

317
982



始



特233
657



鐵道
教育

質

疑
解
答
集

(旅客手小荷物
關係及雜件)

鐵道教育會編



凡例

- 一、本書は鐵道教育創刊以來最近まで九ヶ年に亘り同誌上に登載したる質疑解答中、旅客手小荷物關係及雜件にして現行に適用ある分を集成したるものなり。
- 二、本書は先づ旅客關係次に手小荷物次に雜件の順序により成べく法規の順位及質疑解答の年次に従ひ編輯す。
- 三、本書所載解答者は皆な當時又は現在に於て其の質疑事項に關する當務者なり、煩雜を避けその勤務局課所官職名等を省略す。

鐵道
教育
質 疑 解 答 集 (旅客、手小荷物關係及雜件)

鐵 道 教 育 會 編

第 一 旅 客

【質問】 旅客規則第四條に小兒とは年齢四歳以上とあるが満四歳のことなりや又最初に於ける「法令の用例」とは如何なるものなりや。(十一年二月 徳島線鐵道教育愛讀者)

解答 (立花榮吉)

四年とか十二年といふのは満歳即ち満四年及び満十二年のことです。

「法令の用例」とは法律や勅令の條文に用ふる字句を一定し(同じ意味を表はすために數種の書き方があるものは之を區々に用ゐるに其の中の一種の字句のみ用ゐること)條文の簡明を期すると同時に、解釋上疑義を生じない様に法制局で定めた文例のことであ

ります、其の文例の中に「満何年」といふときには單に「何年」で宜しいといふことになつて居るので、運送規則の條文も之に倣つて「満四年」「満十二年」といふ所を單に「四年」「十二年」としたのであります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第四條に「小兒トハ四年以上十二年未滿ヲ、大人トハ十二年以上ノ者ヲ謂フ」とあり年齢の上に滿の字を附せざるも滿により計算すること明なり年齢の制限を滿を以てすることは法令其他規則の如く當人の申告を信ぜず戸籍を根本として調査したる年齢を以て制限する場合に適用するものなり入學者の年齢制限徴兵の年齢制限、各種特權の場合の年齢制限等是なり然るに鐵道旅客の如きは戸籍によらず單に旅客の陳述を信賴するのみ(尤も疑はしき場合は取調べの必要あり)、而して我が國が一般の慣例としては數へ年を以て年齢を稱ふ、故に數へ年を以て申告したる者の年齢を滿を以て制限したる規則に依り判斷せざるべからざることとなり、事務の滋滯を來すのみならず、錯誤を生じ易し例へば十三年と申告せる人の中にも滿十二年に達せざる者あり、五年と唱ふる者にも滿四年に達せざる者なきに非ず、之を一々戸籍に依りて調ぶることは不可能のことに屬す、故に年齢を制限するに數へ年を以てすることは取扱上便宜多かるべしと思考す立法側の意見を承りたし。(十一年十一月 姫路車掌室 金治生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

【質問】 線路不通の場合當該不通區間以遠行迂廻經路あるときは小荷物は受託停止の命令なき限り最近經路の運賃で取扱つて差支へありませんか。(十年十二月 福島驛 エム生)

限つて小荷物の取扱が出来るのであります。(運送取扱細則第三條参照)

【質問】 本誌八月號所載「乗車券に就て」中(七頁上段)には、乗車券は其の性質上「無記名證券説を通過と解してよい……一旦乗車したる後は最早譲渡性がなくなるものなり」と説き、十月號所載「法規庶務」の質問欄には「今日の通説としては改銜後は無記名證券たる性質を失ひ單なる證據證券となる」と解答されたり其の間多少意味を異にせるものなりと存せらる。

又八月號に於て運送契約成立の時期が「乗車券交付前又は少なくとも交付と同時に」との説明によれば乗車前(改銜前後を含む)に於ても譲渡は認めざるものと解して差支なきや

十一年一月 姫路驛 渡邊生

解答 (原田惟一郎)

一、御質問の乗車券は無記名證券であるから任意に譲渡して差支ないのであるが一定の期に達するときは其の譲渡性を失ふと謂ふ……其の時期は乗車の時かそれとも改銜の時か、何れの時期なりやと謂ふにあるので實は僕も現今慣用されて居る用語上の誤解を避けるのに「改銜」といふ文字を使用した方がよいのではないかとも思ひましたが法律上の用語とし

ては残念ながら改銜といふ用語が必ずしも明確になつて居らない、運輸規程第十七條には改札前とか改札後といふ文字を使用して居るが、これも法律上の用語としては何を指して居るのか一向判断が出来にくい、かういふ次第で「乗車」といふ文字を使用したのであつてこれは學者も使用し、又營業法や運輸規程にも採用されて居る、而して乗車といふ用語を用ひたのは「車に乗る」といふ極く狭い意味の事實的行爲のみを謂ふたのではなく、廣く今日使用されて居る改銜をも含めた積りで居たのであります、尚例を設けて見ると驛員無配留驛か 乗車した場合に乗車後車掌が改銜をするのであつて、これらをも含めて説明し得る積りで居たのであります併し我が鐵道の現在の設備では驛員無配留驛を除いては改銜して然る後乗車するやうになつて居るので、事實問題としては改銜のときを以て譲渡性が失はれるものであると考へて何等差支ないことであるから右様御諒承を願つて置きます。

