國民勞務手帳法に依つて國民勞務手帳を交付せられた職夫、職工、土木建
 築業者、交通運輸運搬業者)又は國民職業指導所の紹介に依つて就職する者より成る團體
 にして、其の旅行が勞務者の徵用又は之に準ずる所謂需給調整を目的とするもの

(ロ) 青少年義勇軍團體(三等)

青少年義勇軍(内原訓練所に於て各種の訓練を受けた後滿洲開拓の爲め移住する者)より成る團體にして、其の旅行が滿洲移住又は内原訓練所入所を目的とするもの

〔備考〕入所中の訓練旅行に對しても之に準じて取扱を爲すのである。

(ハ) 拓士團體(三等)

移住者(規八七)より成る團體にして、其の旅行が滿洲其の他の移住地に移住するを目的とするもの

(ニ) 訓練團體(三等)

學校の教員、學生、生徒、青少年團員、在郷軍人より成る團體にして、其の旅行が軍事訓練を目的とするもので、鐵道軍事供用令に依らない軍人團體に對しても本團體に準じて取扱ふ。

(ホ) 勤勞報國隊員團體(三等)

國民勤勞報國協力令に依る勤勞報國隊、學校報國隊、滿洲建設勤勞報仕隊、興亞學生勤勞報國隊、農業増産報國推進隊の隊員より成る團體にして、其の旅行が勤勞奉仕を目的とするもの

(ヘ) 學生團體(三等)

學校の學生、生徒(幼稚園の幼兒を含む)及其の引率教員、附添人より成る團體にして、其の旅行が修學旅行を目的とするもの

(ト) 工員團體(三等)

國民勞務手帳法に依つて國民勞務手帳を交付せられた鑛夫、職工等の勞務者又は工場法、鑛業

法の適用を受ける工場、鑛山の女子工員より成る團體にして、其の旅行が心身の鍛鍊、品性の陶冶を目的とし且關係工場又は作業場に於て主催するもの

(チ) 興業團體(三等)

演技者、相撲等より成る團體にして、其の旅行が興業を目的とするもの

(リ) 視察團體(三等)

外國に駐在する日本の大使、公使、領事又は外務省で發行した本邦に渡來の視察團たることの證明書を呈示する外國人より成る團體にして、責任者の引率するもの

(二) 普通團體(三等)

前號以外のもの

〔備考〕團體旅客の種類は昭和十七年四月の改正を期し、總て時局に即應する様改竄され乗車承認も之が順序に依ることとなつた。

四、團體の附添人

生徒に對する附添人は旅行上必要なものであるから、國民學校生徒の團體であつて、次に該當する場合には生徒一人に付一人を限り附添人を認め、學生團體としての割引が適用されるのである。

(一) 生徒が初等科第二學年以下なるとき

(二) 生徒が不具又は虚弱であつて、教員以外の附添人を要すと認められたとき(現場の係員の認定に依る)

又學校で囑託する校醫、看護婦は生徒保護のため附添人として特別團體と共に旅行する實情を斟

酌し、之等をも特別團體中に含めて取扱ふのである(規一〇五)。

第二款 團體旅客に對する運賃割引

一、團體旅客と運賃割引

元來團體旅客は客車の利用効率を高めるので、鐵道に於ける營業政策として見逃せないものであるが、之が營業政策上の適正を計らんとすれば、當時一定の運賃割引率を定め置くべきものではない。常に輸送力に調和せしめ、且時の社會情勢に合致せしめるべきものでなくてはならぬ。従つて輸送餘力の無いときには運賃割引を爲さず、輸送餘力があり且誘致する必要のあるとき乃至國策上必要があるときには、高率の運賃割引を爲すべきである。

〔備考〕團體旅客に對して運賃割引を爲さんとするときは、前述の趣旨に基き次の各號を斟酌の上少くとも三箇月前に之が決定を爲すべきである。

- (一) 輸送餘力の有無
- (二) 輸送餘力は一般的でなく地方的又は列車別に觀察すること
- (三) 經濟界の情勢
- (四) 國策の樹立
- (五) 旅行の目的乃至種別等

二、團體旅客運賃の計算方

團體旅客運賃の割引を爲すときは、全行程に對する一人當り大人普通運賃より割引額を控除(小兒に對しては更に之を折半する)し、端數處理即ち五錢、十錢單位に切上げを爲したものに、團體總人

員(國民學校生徒の伊勢神宮參拜は無賃扱人員を控除した殘餘の人員)を乗じて計算するのである(規一〇七)。

尙國民學校初等科生徒に對し特別團體の取扱を爲す場合に於ては、生徒の中十二歳以上の者が居ても小兒の運賃を適用するのである。

三、國民學校生徒の參宮團體

國民學校生徒が團體で伊勢神宮に參拜するときは、生徒數の二割に相當する人員(一人未滿の端數は一人に切上げる)を無賃として取扱ふ。此の特別の取扱は、原則として發驛山田間を順路に依つて往復旅行する場合に限るのであるが、特に必要と認めるとき、又は近畿一圓は特に順路以外の乗車を爲すことを特認せられて居る(規一〇六)。

〔備考〕尙此の場合運賃割引率の適用に當つては、無賃扱人員は團體の人員中に加算するのである(細一〇七)。

第十三節 貸切旅客運賃

第一款 概 説

一、貸切旅客の意義

貸切旅客とは客車の全車又は車室、列車若は船室を獨占使用する者を謂ふのである。

貸切旅客は以上述べた通り客車、車室、列車又は船室の使用を獨占するのであるから、此の運送には其の使用すべき特定した車船室の提供を前提とするが、團體旅客は多數の人が同一運送條件の下に

旅行することを内容とするのであるから、乗車船せしむべき車船室は特定することなく、鐵道が任意に提供するものである。従つて貸切運送に提供した車船室には餘席あるも鐵道が他人をして之に乗車船せしめることは出来ないが、團體運送のため提供した車船室には、餘席があれば鐵道に於て他をして乗車船せしめることが出来、且團體旅客は其の乗車船を拒否することは出来ない。以上の通兩者には根本的の差異があるので、團體旅客に對しては運賃の割引を爲すが、貸切旅客に對しては原則として運賃の割引は爲さないものである。

二、貸切旅客の種類

貸切旅客は貸切する運送具の種類に依つて、客車車室の貸切、列車の貸切、自動車の貸切、船室の貸切、汽船の貸切に區別することが出来る。

三、貸切乗車の申込

旅客が車船室の貸切の申込を始發驛又は最寄驛に少くとも出發の日の一箇月前に爲したときは、其の旨を鐵道局長に通報し、其の諾否に付鐵道局長の指揮を受けねばならぬ(規一〇八)。一等客車又は寢臺車の區分室の貸切申込があつたときは、驛長は當該列車の仕立驛、座席割當驛、寢臺割當驛又は乗務員に照合の上處理を爲すのである。尙一等船室及特別室(下關釜山間航路に運航する汽船)の貸切は事務長に於て之が取扱を爲すのである(細一〇九)。

「備考」客車、車船室、電車、氣動車又は自動車の貸切を爲したるときは、其の適當なる箇所に「貸切」札を掲出するのである。

貸切旅客の申込があつたとき之が取消を爲される虞があると認められるときは、鐵道局長の指揮を

受けて、運賃豫定額の一割以内の金額を豫納せしめることが出来る。此の場合申込者が違約したときは、豫納額は之を還付しないのである(規一〇八)。

第二款 客車、車室の貸切

一、普通客車、車室の貸切

普通の客車又は車室の貸切を爲すときは、原則として其の定員に對する大人運賃を收受するのである(規一〇八)。

二、急行料金、寢臺料金を要する場合の貸切

客車又は車室の貸切を爲すとき、之を急行列車に連結、又は急行列車に連結したもの、或は普通寢臺車又は其の車室の如く急行料金又は寢臺料金を要する場合であるときは、貸切運賃の外其の定員に對する急行料金、寢臺料金を收受するのである。

三、電車又は氣動車の貸切

電車又は氣動車の貸切を爲すときは、普通客車と同様、其の定員(立席定員を含む)に對する大人普通運賃を收受する。尙電車又は氣動車の貸切は其の運轉區間に限り貸切に應ずるのである。

四、病客車又は一等特別室の貸切

病客車又は一等特別室の貸切を爲すときは、一車に付次の人員に相當する大人普通運賃を收受する(規一〇九)。

(一) 一等病客車

一等 二十人分

- (一) 二等病客車 二等 二十人分
- (二) 一等特別室（東京下關間一、二列車に連結のもの） 一等 八人分

五、荷物車又は荷物室の貸切

横臥患者輸送のため、荷物車又は荷物室の貸切を爲すときは一車に付次の人員に相當する大人普通運賃を收受する（規一一〇）。

- (一) 荷物車 三等 二十人分
- (二) 客室又は郵便室との合同車の荷物車 三等 十人分

「備考」病客車、荷物車又は荷物室等を貸切と爲したときは、同行者を横臥患者と合せ運賃收受人員迄乗車せしめることが出来る。

六、現乗車人員が所定運賃收受人員を超過する場合の運賃、料金收受方

前述の客車又は車室の貸切の場合、現乗車人員が各所定の運賃收受人員より超過するときは、現乗車人員に相當する大人普通運賃、急行料金を收受するのである（規一一一）。

七、客車の定員を異にする貸切

客車其の他の車輛を貸切と爲す場合、本線と支線又は航路を距てるが如く、區間に依つて定員又は運賃收受人員を異にするが前途使用する客車の定員が明かでないときは、一應發驛に於ける定員又は收受人員に依り計算したものを收受するのである。尙豫定客車定員又は運賃收受人員と、實際使用客

車の定員又は運賃收受人員とが相違した場合は、着驛に於て計算の上之が追徴又は拂戻を爲すのである（規一一二）。

八、貸切の最低運賃

客車又は車室の貸切を爲すとき、近距離に對するものであるときは、最低の實費を補償することが出来ないで、旅客の平均乗車料である五十軒分の貸切運賃を最低運賃として收受する（規一一三）。

九、留置料金の收受

客車は常時旅客の運送に供して居るので、徒らに同一驛に長時間留置せられるときは、輸送上支障を來すとともに運賃収入を失ふことが大であるから、可及的留置時間を少からしめるため、貸切旅客が同一驛に六時間を超えて客車を留置せしめるときは、其の超過時間に對し次の留置料金を收受する（規一一四）。

- (一) 機關車 一輛 二時間迄毎に十二圓五十錢
- (二) 電車 同 四圓
- (三) 氣動車 同 四圓
- (四) 客車 同 四圓
- (五) 荷物車 同 四圓

一〇、廻送料金の收受

客車其の他の車輛の貸切を爲すときは、其の設備ある驛から廻送せねばならぬので、之に相當の費用を要するため、貸切申込者が其の申込を取消したときには、其の廻送區間及返送區間の全料程に對

して次の廻送料金を收受する(規一一五)。

(一) 機關車	一輛一杆に付	六十錢
(二) 電車	同	二十錢
(三) 氣動車	同	二十錢
(四) 客車	同	十錢
(五) 荷物車	同	十錢

第三款 列車の貸切

一、列車貸切の手續

一箇列車全部の貸切申込があつたときは、輸送手配其の他の準備があるので、其の都度鐵道大臣に稟申して其の承認を求めらるるのである。併し乍ら電車及氣動車は前述の運賃で之が取扱を爲すのである(規一一六)。

二、列車貸切の運賃

列車貸切は前述の通の手續を要するが、此の場合の運賃は、其の列車の定員に對する大人普通運賃である。又其の最低は、一箇列車平均乗車人員と旅客一人平均乗車杆を標準として、三等二百人分の五十杆に對する運賃である。

三、留置料及廻送料

列車貸切の場合に於ける留置料及廻送料の收受は、客車又は車室の貸切の場合と同様である。

第四款 自動車の貸切

一、自動車の貸切區域

自動車の貸切區域に就ては、性質上道路の完備する限り無制限と爲すことが出来るが、斯くては民衆壓迫ともなるので、其の定期營業路線内に限つて貸切の取扱を爲すのである。

二、自動車の貸切運賃

自動車の貸切を爲すときは、其の性質に鑑みて客車の場合と異り立席定員を含めての定員に對する大人運賃を收受するのである(規一〇八)。

三、自動車の最低運賃

自動車は客車と異り實費が多くなるので、一發着區間一車に付十圓を貸切の最低運賃とする(規一一三)。

四、自動車の留置料金

自動車は絶えず旅客運送に當り而も客車と異り、短時間の運轉を目的として居るので、同一驛に長時間滞留することは運輸上の支障を來すとともに其の運賃收入を失ふことが多いので、可及的之を少からしめるため、自動車の貸切旅客が同一驛に三十分を超えて滞留せしめるときは、三十分を超えた時間に對し一時間毎に三圓の留置料金を收受するのである(規一一四)。

五、自動車の廻送料金

自動車貸切の申込があつたとき、其の設備のない驛では他の驛から之が廻送を求めなければならぬ

ので、其の準備を爲した後之が貸切を止めたときは、其の廻送區間及返送區間に對し、一輛一杆に付五十錢の廻送料金を收受するのである。

第五款 船室の貸切

一、船室の貸切範圍

船室は其の設備の關係上各等の船室を貸切に提供することが出来ないで、之が設備上支障のない一等船室に限つて貸切の取扱を爲すのである。

二、船室の貸切運賃

一等船室の貸切を爲すときは、其の定員に對する大人運賃を收受するのである(規一〇八)。

第六款 船舶の貸切

船舶は性質上、之が貸切と爲すときは種々の手配を要するので、之が貸切の申込があつた場合は都度鐵道大臣に稟申して、貸切の條件を決定するのである(規一一六)。

第七款 癩患者の運送

一、癩病患者の乗車

癩病患者は法定傳染病と同様、其の傳染の危険が大であるから、他の一般旅客と混じて乗車せしめないことになつて居る。従つて、病氣を偽つて乗車船して居るのを發見したときには、最寄驛に之

を下車せしめて、當該官憲に之を引渡さねばならぬ。

二、癩病患者運送の申込

癩病患者の運送申込は、責任ある者の申込たることを必要とするので、警察官署又は癩療養所長よりの申込に限つて之が運送の取扱を爲すのであるが、其の運送には相當なる附添人を附せしめて次の各號に依つて取扱ふことになつて居る(細一一一)。

(一) 鐵道に依るときは、客車を貸切とするか又は鐵道の指定する車輛を使用すること

(二) 航路に依るときは、鐵道が指定する船室を使用すること

三、癩病患者の運賃

癩患者を運送するとき、客車の貸切を爲すときは、所定の貸切運賃、急行料金、寢臺料金を收受し又鐵道の指定する車輛若は船室で運送する場合に於ては、現乗車人員に對する普通運賃を收受するのである(細一一一)。

又警察官署の請求に依つて癩患者を官公立癩療養所に送致するときの運賃は、請求に依つて後拂と爲すことが出来る。

第八款 軍事供用令

一、軍事供用令の運送

軍事供用令に依る運送と謂ふのは、勅令に依つて定められたもので、特に準備した臨時の列車に依り、又は普通列車中の一車輛以上を専用して、陸海軍團體及其の携行し又は之に宛て追送する馬匹及

軍需品を運送することである。

二、供用令運送の申込

供用令に依る運送は陸海軍に於て運送人員數、發着區間、列車數其の他必要事項を定めて豫め之を鐵道に申込み、兩者協議の上之が運送の計畫を爲すのである。

三、提供客車

軍事供用令に依る運送を爲すときは、運送する軍人の階級に従つて相當等級の客車の準備を爲すのであるが、三等客車に在つては、其の乗車人員は客車定員の八割を標準とするのである。已むを得ない事由で有蓋貨車を客車の代用として兵員を乗込ませるときは、車内に必要なる設備を爲し、且乗車人員は車内の床面積少くとも三平方呎に一名の割合を標準とするのである。

四、供用令運送の運賃

供用令に依り運送する場合の運賃は、實費の補償を標準として次の如く定めてある。又此の運賃は一發着區間片道三十二軒未満のときは、三十二軒分を收受するのである。

〔供用車輛〕

〔一輛一軒に對する金額〕

- 一、二等客車 定員に六厘二毛を乗じた額
- 三等客車 定員に三厘一毛を乗じた額
- 合 同 車 定員に一、二等は六厘二毛、三等は三厘一毛を乗じた額の和
- 四輪貨車(ワム) 三等四十人分の供用令運賃
- 二十六疋ボギー車(ワキ) 三等八十人分の供用令運賃

五、客車定員以上の乗車

供用令に依る運送のとき、定員を超えて乗車したときは、一、二等は公務旅客に對する割引運賃を三等は普通運賃を收受するのであるが、三等にして下士官兵に對する運賃割引證の提出があつたときは、五割引運賃を收受するのである。

第九款 待遇貸切

一、待遇貸切の意義

待遇貸切とは國家として待遇すべき者が乗車するとき、其の乗用に一定の客車を専用に提供し、其の運賃、急行料金は一般の貸切と異り、實際に乘車した人員に相當する運賃及急行料金を收受する貸切扱のことである。此の場合無賃乗車證を所持せるときは、別に運賃、急行料金を收受しない。併し乍ら待遇貸切を爲したるものが寢臺を使用するときは、規定の料金を收受する。

二、待遇貸切を爲す者

待遇貸切を爲すものは、前述の通國家として待遇すべき者であるが、之を具體的に述べると次の通である。

(一) 内 國 人

大勳位、内閣總理大臣、樞密院議長、元勳、元帥、國務大臣、宮内大臣、内大臣、内閣參議、總督、内閣總理大臣又は樞密院議長たる前官禮遇者、國務大臣、宮内大臣又は内大臣たる前官禮遇者、鐵道大臣であつた者

(一) 外國人

皇族、兩陛下、皇太子及妃殿下、大統領、大統領であつた者、現職の國務大臣、總督、日本駐在の大使、公使

三、待遇に提供する客車

待遇貸切に提供する客車は、一等客車が原則であるが、一等又は二等客車の連結のない列車に在つては二等客車を提供するのである。此の場合特に一等客車又は特殊の車輛貸切の申込があつたときは待遇貸切に依らず普通の貸切の取扱を爲すのである。

第四章 料 金

第一節 急行券及急行料金

第一款 急行料金及列車の種類

一、急行料金の性質

急行料金は遠距離運送に對する追加報酬としての特別運賃であつて、一面遠距離旅客を安全に旅行せしめるため近距離旅客の乗車を制限する効果を齎して居る。従つて急行料金は名の示す如く料金となつて居るが、實質は運賃とするのが通説である。

二、急行料金の種類

急行料金は之を普通急行と特別急行料金との二つに區別して居る。前者は普通急行列車に乗車する者に適用する料金で、後者は特別急行列車に乗車する者に適用する料金であつて、急行列車の性質上の差異からの區別である。即ち普通急行列車は遠距離都市間の交通を、又特別急行列車は遠距離大都市間の交通を對象とし、且後者は前者より概ね速度が大であつて、乗車する者に對し豫め客車を指定して定員以上乗車せしめない建前となつて居る。然るに普通急行列車は、客車指定の制度がないので、急行券所持者は任意に普通急行列車に乗車することが出来る。

三、現行の急行料金

現行の急行料金は次の通である(規一一七)。

(一) 普通急行料金

等級	新程	新程
三 等	一 圓 五 十 錢	四 百 一 軒 以 上
二 等	三 圓	四 圓
一 等	四 圓 五 十 錢	六 圓

(二) 特別急行料金

等級	新程	新程
三 等	二 圓 三 十 錢	四 百 一 軒 以 上
二 等	四 圓 五 十 錢	六 圓
一 等	六 圓 八 十 錢	九 圓

小兒は以上急行料金の半額である。

四、急行列車

急行列車は普通急行列車、特別急行列車共其の運轉區間、列車を豫め指定して一般に公示して居るのであるが(規一一八)、次の場合には前記の急行列車と同じく急行料金を收受する。此の場合には待合室其の他に掲示するのである(規一一九)。

(一) 前記の急行列車に對し規定外等級の客車を連結したとき

(二) 臨時に急行列車を運轉したとき

(三) 線路不通のため急行列車を規定外の區間に於て運轉したとき

第二款 急行券の種類及效力

一、急行券の種類

急行券は普通急行券と特別急行券の二種で、四百軒迄と四百一軒以上とに夫々區別せられて居る(規一一〇)。

二、急行券の通用期間

普通急行券は發賣の日から五日以内に乘車すればよいのであるが(規一一一)、特別急行券は其の券面指定の日の列車及客車に指定の購で乘車せねばならぬのである(規一一二)。

〔備考〕 特別急行券は列車出發の日の三日前から發賣するのである。

三、急行券の検査

旅客は急行列車に乗車するときは乗車券の場合と同様、急行券に入缺を受け下車の際係員に交付しなくてはならぬ。又係員に於て急行券の呈示を求めたときは、何時でも之が検査を受けなければならぬのである(規一一四)。

四、急行券の效力

急行券は一列車一回に限り有効で、次の場合には之を無効として回収するのである(規一一五)。

(一) 發賣日附又は乗車購不明となつたとき

- (二) 大人が小兒用急行券を使用したとき
- (三) 券面記載事項を塗抹改變したとき

第三款 特別急行券の座席指定

一、指定驛よりの不乗車

特別急行券を購求した旅客が、何等の通告もなく其の指定驛より乗車しなかつたときは、其の座席を他の旅客に使用せしめても異議を述べることが出来ないことになつて居る(規一一三)。此の場合當該旅客に他の座席を使用せしめることが出来ないときは、特別詮議の方法で急行料金の拂戻を爲すことが出来る。

二、座席の割當驛及割當數

特別急行列車の座席は豫め其の箇數及割當驛を定めて置いて其の指定を爲すのであるが、此の割當は本省より各鐵道局に割當てた數を、更に鐵道局に於て利用者の實績に依つて其の割當及割當驛を決定するのである(細一一四)。

三、客車の順位及座席の指定

特別急行列車の座席は、其の二重指定を防止するため、臺帳に依つて其の驛の割當數の發賣を爲すのであるが、之が具體的の指定は次の通である(規一一五)。

〔客車の順位の指定〕

(一) 座席割當驛では旅客の希望する客車順位番號を指定するのであるが、希望がないときには、

相當の客車順位番號を指定すること

(二) 座席割當驛に於て自驛割當のもの全部を指定し盡したときは、他の座席割當驛又は乗務員に照合して相當の客車順位番號を指定すること

(三) 座席割當驛以外の驛に於ては座席割當驛又は乗務員に照合して、相當の客車順位番號を指定すること

〔座席の指定方〕

乗務員に於て相當客車の座席を指定すること

〔其の他の取扱〕

時間切迫等のため以上の手續が出来ないときは、餘席のあるときに乗車することを旅客が承諾したときに限つて、客車順位番號の指定を爲さず急行券を發賣すること

第二節 寢臺券及寢臺料金

第一款 寢臺料金の種類

一、寢臺料金の性質

寢臺料金とは、列車、汽船内に於ける寢臺と云ふ特別の設備を利用する報酬として支拂ふ料金である。

〔備考〕 寢臺料金は之を如何に定むべきかは極めて困難な問題であるが、大體次の各號を基準乃至基本として之

を決定するのである。

- (一) 普通客車又は船室の定員と寢臺車又は寢臺船室の定員との差に對する旅客運賃、急行料金を決定するのである。
- (二) 普通客車と寢臺車との製作費の差に對する利子
- (三) 毛布、シーツ其の他寢臺用品に對する購入費に對する利子、洗濯費
- (四) 列車給仕の給料、其の他の諸給與等

二、寢臺料金の種類

寢臺料金は之を寢臺の設備のある箇所を基準として、列車の寢臺料金と汽船の寢臺料金との二つに又等級を基準として一等寢臺料金、二等寢臺料金及三等寢臺料金を區別することが出来る。

現行の寢臺料金は次の通である(規二二六)。

〔列車の寢臺料金〕

二等(特別室を除く)	一夜に付一箇	上段	五圓
		下段	八圓
二等特別室	同	上段	七圓
		下段	十圓
一等	同	上段	八圓
		下段	十一圓
三等	一箇	上段	一圓五十錢
		下段	二圓