二、運送契約の成立時期と譲渡性消滅の時期とは何等關係はありません、運送契約成立の時期は乗車券交付前又は少くとも交付と同時に或は運送契約成立の時期を説明したのであつて既に成立した運送契約に基いて交付された乗車券は任意に譲渡することが出来るのであるが乗車後又は改銜後は譲渡性がなくなるのであります。

【質問】 往復乗車券の通用期間を往復に其の流用を認めたる理由如何。(十一年十一月)

姫路車掌室 金治生

解答 (原田笹一郎)

通用期間+乗車哩程に依り片道乗車券何日と云ふ如く定め、往復乗車券の通用期間は片道乗車券の通用期間の二倍と定めたのに過ぎないのでありまして此の場合片道何日復路何日と定めたのではありません従つて往復乗車券の通用期間は往復乗車券一枚に就ての通用期間で其の通用期間内に旅行を終ればよいのであつて、特に復路にのみ流用を認めただけではありません。

【質問】 規則第一〇一條第三の場合旅客所持の乗車券は有効なるが故に勿論回収は出来ない右は同條一問にもあり明なるも規則第八條に依り回収すべきものに在らずや。

(二年八月 山陰 K M 生)

解答 (川西實夫)

本誌八卷五號の二問に對して御答へ致しましたことは、無斷乗越の旅客が所持する乗車券其のものを無効としないこと、換言すれば收受すべき運賃又は割増金は旅客が所持する乗

車券面記載の發驛より起算するのではなくて、乗越、乗車開始驛(乗車券面記載の着驛)より起算する旨を明にしたのであります。

斯く無斷乗越者を、相當の運賃又割増金を收受して、處理するとき於て其の旅客が所持する乗車券は効力を失ひたるもの(旅行を終りたる)でありますから運送規則第百〇壹條第一問の答如何に拘らず規則第八條に依つて當然回収すべきものであります。

【質問】 無斷乗越(割増金を徴収する場合)の場合に於て原券により運賃徴収の起算點を認定(即ち原券の終着驛より)するを至當とすべきか、又此場合車掌が規則第八條第二項により原券を回収することは規則第一〇一條第一の問答に抵觸することにより不可なるべきか。(勿論回収し得ざる特殊乗車券を除く) (二年十二月 酒田車掌室 一愛讀生)

解答 (川西實夫)

普通の場合に於ては、無斷乗越の運賃徴収起算點は當該乗越旅客が所持する乗車券の終着驛であります。

此の場合旅客の所持する乗車券は回収し得ざる特殊乗車券を除き規則第八條第二項に依つて回収して差支へありません。

【質問】 期間経過せる普通乗車券又は回数乗車券を以て不正乗車(不正乗車未遂者と認定し得べきもの)を爲さんとしたるものを改刻の際に發見し、これに正當切符を購求せしめたる場合、該乗車券は掛員に於て沒收又は回收するの權利ありや。(十年三月 神鐵森崎生)

解答 (飯島利安)

通用期間の切れた乗車券は効力を失つたものでありますから、規則第八條第二項(定期乗車券に在りては規則第三十五條第二項又回数乗車券に在りては規則第四十八條第二項)に依り之を回收することが出来るやうになつて居ります。

【質問】 途中下車二回有効の乗車券にて二回を了し更に小區間一回有効の乗車券を購求し三回目を下車し前途原券を有効の取扱を受けんとす可なりや。(十四年三月 金澤車掌室 EN生)

解答 (立花榮吉)

途中下車回数は乗車哩程に應じて定めらるる制限であるから、乗車哩程を延長せずして下車回数を増すこと——類似の取扱を爲すことは下車制度の趣旨に反するから承認することは出来ないのである、然し質問の如く別に一部區間の乗車券を求めて、それを以て途中下

車をすれば原券に關係なく其の目的を達することが出来るから、鐵道は規則を以て之を禁じても實際上の取締には甚だ困難を感じるのである、現在には之に關し別段規定はないが下車制度の趣旨から考へて許容し得ざるものであらう、然し之に就ては可否兩様の議論もある様であるから或ひは將來相當の規定を設ける必要があるかもしれない、今は旅客が巧みに行つたときは如何ともすることが出来ないでせう。