〔汽船の寢臺料金〕

二等	一箇	青森函館間航路の分	上段	二圓五十錢
			下段	三圓五十錢
二等	一箇	下關釜山間航路の分	上段	二圓
			下段	二圓五十錢
			上段	二圓五十錢
			下段	三圓五十錢

〔備考〕團體旅客に對しては寢臺を使用せしめない。一

三、航路の一等寢臺

航路の一等寢臺は稚内大泊港間、青森、函館間、下關釜山間の各航路に設備があるが、其の寢臺料金は船室構造の関係上、一等運賃中に包含せしめて居るので、形式的には當該航路の一等乗船券所持者は無料で寢臺を使用することが出来るのである(規二二六)。

第二款 寢臺連結列車及汽船

一、寢臺連結列車

寢臺車を連結する列車は、運轉區間、番號、等級を定め一般に公示して居るが、運輸上の必要に依つて、一時限り指定外の列車に寢臺車を連結し又は指定の列車に之を連結しないこともあるのである(規二二七)。

二、汽船の寢臺

汽船にして寢臺設備のあるのは、稚内大泊港間、青森函館間、下關釜山間各航路に限つて居るが、

何れにも一、二等があり三等は下關釜山間の金剛丸、興安丸に限るのである。

第三款 寢臺券の發賣

一、寢臺券の發賣開始日

寢臺券は利用者の便のため、列車の寢臺に在つては其の列車出發の日の三日前より、又汽船の寢臺は其の汽船に接続すべき列車出發の日の三日前より之を發賣することになつて居る(規一二九)。

二、寢臺使用證

寢臺需要に對し供給不足の今日に於ては可及的各旅行階層の人々に普遍的に利用せられる様な方法を講じ、眞に旅行する者に購求せしめるため、寢臺券を購求せんとする者に、所定の寢臺使用證を提出せしめることとなつて居る。

寢臺使用證は、寢臺券を記名式とすること、寢臺券には乗車券を附隨せしめることの二つの要素を充たすもので、使用證には寢臺使用者の住所、氏名、年齢、職業、旅行目的、男女の別、乗車券の等級及區間、乗船月日、乗船船名、寢臺種類等を墨汁を以て記載することになつて居て、寢臺利用者は乗船の際寢臺券と寢臺使用證とを併せて呈示することになつて居る(規一二六)。

三、發賣時間其の他の制限

寢臺券は必要あるときは、發賣時間の制限即ち午前八時又は午前九時より發賣を開始するが如く、時間の制限又は旅客一人に對する發賣枚數の制限を爲し得ることとなつて居る。之等は鐵道局長に於て必要と認めたととき實施するのである。

第四款 寢臺券の效力

一、指定驛よりの不乗車

寢臺券は寢臺使用證に表示したる列車又は汽船の指定の寢臺に限つて有效である。従つて指定の驛で乗車しなかつたときは、之を他人に利用せしめても異議を述べることが出来ないのである。此の取扱上の錯誤を無からしめるため、旅客が其の列車又は汽船に乗船したときは、遅滞なく係員に寢臺券を寢臺使用證と共に呈示することになつて居る(規一三〇)。

二、寢臺券の無効

寢臺券は次の場合には無効として回収するのである(規一三二)。

- (一) 寢臺券面又は寢臺使用證記載事項を塗抹改變したとき
- (二) 寢臺使用證の記名人以外の者が之を使用したとき
- (三) 寢臺使用證に記載してある乗車券の等級及區間の異なるものを使用したとき
- (四) 寢臺使用の伴はぬとき

三、寢臺券の回收

寢臺券及寢臺使用證は其の使用を終へたとき又は下船の際は勿論、之が效力を失つた場合は係員に交付しなければならぬ(規一三三)。

第五款 寢臺の指定及使用

一、寢臺の割當

寢臺は之が指定の正確を期するため、其の割當驛及割當數を定めて、臺帳に依つて指定を爲して居る。

寢臺は本省に於て之を各鐵道局に分配し、各鐵道局に於ては利用の實情に則つて之が割當驛及割當數を決定するのである(細一三二)。

二、寢臺の指定

列車又は汽船の寢臺使用の請求を受けたときは次の各號に依つて之を指定する(細一三三)。

(一) 寢臺割當驛に於ては、旅客の希望に依つて相當の寢臺を指定すること

(二) 寢臺割當驛に於て自驛割當の寢臺全部を割當てたときは、他の割當驛又は乗務員に照合して相當の寢臺を指定すること

(三) 寢臺割當驛以外の驛に於て寢臺使用の申込を受けたときは、割當驛又は乗務員に照合して、相當の寢臺を指定すること

(四) 乗務員に於て列車又は汽船内の旅客より當該列車又は汽船の寢臺使用の請求を受けたときは餘席のある場合に限つて其の需に應じ相當の寢臺を指定すること

三、寢臺の使用人員數

寢臺は一箇の寢臺を大人一人で使用することを基本として居るので、一箇の寢臺を大人二人以上で同時に、又は交互に使用することは出來ぬ。併し乍ら小兒二人又は大人一人と小兒一人とで使用することは出來る(規一三四)。

四、寢臺使用時間

寢臺は列車に在つては就眠設備であり、又汽船に在つては就眠乃至休養設備であるから、其の使用時間は次の如く指定せられて居る(規一三五)。

(一) 列車の寢臺 午後九時より翌日午前七時迄に於ける列車の運轉時間中

(二) 汽船の寢臺 汽船の運行時間中

以上の使用時間は、列車に在つては季節に依つて之を伸縮して、座席の利用を良好ならしめることが出来る。

第三節 入浴券及入浴料金

一、入浴設備

入浴設備は汽船内のもので、現在其の設備があるものは、下關釜山間航路に於ける金剛丸及興安丸(以上各等)、景福丸、徳壽丸及冒慶丸(以上一等のみ)である。

二、入浴券及入浴料金

入浴は總て淡水を使用するのであるから、水の使用、石鹼の使用、タオルの使用等の實費を受けるので、之を利用せんとする旅客は次の料金を支拂つて入浴券を購求せねばならぬ(規一三六)。

三 等	一回	二十 錢
二 等	同	五十 錢
一 等	同	一 圓

第五章 運賃及料金の追徴、拂戻

第一節 概 説

一、追徴、拂戻の場合の端数整理

運賃、料金の計算の場合生じた端数は、端数処理として五錢、十錢單位に切上げるのであるが、追徴、拂戻の場合は前述の場合と其の趣を異にするので、錢未満の端数は之を切捨てることに規定して居るのである(規一三八)。

二、追徴、拂戻の取扱單位

旅客が乗車券を購求したる後、等級變更、乗越、旅行見合等所謂變則乗車を爲す場合があるので、運賃、料金の追徴又は拂戻を爲さねばならぬが、此の場合其の取扱を爲す單位は、原則として、片道乗車券、往復乗車券の往又は復片、急行券、寢臺券等の如く各券片毎である。又團體乗車券、貸切乗車券に在つては一口毎を單位として其の取扱を爲すのである(細一二五)。

三、概算切符の發行

旅客が釣銭の用意なきため等自己の責に歸すべからざる事由に因つて乗車券、急行券又は寢臺券を購求することが出來ず、係員の承諾を得て乗車船した場合又は車内にて無札、乗車券又は急行券の紛失、上級乗換、乗越、方向變更、経路變更及乗車券誤購求等の取扱を爲すときは、乗務員に於て運賃料金を收受して概算切符を發行し、乗車券、急行券又は寢臺券に代用して前述の乗車船用に供するの

である(規一四〇、一四一)。此の場合上級乗換、乗越、方向變更又は経路變更の取扱を爲すときは、原則として旅客の所持する乗車券を回收するのであるが、定期乗車券の如く回收出來ないものであるときは、記事欄に「原券不回收」と記入するのである(細一三一)。

概算切符は、前述の如く乗務員に於て運賃、料金を收受するとき一應旅客より一定額即ち運賃、料金正當額以上に當る適當の金額を預る預り證であるから、速かに正當運賃、料金を計算することが必要である。従つて途中下車、乗繼又は着脚で精算を爲すのであるが、此の場合途中下車又は乗繼に於ては、前途に對する乗車船用として、原則として追徴切符を發行交付するのである。

概算切符は取扱の實情より第一種一般用、第二種電車區間用の二種となつて居て、前者は炭酸紙式後者はパンチ式である。

四、追徴切符の發行

運賃、料金の追徴を發購又は途中購で爲したときは、追徴切符を發行して乗車券、急行券又は寢臺券に代用して前述の乗車船用に供するのである(細一二六)。此の場合上級乗換、乗越、方向變更又は経路變更の取扱のときは概算切符の場合と同様、原則として旅客の所持する乗車券を回收するのであるが、定期乗車券の如く回收することが出來ないものであるときは、追徴切符の記事欄に「原券不回收」と記入して置くのである。又運賃、料金の拂戻を途中購で爲した場合、前途を引續き乗車船せしめるときは、乗車券類の代用として追徴切符を發行交付するのである(細一二六)。

〔備考〕 運賃、料金の拂戻は、原則として旅客より請求を受けた購で爲すのである(細一二九)。

五、拂戻手数料の收受

運賃、料金の拂戻を爲すときは、原則として鐵道の過失に因るもの、外は手数料を收受するのであるが、此の場合の取扱單位は旅客一人、一乗車船區間である。併し乍ら旅客運賃と普通急行料金（旅行中止のときの特別急行料金共）とを同時に拂戻すときは、其の手数料は何れか一方（手数料に差があるときは高い方）を收受し、又往復乗車券若は復乗車券の二片に對し同時に拂戻を爲すときは各券片に手数料を收受せず、一回のみを收受するのである（規一三九）。

六、拂戻金額皆無のときの處理

運賃、料金の拂戻を爲すとき、原乗車券類が割引其の他の事由で、既乗車船區間即ち一部の乗車船した區間に對する運賃、料金及手数料に、既收運賃、料金が不足するときは、其の儘として處理し別に運賃、料金の追徴を爲さない（細一二七）。

「備考」運賃、料金の拂戻を爲す場合に於て手数料を收受するときは之を差引收受し、拂戻額は旅客運賃として處理するのである。

七、旅行見合又は中止の場合の手荷物の處理

手荷物託送の證印ある乗車券所持の旅客より旅行見合又は中止の請求があつたときには、手荷物を不正に託送せられる處があるので、同時に手荷物の託送を取消した上でなければ、之が請求に應じないことになつて居る（細一二八）。

八、分岐線内の往復乗車

旅客から乗車券面區間中の接続驛より分岐線内への乗車船の取扱方請求を受けたときには、其の區間の往復運賃の概算額を收受して之に應じ、當該驛に於て途中下車を爲したものととして原乗車券に下

車印を押捺する。若し下車印押捺の違がないときには、乗務員に於て「何驛別途」と記入認印するのである（細一三〇）。

第二節 無札

一、無札旅客の意義

無札旅客とは、運賃、料金を通脱する意思を以て、乗車券を所持せず又は無効の乗車券を所持し、若は無斷で成規に反して乗車船する者を謂ひ、此の場合には其の乗車船區間に對する普通運賃、急行料金及之と同額の増運賃を收受するのである。従つて運賃、料金を通脱せんとする意思のないものは假令無札旅客と等しい行爲があつても之を無札旅客とせず、増運賃の收受を爲さずして一般の成規の取扱を爲すのである（規一四四、細一四一）。

二、無札旅客の範圍

無札旅客に對しては、原則として旅客の所持する乗車券を無効として回収し、相當の運賃、料金及之と同額の増運賃を收受するのであるが、其の範圍を具體的に挙げれば次の通である（規一四四、三一）。

- (一) 係員の承諾を得ず乗車券を所持せずして乗車船を爲したとき
- (二) 入缺を爲すべき乗車券で入缺を受けずして乗車船したとき（原券は回収しない）
- (三) 係員の承諾を得ずして乗車券面記載の等級より上級の車船室に乗車船を爲したとき
- (四) 係員の承諾を得ず乗車券面記載區間外の乗車船を爲したとき

(五) 通用期間満了及次の各號の事由に因る無効の乗車券を以て乗車船を爲し其の乗車券を回収したとき

(イ) 通用開始の月日、發着區間及途中下車印の不明となつたとき（不明事項を證明したときを除く）

(ロ) 大人が小兒用乗車券を使用したとき

(ハ) 券面記載事項を塗抹改變したとき

(ニ) 使用を開始した無記名乗車券を他人に於て使用したとき

(ホ) 特定人に對し割引運賃を以て發賣した乗車券を他人に於て使用したとき、又は特別の制限がある乗車券を其の制限を超えて購求又は使用したとき

(ヘ) 乗車列車、汽船又は自動車に指定した乗車券を以て指定以外の列車、汽船又は自動車に乗車したとき

(ト) 不正乗車船の手段に供したとき

(チ) 鐵道營業法第四十二條に依つて處分せられたとき

(六) 乗車券検査の際其の呈示を拒み、又は其の取集の際之が引渡をなさなかつたとき

三、團體旅客の無札扱

團體旅客が團體乗車券面記載人員を超過せるとき、又は小兒の團體中に大人が混乗せるときは、其の超過人員又は大人に對しては、之が乗車船區間に對する運賃、料金及之と同額の増運賃を收受する（規一四四）。又團體旅客が運賃を遁脱する意思を以て、乗車人員、身分、年齢等を偽つて乗車船を爲

したときは、其の團體旅客の全部を無札旅客として、其の運賃、料金及之と同額の増運賃を當該團體申込者より收受することが出来る。此の處理の決定は鐵道局長が爲すのである（規一四四、細一三九）。

四、無札旅客に對する運賃、料金の計算方

無札旅客に對し運賃、料金を收受するときは、乗車船區間に對する普通運賃、急行料金及之と同額の増運賃を收受するが、乗車船區間の一部に付増運賃を收受するときは、無札區間と其の他の區間とを打切り計算するのである。此の場合旅客が相當運賃の割引證を提出したときは、無札區間以外の區間に對し運賃割引の取扱を爲すのである（細一四〇）。

五、乗車驛、乗車等級不明の場合

無札旅客の乗車驛が不明であるときは、其の列車、汽船又は自動車の出發驛からの運賃、料金及増運賃を收受するのであるが、同一列車、自動車で檢札した區間が明かであるときは、其の檢札終了驛からの運賃、料金及増運賃を收受する（規一四五）。

無札旅客の乗車船等級が明かでないときは、其の列車、汽船に於ける最上級の等級に乘車船したものととして運賃、料金及増運賃を收受するのである（規一四五）。

〔備考〕 始發驛を異にし二箇以上の列車を併結運轉する場合に於て、無札旅客の乗車驛が不明のときは、最遠の始發驛より乗車したものと取扱ふのである。

〔備考〕 無札其の他の變則乗車の取扱を爲す場合其の取扱區間が驛と驛との中間に位するときは、其の外方驛よりの運賃、料金を計算するのである。

第三節 乗車券、急行券の紛失

一、運賃、料金の再徴

旅客が乗車券(定期及回数乗車券を除く)、急行券を紛失したときは、其の乗車券、急行券を拾得した者が之を以て乗車船を爲し若は運賃、料金の拂戻を請求する危険があるので、紛失した旅客からは別に相當運賃、料金及事情により増運賃を收受するのである(規一四七)。従つて以上の危険のない次のものに對しては、別に運賃、料金の再徴を爲さずして、之が再發行を爲すのである(細一四五)。

- (一) 輸送列車、汽船又は自動車に指定する團體乗車券又は貸切乗車券を紛失したとき
- (二) 寢臺番號を指定せる寢臺券を紛失したとき

二、再徴證明書の發行

乗車券、急行券を紛失した旨の申出があつたときは前述の通り運賃、料金の再徴を爲すのであるが之を發見したときは、二重に收受した所謂再徴運賃、料金の拂戻を爲さねばならぬので、其の拂戻の機會を與へるため、再徴證明書を發行交付して置かねばならぬ。此の場合、再徴證明書は其の運賃、料金を收受した際、又概算切符を發行したものは其の精算を爲す際(過不足のない場合は終了際)に於て、追徴切符を以て再徴證明書に代へるのである(細一四二)。

「備考」再徴證明書の發行方を具體的に示せば次の通である。

- (一) 發原に於て紛失のとき
發原に於て旅客より乗車券、急行券紛失の旨の届出があつたときは、更に相當運賃、料金を收受して、前述

の乗車船用として追徴切符を發行するの外、再徴證明書を發行して交付するのである。

- (二) 乗車船中に於て紛失のとき
乗車船中に於て旅客より乗車券、急行券紛失の申出があつたときは、紛失した事實が明かであるときは更に相當運賃、急行料金を收受し、又紛失の事實が明かでないときは無札旅客として相當運賃、料金及増運賃を收受し、前述の乗車船用として概算切符を發行交付し置き、其の精算に於て再徴證明書を發行して旅客に交付する。

(三) 下車船の場合の紛失のとき

旅客が途中駅又は著駅に下車船のとき乗車券、急行券紛失の申出があつたときは、紛失の事實が明かであるときは、乗車船區間に對し相當運賃、料金を收受し、紛失した事實が明かでないときは、無札旅客として相當運賃、料金及増運賃を收受し、何れにも再徴證明書の發行交付を爲すのである。此の場合途中駅に於ては前述の乗車船用として追徴切符を發行交付せねばならぬ。

(四) 途中下車後再び乗車船のときの紛失

途中下車後再び乗車船のとき、旅客から乗車券、急行券紛失の旨の届出があつたときは、前述の乗車船區間に對し相當運賃、料金を收受して、前述乗車船用として追徴切符を發行交付するとともに、再徴證明書の發行交付を爲すのである。

(五) 乗車券面區間外での紛失のとき

旅客が乗車券面記載區間外で乗車券紛失の旨の届出があつたときは、全乗車船區間に對する運賃、料金及増運賃を收受、即ち紛失の事實が明かなくとも全乗車船區間に對する運賃、料金を收受し、又紛失の事實が明かでないときは無札旅客として全乗車船區間に對し相當運賃、料金及増運賃を收受して、追徴切符及再徴證明書の發行交付を爲すのである(細一四三)。

三、再徴運賃、料金の拂戻

旅客が紛失した乗車券、急行券を發見して再徴證明書(發行の日より一箇年以内に限り)と共に再徴運賃、料金の拂戻の申出があつたときは、二重に收受した運賃、料金より手数料十錢を控除した殘

額の拂戻を爲すのである(規一四八)。

〔備考〕再發運賃の拂戻額は次の通である(規一四六)。

- (一) 運賃、増運賃を再發した區間が原乗車券と同一又はそれ以内であるとき、若は無札旅客として列車、汽船、自動車の出發駅よりのときは、再發證明書に記載してある金額より手数料を控除した額
- (二) 急行料金、増運賃を再發した區間が原急行券の有効區間と同一であるか、無札旅客として列車の出發駅よりのときは、再發證明書に記載してある金額より手数料を控除した額
- (三) 前二號以外の區間であるときは、原乗車券の區間外に相當する運賃又は實際乗車船區間に對する相當急行料金及手数料を、再發した運賃、料金中より收受した残額

四、定期乗車券の紛失

定期乗車券を乗車船中に紛失した旨の申出があつたときは其の一回の乗車船區間に對しては、紛失の事實を明かに認められるときは、其の乗車船區間に相當する普通運賃を收受し、又紛失の事實を認定することが出来ないときは、無札旅客として乗車船區間に相當する普通運賃及増運賃を收受する(規一四九)。此の場合は再發證明書の交付はしないのである。尙定期乗車券を引續き使用せんとするものに對しては再交付を爲さず、別に定期乗車券を購求せしめるのである(規一四七、一四九)。

前記の場合、定期乗車券を紛失した旅客より紛失した乗車券を呈示して拂戻方請求があつたときは旅行見合の例に準じ相當旅客運賃の拂戻を爲すのである(規一四八)。

第四節 等級變更及船便變更

一、等級變更

等級變更とは旅客が下級の乗車券購求後、上級普通運賃と所定の充當額との差額を支拂つて、上級の車船室に乘換へる所謂上級乗換と、上級乗車券所持の旅客が相當等級の車船室の故障、満員等の爲に乗車船することが出来ないで已むなく下級の車船室に乘換へて上級と下級運賃の差額の拂戻を爲す所謂下級乗換との二つの場合があるが、上級乗車券所持の旅客が、任意に下級に乘車船したときは下級乗換としては取扱はないのである。

二、上級乗換の取扱

下級乗車券所持する旅客が上級の車船室に乘換方希望するときには、上級の車船室に餘席があるときに限つて(而も豫め係員の承諾を得て)、上級乗換の取扱をすることが出来る。但し定期、回数乗車券又は等級に制限がある割引乗車券所持の旅客には此の取扱は適用しない。

前記の場合に於ては、乗換開始驛着驛間に對する上級普通運賃と同區間に對する杆程に對して一杆に付大人は三等一錢、二等二錢、一等三錢(小兒は各半額)の割で計算し端數處理により錢位を五錢、十錢となした額との差額を收受し、驛に在つては追徴切符、乗務員に在つては概算切符を發行交付するのである(規一五〇)。

〔備考〕此の充當額は運賃でないから、運賃最低額の適用はないのである。

〔備考〕上級車船室の設備が無い區間に防る乗換の場合の上級普通運賃の計算は異級乗車券に對する計算方の例に依る。

三、寢臺の等級變更

寢臺券所持の旅客が乗車船してから寢臺使用開始前に其の寢臺の變更方請求した場合には、割當上

支障のないときに限つて、其の需に應じ次の如く取扱ふのである(細一四八ノ二)。

(一) 料金の低い寢臺から高い寢臺に変更する場合は、既收寢臺料金と變更すべき寢臺料金との差額を收受する

(二) 料金の高い寢臺から低い寢臺に変更する場合は、原寢臺券を以て其の儘變更の取扱をする

四、航路に於ける乗換

旅客が航路のみを上級に乗換方申出でた場合は、前述の計算方に依らず航路区間の上級普通運賃と下級相当運賃との差額を收受して之に應ずることが出来る。此の場合は當該航路の船内に於て取扱ふのである。

三等團體旅客の一部が、船室の満員のため當該航路のみを二等に乗換方申出た場合は其の乗換人員に對しその團體に對する割引率に依る二等割引運賃と三等割引運賃との差額を收受し之に應じるのである(細一四八)。

五、下級乗換

旅客が車輛の故障又は其の列車に乗車券面記載の相當等級の連結がない等、旅客自らの責に歸しない事由で、乗車券面記載の等級より下級に乗車船したときは、之を下級乗換として、其の乗換区間に對し、乗務員は下級乗換證明書(概算切符を以て代用する)を發行交付するのである(規一五一)。併し乍ら定期乗車券利用の旅客には之が適用はない。

以上の取扱は旅客の責に歸しない事由で、上級の寢臺から下級の寢臺に、又料金の高い寢臺から料金の低い寢臺に乗換へたときも同様である。

六、下級乗換に依る運賃、料金の拂戻

下級乗換證明書を所持する旅客に對しては、其の請求に依つて乗車区間に對する上級と下級との相當運賃、料金の差額の拂戻を爲すのであるが、其の差額運賃を計算するに當つて、回数乗車券の如く原券が割引運賃に依るものであれば、乗換区間に對する原等級相當割引運賃より下級相當運賃を控除した残額を拂戻するのである(細一四九)。

七、船便變更

航路に依る乗車券で、其の乗船月日及便名を指定して發賣したもの、又は往復乗車券の復片或は船未定の乗車券で、乗車前豫め其の乗船月日及便名の指定を受けたものを所持する旅客が、自己の都合に依つて乗船月日及便名を變更せんとするときは、其の汽船の出發前で船席に餘裕のある場合に限り、航路普通運賃の二割を收受して、之に應ずるのである(規一五二)。

第五節 乗越、方向變更及經路變更

第一款 乘越

一、乗越の意義

乗越とは、係員の承諾を得て乗車券面記載區間を超えて乗車船することを謂ふ。従つて其の乗車券面記載區間の全部の乗車船を爲すことを必要とする、此の點方向變更と異るところである。

二、乗越の場合運賃及急行料金の計算方

旅客が乗越したときには、別に乗越區間に對する相當の運賃及急行料金を收受する。之は乗越區間が原券に關係なく新しい乗車船としての見方であるから、其の新しい區間に有効の運賃割引證の提出があれば、成規の運賃割引を爲すは當然で、例へば教員、學生が百軒を超え乗越を爲し所定の旅客運賃割引證を提出したときは二割引の取扱を爲す如きである(規一五三)。

第二款 方向變更及經路變更

一、方向變更の意義

方向變更とは、乗車券面記載區間の途中より他の異なる區間に變更し、又は發驛より全然反對の方向に區間を變更することであるから、常に着驛を異にするのである。

二、經路變更の意義

經路變更とは、乗車券面區間の經路より異つた經路で同一着驛に至ることである。従つて經路變更は着驛が同一で、單に着驛に至る經路を變更するに過ぎない。

三、方向變更及經路變更の運賃計算方

旅客は一回に限つて方向變更又は經路變更の取扱を請求出来るのである。併し乍ら既乗車船區間に復乗となるべき區間に對しては出來ない。此の場合に於ては、原則として變更區間の普通運賃と不乗車船區間の軒程に對して一軒に付三錢、二等二錢、一等三錢(小兒は各其の半額)として計算を爲し、端數處理即ち錢位を五錢又は十錢に切上げた額とを比較して不足額は追徴し、過剩額は拂戻を爲さないのである(規一五四)。

以上の計算の場合不乗車船區間が異級である場合は、各等級毎の一軒未滿の端數は各之を一軒に切上げるのである。又方向變更の取扱を爲す場合、不乗區間に船便指定の航路區間があるときは、其の航路普通運賃の二割に相當する額を手數料として、變更區間の普通運賃に加へて計算するのである。

四、電車環狀線内發着旅客の環狀線内方向變更

●東京附近の電車環狀線(東京、品川、新宿、板橋、赤羽、上野、東京間、秋葉原、御茶ノ水間、神田、四ツ谷、代々木間、田端、巢鴨、池袋間)内には電車運行の關係上特別の取扱がある(規二六)ので、之との取扱を合致せしめるため、同環狀線内に發着する普通乗車券に依つての環狀線内のみの方角變更の場合は、原乗車券の環狀線内の不乗車區間に對する普通運賃と實際乗車區間に對する普通運賃とを比較し、不足額は收受し過剩額は拂戻を爲さぬのである(規一五五)。

五、方向變更又は經路變更の場合に於ける乗車券の取扱

方向變更又は經路變更の取扱を爲す場合、運賃の追徴を爲さないときは、原乗車券表面又は裏面に「何々驛に變更」又は「何々線又は何々驛若は何々間經由に變更」と記載して驛名小印を押捺するのである(細一五〇)。又不乗車船區間又は變更區間が社線に跨るときは、運賃の追徴を爲さない場合と雖も概算切符又は追徴切符を發行するのである。

六、移住者に對する特別扱

移住者に對する割引乗車券所持者が、移住地内で方向變更を申出たときは便宜之が取扱を爲すのである(細一五一)。

七、方向變更又は經路變更の取扱禁止

方向變更又は経路變更の取扱は、次の各號の乗車券には運賃政策其の他の關係上之を爲さない(規一五六)。

- (一) 前記電車環狀線内發又は着の普通乗車券所持客の同環狀線内の経路變更
 - (二) 原乗車券の一部復乗となる變更
 - (三) 定期乗車券及回数乗車券
 - (四) 遺族參拜其の他各種會合割引乗車券
 - (五) 移住割引に依る乗車券
 - (六) 就職割引に依る乗車券
 - (七) 被徵用者の割引に依る乗車券
 - (八) 農業報國移動労働班員の割引に依る乗車券
- 八、定期乗車券の區間變更

定期乗車券使用の旅客が、使用開始後に於て乗車船區間の變更を希望するときは、其の變更區間を殘餘の期間中引續き乗車するものと認められる場合、一回に限り、其の發行驛に於て書換に應ずることが出来るのである。

此の場合に於ては、既收定期運賃より、定期乗車券旅行見合の場合に於ける経過月數の計算方(規一六一)に依つて計算した使用経過月數に對する運賃を控除した殘額と、新區間に付殘餘の月數(一箇月未滿は一箇月とする)に對し月割を以て計算した額とを比較し、不足額は追徴し過剩額は手数料五十錢を收受して拂戻すのである(規一五七)。

尙發着驛より全然反對の方向に變更を爲す場合も一部の變更に準じて取扱ふのである。

第六節 旅行見合

一、旅行見合の意義

旅行見合とは旅客が乗車券購求後、其の通用期間内に於て未だ旅行を開始しない前に旅行の全部を止めることを謂ふのであるが、其の見合は乗車券の各箇に就ての觀察であるから、往復乗車券の復片又は復乗乗車券の第二片に就ても、未だ之に依つて其の旅行を開始しないときに、旅行を止めたときは之又旅行見合とすべきである。

二、旅行見合に因る運賃拂戻

旅客が旅行を見合せ運賃拂戻の請求を爲したときは、其の乗車券(回数乗車券を除く)、急行券の入鉄前で且通用期間内のときに限り其の乗車券、急行券と引換に、一人に付手数料十錢を收受し、既收運賃、料金の拂戻を爲す。併し乍ら乗車列車、汽船又は自動車に指定して發賣した乗車券の場合は、其の列車、汽船又は自動車に指定した乗車券を出發する前に限つて拂戻を爲すのである。

尙、下關釜山間、青森函館間、稚内大泊港間航路にして乗船月日及便名の指定を受けた乗車券の場合、一人に付手数料十錢の外、既收航路運賃の二割を手数料として收受するのである(規一五八)。

〔備考〕 乗車券を重複購求した旅客が、入鉄後其の事實を申出で運賃の拂戻を請求したときは、旅行見合に準じて拂戻を爲す。此の場合列車内に於て申出たときは、車掌に於て券面に相當の證明をするのである。〔備考〕 次の場合に於ては入鉄の乗車券と雖も誤入鉄の證明をして適宜拂戻することが出来るのである。

- (一) 係員が誤つて入換したとき、又は旅客が列車を誤つて入場したとき等の場合
- (二) 入換後間もなく列車が出發し乗車の間合はなかつたとき
- (三) 普通急行券に入換後普通列車に乗車した等の理由に因つて急行券を使用しなかつたとき、此の場合列車内に於て旅客より其の申出があつたときは車掌に於て券面に相當の證明を爲すべきである。

三、往復、復乗乗車券の旅行見合

前述の如く往復乗車券の復片、復乗乗車券の第二片に對しても旅行見合を認めて居るが、此の場合會合割引乗車券の如く往復に限つて運賃割引の取扱を爲す乗車券に在つては、割引を取消す必要があるので、運賃は既收總額より使用済券片に對する普通運賃を控除した残額の拂戻を爲すのである(規一五九)。

四、寢臺券、特別急行券の旅行見合

寢臺券又は特別急行券を購求した旅客が、之が料金の拂戻を請求したときは、乗車すべき列車又は汽船が其の乗車驛を出發する前に限り五割の手数料を控除した残額の拂戻を爲す。此の場合寢臺券に在つては、所定の證印を受けた寢臺使用證をも收受しなければならぬ(規一六二)。

尙運輸上の必要により乗車列車及乗車方法の指定を受けて購求した普通急行券を、其の乗車すべき列車の出發前に還付して普通急行料金の拂戻を申出た場合も前述の如く取扱ふのである。

「備考」 寢臺料金の拂戻を其の寢臺券發行驛以外の驛で申出があつたときには、其の發行驛に付再交付の事實の無いことを確認した上拂戻を爲すのである。

五、定期乗車券の不用に因る拂戻の原則

定期乗車券は一箇月乃至六箇月の通用期間があるので、其の購求者が不用となつたときは、現に使

用した期間に相當する通用期間の定期乗車券運賃及手数料を收受した残額の金額を拂戻するのである。従つて一箇月定期乗車券の使用開始後のものに對しては、運賃拂戻の取扱は爲さない。又定期乗車券の性質上一日の使用でも、一箇月の使用と看做すのである。

六、定期乗車券の運賃拂戻額

定期乗車券を使用するものが、該券不用となつて、發行驛に乗車券を還付し運賃拂戻の請求を爲したときは、其の通用期間内に限つて次の各號に依つて計算した運賃の拂戻を爲すのである(規一六〇)。

- (一) 使用開始期日前であるときは、既收運賃より手数料五十錢を控除した残額
- (二) 使用開始期日後のときは、既收運賃より使用經過月數に相當する運賃及手数料五十錢を控除した残額
- (三) 前號の場合、拂戻請求の當日は之を經過日數に算入し、一箇月未滿は一箇月とする。定期乗車券運賃拂戻の場合に於ける經過月數に相當する運賃は次の通である(規一六一)。
 - (一) 經過月數が一箇月又は三箇月なるときは各其の月數に相當する運賃
 - (二) 經過月數が二箇月なるときは一箇月に相當する運賃の二倍
 - (三) 經過月數が四箇月なるときは三箇月と一箇月とに相當する運賃の合算額
 - (四) 經過月數が五箇月以上のものに對しては、拂戻を爲さない

七、定期乗車券三日以内使用の不用

定期乗車券を短時日使用して不用となつたときは、一箇月未滿は一箇月と看做されるので、一箇月の定期乗車券は拂戻が出来なくなり、又三箇月以上のものでも、一箇月分の運賃を徴收することゝな

つて、運賃拂戻上不当と認められる場合が生じるので、三日以内使用して不用となつたもので、事情已むを得ないものと認められるときは、既收運賃より當該定期乗車券券面區間を使用期間中毎日一回宛往復乗車船したものと看做して、之に對する普通運賃及手數料五十錢を控除した残額を拂戻することが出来る(細一五四)。而して此の場合に於ける拂戻は、鐵道局長に於て決するのである。

八、回数乗車券の旅行見合

前述の乗車券の旅行見合に依る運賃の拂戻は、回数乗車券には適用しないのであるが、回数乗車券使用旅客が券面等級の相當座席がないため、券片に入缺を受けた後、其の乗車船を見合せたときには其の券片に便宜「誤入缺」と記載、驛名小印を押捺證明の上返戻するのである(細一五五)。

第七節 旅行中止及通用期間の延長

第一款 普通の旅行中止

一、旅行中止の意義

旅行中止とは旅客が旅行を開始した後、自己の都合に依らず他の已むを得ない事由に依つて旅行を止めた場合、及旅客自身の都合で旅行を止めたとき、一定の條件の下に、其の運賃、料金の拂戻を爲すことを謂ふのである。従つて旅行中止には、(一)病氣其の他の原因に基づく場合と、(二)自己の任意に基づく場合と、(三)天災事變其の他線路不通に因る場合とがあるが、(三)に就ては第二款に譲り茲では(一)及(二)に就て述べることにする。

二、病氣其の他已むを得ない場合の旅行中止

旅客が次の理由で旅行を中止したときは、既收の運賃、急行料金より既に乗車した區間に相當する運賃、急行料金を控除した残額の拂戻を爲すのである(規一六三)。

- (一) 傷疾疾病となつたとき
 - (二) 司法權又は行政權の發動のとき
 - (三) 車輛の故障其の他自己の責に歸しない事由に因つて、乗車券面記載の相當等級の車船に乗車船することが出来ぬとき
 - (四) 乗車券面の途中驛迄託送した手荷物が不着又は延着したとき
- 以上の三號及四號を除いては、運賃拂戻のとき旅客一人に付手數料十錢を收受する。

〔備考〕 以上の旅行中止の原因のときは、相當の通用期間延長の取扱がある。

〔備考〕 次に該當のものは以上の旅行中止の請求は出来ない(規一六三)。

- (一) 團體又は貸切旅客の全部又は一部
- (二) 定期、回数乗車券使用の旅客
- (三) 鐵道營業法第四十一條及第四十二條に依り處分せられた旅客

第一號の場合、特に事情氣の毒と認めるときは運賃、料金の一部の拂戻を爲すことが出来る。此の場合には鐵道局長に於て決定をするのである(細一五八)。

三、拂戻すべき割引運賃の計算

旅行中止に依つて運賃の拂戻を爲すとき、其の乗車券が割引運賃に依るものであるときは當該割引が片道乗車券に對しても其の取扱を爲すもの(移住者及就職者に對する割引、被徵用者及農業報國移動

労働班員に對する割引を除く）に在つては、既收運賃より既乗車船區間に對する相當割引運賃を控除した残額の拂戻を爲す。又前記自己の責に歸しない事由によるもの及手荷物の不着又は延着に依る場合に於ては、當該割引が往復、復乗乗車券に限つて其の取扱を爲すものに在つては、既收旅客運賃より既乗車船區間に對する相當割引運賃を控除した残額の拂戻を爲すのである（細一五七）。

四、任意の旅行中止

旅客が任意に旅行を中止したときは、旅行見合と大差のない次の條件（規一六四）を具備するとき、既收運賃より既乗車船區間の相當運賃及手数料十錢を控除した残額の拂戻を爲すのであるが、下關釜山間、青森函館間、稚内大泊港間航路に於て乗船月日及便名を指定した乗車券のときは、手数料十錢の外更に既收航路運賃の二割の手數料を收受する（規一六〇）。

（一）乗車券の發賣の日より二日以内（前賣乗車券に在つては使用開始の日より起算す）

（二）不乗車船區間が三百軒以上なるとき

第二款 線路不通（運行不能）の取扱

第一 線路不通の場合の處置

一、關係箇所への通知

列車、汽船又は自動車が運行不能又は之が復舊したときは、直に此の區間發着又は通過の旅客、荷物に至大な影響があるので、之が状況を所管運輸事務所長より關係の向に通報しなければならぬ。其の具體的方法は次の通である（細八）。

（一）現場から所管運輸事務所長に通知する

（二）通知を受けた運輸事務所長は、關係の鐵道局に通知する

（三）鐵道局に於て右の通知を受けたときは必要事項を關係の箇所へ通知する

二、不通區間通過の旅客及荷物の取扱

列車、汽船又は自動車が運行不能となつたときは、其の區間を通過する旅客及荷物の取扱を爲さないのであるが、旅客が次の事項を承認したときは、其の不通區間を通じて乗車券の發賣を爲し、又手荷物の受託を爲すのである（規三）。

（一）旅客が不通區間を任意に別途旅行を爲すこと

（二）手荷物は開通後之を運送すること

（三）旅客が不通區間に對する旅客運賃の拂戻の請求を爲さないこと

三、不通箇所の連絡施設

列車、汽船又は自動車が運行不能となつたときは、極力其の復舊に努めるのであるが、直に復舊の見込がないときは、當該區間を通過する旅客のため、次の各號に依る連絡の施設を講じなければならぬ（細一九）。

（一）地方鐵道、軌道、自動車線又は船舶等既設の運輸機關があるときは、其の運輸機關に依つて連絡を爲すこと

（二）前號の運輸機關がないとき、又は之等の運輸機關が連絡に適せないとき若は連絡に充當出來ないときは自動車、船舶等の廻送又は備入を爲して之に依つて連絡を爲すこと

(三) 以上各號に依ることが出来ないときは、旅客が安全且容易に徒歩で連絡し得ると認められるときは、徒歩連絡に依ること、此の場合必要と認めるときは、列車を適當な地點迄進出せしめ、又は假乗降場、臨時待合所其他連絡上必要な施設を爲すのである。

第二 不通前の發賣に係る乗車券類

一、不通前發賣した乗車券所持者の取扱

列車、汽船又は自動車の運行不能となる前に發賣した乗車券所持する旅客に對しては、各種の辦法を講じて旅客の便を計つて居る。即ち旅行中止に因る運賃拂戻、無貨送還の取扱、開通待合せの取扱、通用期間延長の取扱、他経路乗車船の取扱、不乘區間の運賃拂戻、急行料金の拂戻、寢臺料金の拂戻、急乗證の取扱等が其の主なるものである。

二、無貨送還の取扱

列車、汽船又は自動車が運行不能となつたため、旅客が發購又は途中歸迄の送還を希望するときはその各號に依つて無貨送還の取扱を爲す(規一六五、一六九、細一六一)。

(一) 乗車券の發購迄無貨送還すること

(二) 無貨送還は最近の時刻に於て乗車券の始發驛に向つて出發する列車、汽船又は自動車に乘車船する場合に限る。併し乍ら最近に出發する列車が特別急行列車であるときは、特別急行料金の支拂を爲す場合の外は次回に出發すべき列車に依ること

(三) 無貨送還の場合に於ける乗車船の等級、経路は原乗車券の等級、経路に依ること。併し乍ら當該列車又は汽船に相當の車船室のないときは順次上級に依り、上級の車船室のないときは順次

下級に依ること

(四) 特別急行列車に依つて無貨送還を受けんとする旅客に對しては、規定の特別急行料金を收受する

(五) 無貨送還中は途中下車及上級乗換の取扱を爲さない

(六) 無貨送還のときは乗車券の裏面に「事故返」と記載すること

「備考」最近に出發すべき列車が普通急行列車であるときは、急行料金を收受せずして無貨送還の取扱を爲す。
「備考」已むを得ない理由に因つて原乗車券の経路に依つて無貨送還の取扱が出来ぬときは、他の経路を指定(指定経路を乗車券面に明記する)して無貨送還の取扱を爲すのである。

三、旅行を中止した場合の運賃拂戻

列車、汽船又は自動車が運行不能のため、旅行を中止したとき即ち運行不能となつた驛又は途中迄送還後旅行を中止したときは、既收運賃より發購中止驛迄の運賃を控除した残額の拂戻を爲す(規一七〇)。

四、無貨送還の場合の運賃拂戻

旅客を發購迄無貨送還したとき、運賃拂戻の請求があつたときは、既收運賃の全額の拂戻を、又途中歸迄無貨送還した旅客が運賃拂戻の請求を爲したときは、前に述べた通り既收運賃より、發購から途中歸迄の運賃を控除した残額の拂戻を爲すのである(規一七〇)。

「備考」此の場合に於て運賃、料金の拂戻は、無貨送還の取扱を受けぬ旅客は旅行中止驛、取扱を受けた旅客は送還終了驛に於て之を請求するのである(規一七八)。併し乍ら乗継時間僅少であるか又は手許金不足等の理由で拂戻出来ぬときは、該乗車券の裏面に月日及事由を略記、證明を爲し、任意の驛で拂戻を爲してもよいので

ある(細一六三)。此の取扱は遅延した急行列車又は他の急行列車に依り旅行を繼續する旅客、又は他の經路乗車の取扱を受けた旅客に付ても同様である。

五、開通待合せの場合の取扱

旅客が運行不能となつた驛又は途中驛迄無貨送還を受けた後、若は發驛迄無貨送還を受けた後、開通を待つて旅行を繼續せんとするときは、乗車券を預つて置いて、開通後五日以内に旅行を繼續するときは、相當の通用期間を延長して其の乗車券で旅行を繼續せしめるのである(規一六六、細一六〇)。

六、急行列車に依る旅行の繼續

急行券を所持する旅客が、開通後急行列車に依つて旅行を繼續せんとするときは、次の各號に依つて之が取扱を爲す(細一六一)。

- (一) 乗車券の通用期間を延長せず旅行を繼續するときは、繼續乗車の際急行券の裏面に「急乗證」と記載すること
- (二) 乗車券の通用期間を延長して旅行を繼續するときは、乗車券と共に急行券を預つて置いて、繼續乗車の際「急乗證」の證明を爲すこと
- (三) 「急乗證」の證明のある急行券所持者が旅行を繼續するときは、券面の有効期間内一回に限つて、同一等級で普通急行列車と特別急行列車とに拘らず、別に急行料金を收受せず、原急行券を以て乗車せしめること
- (四) 普通列車に乗車した旅客が旅行を繼續するとき、入學試験其他のため急行列車に依らなければ其の時刻に合はないときは、前各號に準じて急行券を所持して居るものと同様の取扱が出来る

出来る

「備考」急行列車に依り旅行を繼續した場合の原急行券に対する急行料金は、著辭に於て之が拂戻を爲すのである。

七、急行料金の拂戻

列車が運行不能となつたときは、急行列車に乗車した旅客に對しては、其の急行料金の全額の拂戻を爲す(規一六五)。

八、他經路乗車の取扱

列車、汽船又は自動車が運行不能となつたときは、同一目的地に至る他の經路があるときは、原則として其の最短經路に依つて、其の儘乗車船せしめるのである。此の場合普通乗車券に在つては、既收運賃、急行料金と實際乗車船區間の運賃、急行料金を比較し、過剩額は之が拂戻を爲し、不足額は追徴しないのである(規一六七)。

以上の他經路乗車船中は途中下車其の他の變則乗車船の制限はないのであるが、定期及回数乗車券に在つては途中下車の取扱を爲さぬ外、前記の運賃の追徴、拂戻をも爲さないのである。

「備考」他の經路乗車の場合に於ける通用期間は原乗車券に對するものと同様である。

「備考」連絡運輸の取扱を爲す地方鐵道、軌道、航路又は自動車線に跨り本條の取扱を爲すときは、當該接續線並便宜の箇所にて原券を回收(定期乗車券は回收せず)して追徴切符又は概算切符を發行するのである。

九、不通區間の別途旅行

列車、汽船又は自動車が運行不能となつたとき、其の前に發賣した乗車券(定期、回数乗車券を除

く)を以て鐵道の連絡施設なきとき、不通區間を任意に別途旅行したときは、前途乗車驛に於て不乘區間に對する不乘證明書を交付するのである(規一七二)。

旅行終了驛に於て以上の不乘證明書に依つて運賃拂戻の請求があつたときは、之と引換に不通區間に相當する普通運賃、原乗車券が割引運賃に依るものであれば、不通區間に對する相當割引運賃を拂戻するのである(規一七一、細一六四、一六五)。

一〇、寢臺料金の拂戻

列車、汽船又は自動車の運行不能のため、寢臺を完全に使用することが出来なかつたときは、其の料金全額の拂戻を爲すのである(規一七三)。

第三 遅延、不接続、其他

一、遅延及不接続の取扱

列車、汽船又は自動車が其の運行時刻に遅延を來し、接続驛に於て二時間以上に涉つて、目的地に出發すべき列車、汽船又は自動車に接続を缺いたとき、又は到着時刻に二時間以上の遅延を來したときの通用期間延長、旅行中止、無貨送還の取扱、運賃拂戻、急行料金の拂戻は、前述の列車、汽船又は自動車の運行不能の場合と同様である(規一六五)。

二、急行列車の乗車又は乗繼不能の場合

急行列車に、旅客が自己の責に依らず乗車又は乗繼することが出来なかつたときも、以上の遅延不接続の場合と同様である(規一六五)。

第三款 乗車券通用期間の延長

一、延長の取扱を爲す場合

乗車券の通用期間の延長を爲すのは、普通の旅行中止の原因に依るとき(任意の旅行中止を除く)及列車、汽船又は自動車の運行不能、遅延等の場合に限られて居る。

二、旅行繼續期間

通用期間延長の申出があつたときは、乗車券を預つて、便宜の預り證を旅客に交付するのであるが無制限に乗車券を預ることは困難であるから、旅客は左の期間内に旅行を繼續せねばならぬこととして居る(規一六六)。

(一) 普通の旅行中止の原因に依るものなるときは、乗車券を預けた日から三十日以内

(二) 列車、汽船又は自動車の運行不能のときは、開通の日より五日以内

三、延長を爲すべき期間

通用期間の延長を爲すべき期間は、乗車券を預つた日から旅行を繼續する日の前日迄に相當する期間であるが、普通の旅行中止の原因に依るときは、旅行を繼續することの出来ない事由の止んだ後滞在した日数は之を控除する。

四、乗車券無効の取扱

乗車券を預つたとき、次の期間を超えるときは、乗車券を無効として回收するのである。

(一) 普通の旅行中止の原因に依るものは、乗車券を預けた日より三十日

(二) 列車、汽船又は自動車運行不能のときは、開通の日より五日「備考」乗車券の通用期間を延長するときは、旅客より預り證を回収し、乗車券の裏面に「通用何日迄延長」と記入するのである。

五、定期及回数乗車券の通用期間の延長

線路不通即ち列車、汽船又は自動車引續き五日以上休止したときに限り、旅客の請求に依つて通用期間の延長を請求することが出来る(規一七二)。此の場合定期乗車券に在つては、旅客の希望に依り不使用區間に對する原券と同一通用期間に對する運賃を、日割に依つて計算した休止日數に相當する金額の拂戻を請求することも出来るのである。

第八節 誤乗及過誤に因る乗車券の購求

一、誤乗の意義

誤乗とは旅客が不案内其他のため、誤つて乗車券面記載區間外に乘車船したことである。従つて少くとも程度の如何に拘らず故意と認められる區間外乘車船は絶対に包含しないのである。

二、誤乗送還

旅客が誤乗したときは、其の乗車券の通用期間内に限つて、次の各號に依つて正當着驛迄最近の列車、汽船又は自動車で無賃送還の取扱を爲すのである(規一七四、一七五)。

(一) 送還中に於ける乘車船の等級は、原乘車券の等級と同一又はそれ以下であること

(二) 最近の列車が特別急行列車であるとき又は原乘車券より上級の車室のみ連結する列車である

ときは、次回の列車に依ること

(三) 送還中は途中下車の取扱を爲さないこと

(四) 送還中は上級乗換、方向變更又は經路變更の取扱を爲さないこと

(五) 無賃送還のときは乗車券裏面に「誤乗」と記入して驛名小印を押捺すること

(六) 旅客が送還中途下車したときは、誤つて乘車船した區間及既に送還した區間に對し普通運賃、急行料金を收受する。

三、誤購求の取扱

驛名の類似其他の事由で誤つて他驛行の乗車券、急行券を購求したことを發見したときは、既收運賃、急行料金を正當發着區間に對する運賃、急行料金を比較して、不足額は之を追徴し、過剩額は之が拂戻を爲すのであるが、入缺後乗車前に於て發見したときは、誤入缺として拂戻を爲し(手数料を收受せず)別に相當乗車券を購求せしめるのである(規一七六)。

第六章 入場券及入場料金

一、入場料金の種類

入場料金は乗降場に入つて旅客の送迎を爲す者（六歳未満のものを除く）より收受するのであるが之を普通入場券と定期入場券との二種に分けて居る。

普通入場料金は、普通運賃の最低額の引上げに關聯し、又入場制限の意味をも含み一律に十錢として居る（規一七七）。

二、定期入場券の發賣

定期入場料金は、通用期間一箇月で、其の料金は普通入場券の三十倍である。

定期入場券は各驛で發賣するものでなく、外國人の案内に従事するホテルの使用人、鐵道局に於て特に承認したものに限られて居る（規一七七）。

三、入場券を要せず入場し得る場合

次に該當する場合は無料で入場することが出来る（細一八一）。

- (一) 行幸啓の際に於ける奉送迎者
 - (二) 職務執行中の憲兵及警察官吏
 - (三) 當該驛に於て乗降し得べき無賃乗車證所持者
- ### 四、入場券の使用

普通入場券は發賣驛に限つて、發賣當日中一回だけ使用することが出来、定期入場券は發賣驛に於て、發行の日より一箇月間記名人に限つて何回でも使用することが出来る（規一七九）。

五、入場券の回收

入場券は次の各號の場合は無効として之を回收する（規一八一）。

- (一) 券面記載事項を塗抹改變したとき
- (二) 發賣驛以外の驛に於て使用したとき
- (三) 定期入場券を記名人以外の者が使用したとき
- (四) 不正の手段に供したとき

六、入場券の取締

入場券は多客其他取締上必要あるときは、其の發賣及入場を制限することがある（規一八〇）。

入場券を所持する者は列車、汽船又は自動車内に立入ることは出来ない（規一七九）。

入場券を所持せず出場する者に對しては、無札旅客として其の列車、汽船又は自動車の出發驛からの運賃、急行料金及之と同額の増運賃を收受する（規一八三）。

七、入場料金の拂戻

普通入場料金は、取締上入場を制限した場合の外は其の事由の如何に拘らず之が拂戻を爲さない（規一八四）。

第七章 通行税

第一節 通 則

一、通行税の意義

通行税とは、汽車、汽船、電車又は自動車の旅客に對し、乗車船の際、換言すれば乗車券、急行券を購求するとき其の支拂ふ運賃、料金に對して課せられる税金である。此の通行税は支那事變特別税法に依つて公債及社債利子税、入場税、特別入場税及物品税と共に臨時的に設定せられたものである（昭一三、三三〇法律五一號）。

二、通行税と運賃制度

前述した如く通行税は一種の税金であるが之を支拂ふ者より見れば運賃、料金と同一視せられる。従つて其の制定に當つては運賃制度と歩調を一つにする必要がある。換言すれば運賃制度に相反するものとする事は出来ない。

三、通行税の徴收時期

通行税は運賃、料金支拂額に對して課せられるのであるから、乗車券、急行券及寢臺券購求の場合運賃、料金と共に收受する。併し乍ら鐵道省に於て特に認めた旅行終了後の一定の時期に支拂はれる後拂の運賃、料金に付ては其の運賃、料金を收受するときに通行税を收受するのである（細一七〇）。

四、行程の計算

運賃は距離の増加するに従つて高くなるのを普通とするので、通行税も距離を基準として、其の税額が定められて居る。此の距離は性質上營業行程と異つて實測距離を基本として居る。我鐵道省線の營業行程は前述の通り實測距離を其の儘採用して居るので、鐵道、航路及自動車の行程は營業行程に依ることとし其の場合生じた杆未滿の端數は之を存置の儘として計算するのである（細一七五註一）。

五、往復又は復乘乗車船の税

通行税は片道乗車毎に即ち乗車船區間毎に課税せられるのであるから、往復乗車は片道毎（片道の二倍）、又復乘乗車船のときは一發着區間毎に課税せられるのである（細一七五）。

六、鐵道、航路又は自動車に跨る税

鐵道、航路又は自動車に跨つて乗車券を發賣するときは、各其の行程を通算するのである（細一七五）。

七、數種共通運賃の税

數種共通に同額運賃を設定するものに在つては、其の區間中最も短い區間の行程に依つて通行税の計算を爲すのである（細一七六）。

八、小兒旅客の税

小兒旅客に對する通行税は原則として大人通行税の半額である。併し乍ら團體旅客及貸切旅客に對しては、取扱の關係で小兒旅客に對しても大人の通行税を課せられるのである。此の場合大人税額の半額が五錢以上で、其の錢位の端數が五錢又は十錢未滿であるときは、一錢乃至四錢は切捨て六錢乃至九錢は五錢とする。尙小兒の最低税額は二錢である（細一七四）。

九、異級乗車券の税

異級乗車券を發賣するときの通行税は、運賃、料金の計算と同様全區間に對する下級の税額に上級乗車船區間に對する上級税額と下級税額との差額を加算したものである。併し乍ら其の税額は全乗車船區間に對する五百軒を超える上級税額を限度とすることになつて居る(細一七七)。

一〇、線路不通區間の税

線路不通區間に對し、不通承知を條件に乗車券を發賣するとき、又は徒歩、渡船等の連絡施設を爲して不通區間を通じ乗車券を發賣するときは、不通區間の軒程を通算したものに對して通行税を課するのである(細一七五註三)。

一一、選擇乗車又は特定經路の税

市内又は遊覽地經由の特別扱、選擇乗車等の特別扱、又は經路の特定區間に對する通行税は、總て運賃の計算及取扱と同一である(細一七五註四)。

一二、連絡乗車券に對する税

鐵道省線と連絡運輸を爲す地方鐵道、軌道、航路、自動車との連絡乗車券に對しては、各運輸機關の軒程を通算したものに對し通行税を課するのである(細一七五註五)。

一三、通行税を收受しない場合

通行税は次の各號に該當する場合には、課税せられない(細一七八)。

(一) 鐵道軍事供用令に依り運送するとき、國家に於て運賃の負擔を爲すことの明かである軍事供用令には課税しない。

(二) 軍事上の必要に依つて陸海軍の團體に對し船舶又は船室の貸切を爲すとき

(三) 鐵道區間と航路又は電車區間に跨り兵員の輸送を爲すときで、鐵道區間が軍事供用令に依る場合の航路又は電車區間

(四) 三等定期乗車券

(五) 三等旅客で發着區間が四十軒以下のとき

四十軒以下の三等旅客に課税せられないのは、大衆課税とならないため、全三等旅客の九〇%を占める四十軒以下が除外せられたのである。

(六) 無賃で乗車船せしめるとき

通行税は運賃料金なる支出に伴つて課税せられるので、支出のない無賃乗車證に對しては課税せられない。

(七) 軍事供用令で運送するとき、客車の定員を超えて乗車した者

(八) 鐵道省線に於ける供用令扱の客車が社線に直通運轉するとき

(九) 船車振替乗車券

(一〇) 朝鮮、臺灣、樺太、關東州又は外國行連絡乗車券

(一一) 外地に於て發賣する乗車券

第二節 普通税額

一、普通税額の意義

普通税額と謂ふのは、普通乗車券即ち片道乗車券、往復乗車券及復乗車券を購求するものに課せられる通行税である。

二、普通税額

現行の普通税額は次の通である。

等級	行程	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十
等	四十軒以下	三十銭	十五銭	五銭	十五銭	三十銭	五十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓
等	八十軒以下	五十銭	二十五銭	五銭	十五銭	三十銭	五十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓
等	百二十軒以下	一圓五十銭	七十五銭	十五銭	十五銭	三十銭	五十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓
等	百六十軒以下	三圓	一圓五十銭	三十銭	三十銭	五十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓	三圓
等	三百軒以下	五圓	二圓五十銭	五十銭	五十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓	三圓	四圓
等	五百軒以下	七圓	三圓五十銭	七十銭	七十銭	一圓	一圓五十銭	二圓	三圓	四圓	五圓
等	五百軒ヲ超	十圓	五圓	一圓	一圓	一圓	一圓	一圓	一圓	一圓	一圓

第三節 定期及回数乗車券に対する通行税

一、定期乗車券に対する税

定期乗車券は都市民の郊外居住助長のため低廉な運賃が定められて居るのに、之に多額の通行税を課することは、其の趣旨に合致しないので、次の通り低廉なる通行税を課することとなつて居る(細一七二)。

定期乗車券(二等に限る)

一箇月

普通税額の五倍

三箇月以内 同 十倍
 六箇月以内 同 二十倍

以上の通行税は、定期乗車券發着區間の行程の片道に相等する普通税額の五倍乃至二十倍である。

二、回数乗車券に対する税

回数乗車券に対する通行税は、普通税額の五倍である。

第四節 團體乗車券に対する通行税

團體旅客に対する運賃割引は、營業政策のみに出でたものでなく、社會政策乃至教育獎勵に資するため含まれて居るので、之に高率の通行税を課するときは、運賃割引制度の主旨に反するので、次の如く比較的低廉な通行税が設定されて居る(細一七二)。

五十人以下 普通税額の五倍
 百人以下 同 十倍
 二百人以下 同 二十倍
 二百人を超えるもの 同 三十倍

團體旅客に通行税を課するときは、運賃支拂の實人員即ち國民學校生徒の伊勢神宮參拜の二割の無賃人員を除いた實在する人員數を基準とするものである。

第五節 貸切乗車券に對する通行税

貸切旅客の税の特質

抑々課税の形態には定額税と定率税との二種類があるが、通行税は取扱の簡易より原則として以上述べた如く定額税となつて居る。然るに貸切乗車券に對する通行税は次の通である。

- 三等 貸切旅客運賃の百分の十
- 二等 同 百分の十五
- 一等 同 百分の二十

以上の通行税は、普通税額に定員又は運賃收受人員を乗じた金額を限度とするのである。従つて三等四十軒未満の貸切旅客には課税せられない。又急行料金、寢臺料金を收受する場合は、其の急行料金、寢臺料金收受人員に對する急行税額、寢臺税額を收受するのである(細一七二)。

第六節 急行券、寢臺券に對する通行税

急行券、寢臺券に對する通行税は、其の收受料金の三等は一割、二等は二割、一等は三割を收受する。併し乍ら税額の端数が五錢又は十錢未満のときは、一錢乃至四錢及六錢乃至九錢は夫々切捨て、五錢又は十錢單位とするのである(細一七三)。

第七節 通行税の追徴、拂戻

一、追徴、拂戻の原則

通行税の追徴、拂戻の計算は、原則として運賃、料金の計算と同様であるが、通行税に在つては拂戻に當り別に手数料を收受しないのである。

二、無札旅客

無札旅客に對し運賃及増運賃を收受するときは、運賃、料金を收受する區間の料程に對し通行税を課する。

定期乗車券の不正使用に對し運賃及増運賃を收受するときの通行税は、運賃と同様一日に付一往復の税額を收受する(細一七九)。

尙増運賃に對しては通行税を收受しないのである。

三、乗車券の紛失、發見

乗車券を紛失して運賃を再徴する場合は、運賃收受區間の料程に對し通行税を收受し、又紛失乗車券を發見したとき、其の通行税の拂戻を爲すときは、運賃と同様の計算を爲すのである。急行券の場合も同様である。

定期及回数乗車券を紛失して、運賃を收受する場合は、運賃收受區間の料程に依つて計算した普通税額を收受するのである。

四、等級變更

上級乗換のときは、乗換區間に對する上級の税額と下級の税額との差額を收受する。併し乍ら乗換區間が四十軒以下で三等より乗換を爲すときは、上級通行税の全部を收受する。

下級乗換のときは、乗換區間に對する上級の税額と下級の税額との差額の拂戻を爲すのであるが、全乗車區間が四十軒以下で一、二等より三等に乗換を爲すとき全區間の乗換のときは、税額の全額の拂戻を爲し、又一部乗換のときは之が拂戻を爲さない。

急行券の下級乗換を爲すときは、乗換區間相當急行券に對する上級と下級の税額の差額の拂戻を爲すのである。

以上各々の場合の拂戻額は既收税額と全乗車區間に對する下級の税額との差額を限度とする。
寢臺變更の場合は各所定税額の差額の拂戻を爲すのである。

五、乗 越

乗越區間に對し別に通行税を收受するのである。

六、方向變更及經路變更

此の場合、原乗車券の不乗車船區間に對する税額と變更區間に對する税額とを比較し、不足額は追徴、過剩額は拂戻を爲すのである。

定期乗車券の區間變更の場合は、既收税額より使用經過月數に相當する税額を控除した殘額（使用開始期日前のときは全額）と變更區間に對する所定の税額とを比較し、不足額は追徴、過剩額は拂戻を爲すのである。

七、旅行見合

旅行見合の場合の通行税拂戻は、乗車券の種類に依つて異なるが、其の具體的の拂戻額は次の通である。

(一) 定期乗車券

使用開始期日前のものは、既收税額の全額の拂戻を爲し、使用開始後のものは既收税額より經過月數に相當する税額を控除した殘額の拂戻を爲す。又三日以内使用して不用となつたものは、經過月數を一箇月として計算するのである。

(二) 其の他の乗車券

既收税額の全額の拂戻をする。

八、旅行中止

旅行中止に因つて運賃及急行料金の拂戻を爲すときは、既收税額より既乗車船區間に相當する税額を控除した殘額の拂戻を爲すのである。

九、無貨送還及運賃拂戻

線路不通其の他のため無貨送還及運賃、急行料金の拂戻を爲す場合に於ては、乗車券面の發歸途送還したときは、既收税額の全額の拂戻を爲し、又發歸に復歸せず途中驛に於て旅行を中止したときは既收の税額より券面記載の發驛と旅行中止驛との間に相當する税額を控除した殘額の拂戻を爲す。尙急行券に在つては既收税額の全額の拂戻を爲すのである。

一〇、他經路乗車船

線路不通のため他經路乗車船の取扱を爲すときは、既收税額と實際乗車船區間の税額とを比較し過

剩額は拂戻し、不足額は追徴しない。此の場合定期及回数乗車券に在つては、追徴、拂戻共爲さないものである。

一、不乗車船區間

線路不通のため不通區間を旅客が自費を以て旅行し、其の不乗車船區間の運賃の拂戻を爲すときは通行税も不乗車船區間の行程に相當する額の拂戻を爲すのであるが、二回以上不乗車船區間があるときは、其の拂戻額は既收の税額を限度とするのである。

二、途中下車禁止乗車券に依る下車

途中下車禁止の乗車券で、途中下車を爲したときは、通行税の拂戻を爲さないものである。

三、誤乗及誤購求

無賃で誤乗送還を爲すとき、返送途中下車を爲したときは、誤乗區間及既に乗車船した返送區間に對する通行税を收受するのである。

誤購求のときは、既收の税額と正當發着區間に對する税額とを比較し、不足額は追徴し過剩額は拂戻するのである。

の社教大 誌 雜 大 二		點滿 ^で だけ ^こ は ^は 備 ^準 の ^學 通 ^普 の ^道 鐵			
刊 月 運 轉 技 術	刊 月 鐵 道 業 務	試 驗 によく 出 る 熟 語 と 故 事 成 語	現 代 國 文 の 解 き 方	訂 改 完 成 算 術	鐵 道 算 術 重 要 問 題 の や さ し い 解 方
會 費 六 ヶ 月 分 1 圓 50 錢 (送 料 共)	會 費 5 ヶ 月 分 1 圓 50 錢 (送 料 共)	A6判 310頁 定 價 90 錢 (送 料 10 錢)	B6判 500頁 定 價 1.80 圓 (送 料 18 錢)	B6判 370頁 定 價 1.30 圓 (送 料 18 錢)	B6判 200餘頁 定 價 1.00 圓 (送 料 10 錢)
<p>本誌の編輯の主義も右と全く同様であるが、たい本誌の内容は機關車、客貨車、電車關係に主力を傾倒するため専ら機關車、檢車區、電車區方面職員の好資料となるわけである。</p> <p>旅客、貨物、運轉、庶務其の他の學術實務の研究指導雜誌であると同時に又教習所入所、採用試験等の權威ある受験指導雜誌である。實に本誌一冊は實務ニユース、受験三位一體の総合雜誌である。従つて、車掌區方面は勿論一般鐵道人の絶好資料である。</p> <p>本書は有名な熟語、故事、成語を約五千も集め、之に読み方と意義を與へたもので、殊に最近の新しい言葉など殆んど本書に集めてある。従つて本書は受験のためのみでなく、日常讀書作文の際に生きて働く辭書としても重寶である。</p> <p>旅客、貨物、運轉、庶務其の他の學術實務の研究指導雜誌であると同時に又教習所入所、採用試験等の權威ある受験指導雜誌である。實に本誌一冊は實務ニユース、受験三位一體の総合雜誌である。従つて、車掌區方面は勿論一般鐵道人の絶好資料である。</p> <p>凡そ算術を學ぶ上に必要な項目全部に亘り著者獨特のわかり易い解答を與へたもので、わかりきつたものはなるべく省き、難しいものと、基礎的なものをほんたとにわからせるのが本書の特長である。</p> <p>本書は既に定評のあるもので、問題の豊富と解説の懇切なのが特色で、教習所、鐵道學校、講習會等で廣く教科書として採用されてゐる。</p> <p>材料の豊富と解説の適切な點では恐らく鐵道普通學準備書中の白眉であらう。従つて本書を精讀すれば國民學校出も中學出の實力が自然につく。果して最近全國各種試験の問題は殆んど本書中に見ることが出来る。</p>					
にぐす今で(番二五四戸神)金貯替振を料送價定は込申御					

てしと用務實用究研に更に者讀書本
 / 書威權刊新 いたしめ勸お

鐵道省運輸局旅客課 藤野秀起著
新旅客運送規定研究
 (關係規定條文添附)

(關係規定條文添附)

鐵道省運輸局旅客課 木村正太郎著
新手小荷物運送規定研究
 (關係規定條文添附)

(關係規定條文添附)

東京鐵道教習所教官 橋本一著
新貨物運送規定研究
 (關係規定條文添附)

(關係規定條文添附)

仙鐵局文書課長 香川照夫著
改正運輸規程解説
 (懇切でわかりよい逐條解説)

(懇切でわかりよい逐條解説)

A 5 判上製
 約330頁
 定價2圓20錢
 送料 18錢

A 5 判上製
 約300頁
 定價2.00圓
 送料 18錢

A 5 判上製
 約330頁
 定價2圓20錢
 送料 18錢

B 6 判上製
 約200頁
 定價1圓20錢
 送料 18錢

以上三著は既に刊「鐵道業務」に於て御馴染の權威者を網羅した大教社自慢の改正諸規定の研究書であります。荷も、改正規定を語る者、實務指導者、擔當者たる者は必ず座右に各一部を備へられんことをお勧め致します。

本書は右三規程の根本法であり、總論ともなるものであり、鐵道運輸の憲法を解説したものであるから、鐵道人は勿論運送店や旅客荷主等の一般人に至るまで必讀の書であります。特に指導階級や、インターン、鐵道人にお勧めいたします。

號六四第函書私局庫兵 社 教 大 京東 所込申御
 番二五四戶神座口替振

昭和十七年九月三十日印刷納本
 昭和十七年十月五日發行 [11000部]

「新旅客讀本」

定價壹圓也

著者 鐵道運輸研究會

發行所 神戶市兵庫區西柳原町二八三ノ六

不許
 複製

印刷者 難波 富雄

印刷所 神戶市兵庫區塚本通三丁目一四

發行所 大教社印刷部

神戶市兵庫區西柳原町二八三ノ六

發行所 大教社出版部

日本出版文化協會 電話兵庫一六〇〇六香
 東京市芝區西久保明舟町二二
 電話芝(43)二七〇八香

配給元
 日本出版配給株式會社
 東京市神田區淡路町二ノ九

387

書名	定價	送料	内容
現代國文の解き方	1.80	18	鐵道各種受驗者必讀の参考書
熟語と故事成語	0.90	10	學習にも受驗にも之で完陸
算術重要な問題のやさしい解法	1.00	10	教習所、鐵道學校等の教科書としても廣く採用されてゐる
改訂完成算術	1.30	18	
雇員資格試験問答	0.80	10	これらの試験の懇切な案内書、指導書である
専門部入試問題集	0.20	5	受驗前には必ず讀まれよ
車掌採用試験問答 (問答式兼制服つき)	0.80	10	車掌採用試験問題に一々模範解答を附し、且つ「問答式」の制服を記録したものである
新制教習所入所問答	0.70	10	普通部・専修部の内容、出題傾向を實例を以て示したものである
鐵道會計讀本	0.90	10	教習所、鐵道學校の教科書
運轉法規	1.00	10	専門部、助役試験、車掌試験等の
改正運輸規程解説	1.20	18	絶好参考書、實務指導書
改札事務	0.30	5	改札の事務は本書一讀により即ち水解、新任者教養の絶好資料
運轉取扱心得	0.35	5	條文を主とし、之に註釋及解釋を参考として附したものである
新國鐵共済組合の話	0.85	10	共済組合全般の概説と疾病給付に就ては手續の詳細まで解説したものである
受驗準備技術問答	2.60	18	機關士、機關助士程度の教習所入所又は採用試験受驗者の必讀書
線路構造と保安装置	1.60	18	保線關係だけでなく運轉從事員必讀書
最新機關車講義	2.50	18	機關助士程度の最も新しい教科書参考書
標準空気ブレーキ精義	2.00	18	多數の圖面によつて空気ブレーキの最新知識を懇切に解説したものである
鐵道青年職業科教範	1.00	18	本科の公認教科書、なほ「鐵道一般」として一般鐵道人必讀の書
鐵道職員養成教範 上巻	1.60	18	鐵道一環、運轉法規を含む簡明な教科書、受驗参考書
同 下巻	1.60	18	本書一冊で改正規定に依る旅客・手小荷物・貨物の全般を知ることが出来る
月刊 鐵道業務	0.25	—	車掌區、駅方面の學術研究と實務並に受驗の指導雜誌
月刊 運轉技術	0.25	—	機關區、電車區、檢車區方面の學術研究と實務並に受驗の指導雜誌

大教社圖書目録 ◆御申込所 振替口座 兵庫局私書函第四五六番 大教社 前金に送料を振替で(外地定増)

終