【質問】 電車區間の特定運賃を以て發賣する乗車券、途中下車前途無効なる文辭表示しあれども此「前途無効」なるものは往復乗車券を以て往路途中下車した場合往復兩片共前途無効とすべきか、往片のみ無効とすべきか之が取扱に付取扱細則及質疑應答に何等明示なき爲め茲に議論を生じ甲論者曰く右の場合其の契約が一契約なるが故に往路途中下車したるときは往復兩片共前途無効なりといふ、乙論者の曰く、成程其の契約は一契約なれども其の權利を表彰する乗車券には其中間に切取線を入れ「往」と「復」とは各發著驛を異にし又途中下車前途無効なる文辭も各片に掲載しあるに付單一の權利を表彰するものに非らず而して此の場合運送契約は必ずしも二個たるを要せざるものなりと云ふにあり何れが正當と解すべきや。(十三年十二月 思素生)

解答 (長谷川天地)

お尋ねの初めに「電車区間の特定運賃を以て發賣する乗車券に「途中下車前途無効」なる文辭云々とありますが、それは電車区間の特定運賃を以て發賣した二驛以上共通の乗車券使用者は、該共通区間の驛で途中で下車するを許さない(規二八)とする所のものを指されたものと解します、而してそれには濱松町から新橋萬世橋間行の様に共通区間の一端の驛が發驛に接して居る爲めに「途中下車前途無効」の記載をしたものと(細一〇)、上野から千駄ヶ谷濱松町間行の乗車券の様にその裏面に「千駄ヶ谷濱松町間で下車すれば前途無効となります」とあるものとの(細七)二者を含むのでありますから此の前おきの下にお答へ致しますせう。

本件に對する答としては、結果に於て乙論のいふ所が正しいのです即ち往復乗車券の往路で、此の共通区間の驛で下車した場合は、往片だけを回収し、復片は回収しないのであります。

其の理由は、元來此の共通区間なるものは發驛と著驛の各個との間の運賃が同じであるために、共通区間としたのでありますから、「途中下車前途無効」といふのは、これを簡單且

正確にいへば、「途中下車の取扱をしない」——即ち其の驛が著驛となるのだ——、といふに過ぎないからです(本件の答としてはこれで充分なのです)。尙第二次的の理由としては、途中下車回数毎に片道毎に定めるのであり(規九)、往復の下車回数は相互にこれを流用することが出来ないことになつてゐます(細四〇)、これからして、途中下車回数に依る無効の問題は、往片と復片と各別個に決定すべきであります。従つて乙論者のいふやうに、往復乗車券には往片と復片と各別々に「途中下車前途無効」の記載がある譯です(細一〇)。併しこれは本件に對しては、寧ろ参考までの蛇足に過ぎません。

これは本件に對しては、寧ろ参考までの蛇足に過ぎません。序に右の結論は、往復乗車券の往路に於て途中下車回数を超えて下車したため、往片を無効とする場合にも當てはまらず、此の場合の理由として、前述した第二次的の理由が働きますする譯です。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第八條に於ける指定補充片道乗車券(冊子式及カード式)は如何なる場合に發行するものですか一寸考へると補充片道乗車券を發行すればよい様に思はれますが、尙驛數を限定する理由及冊子式、カード式の二種を發行する趣旨も。(二年三月 中野 須藤)

解答 (今井榮次郎)

指定補充乗車券を發行する理由を一口に云へば乗車券の設備数を少くし發行上へに便する爲めであり、即ち常時非常に多數の發賣を要する驛に向つては常備乗車券を設備しますが其の他の驛に向つては補充乗車券を發行しなければなりません然し補充乗車券を發行するには種々記入事項があつて中々手数を要するので此の指定補充乗車券を設備して置けば僅か一種類で冊子式ならば三十驛、カード式ならば十二驛分の常備乗車券を設備したのと殆ど同様の効果があるのであります、而して冊子式及カード式を區別したのは前者は驛数の多い爲め、後者は驛数の少いものとの區別であつて其の他には別に理由はありません。

【質問】 廻遊乗車券の發行に付いて。

一、左記の略圖にて示せば旅客は最初大阪より乗車北陸・信越・兩毛線を経て日光に行き復路東海道線を経て大阪に歸着する場合の廻遊乗車券發行方請求あるときは第一片を大阪―日光・第二片日光―大阪間を發行せば可なるも復路に於て旅客は途中東京・大船・静岡・名古屋の各驛に下車の要あり、然るに日光大阪間は途中下車三回なるを以て止むを得ず第二片を日光―名古屋とせざる可からず然れ共旅客は當初より大阪迄歸着の目的なるを以て途中



客は途中驛に於て乗車券購求乗越等の手續の煩を避ける爲に廻遊乗車券なるものを購求す

驛又は車中に於ての乗車券購求を好まず名古屋大阪間の分を同時に發行方請求ありし場合は之を第三片として發行出來得ざる者に候哉、現今の旅客運賃の計算哩程は規則第十三條に依り線路の連續する限り總て之を通算すとある故、日光大阪間を一乗車と見做せば同一方向の途中驛に於ての打切は出來得ざる如く思惟さるゝも之を細則第十二條の二區間以上乗車の場合の條文に依り大阪―日光・日光―名古屋・名古屋―大阪を各一區間毎の乗車と考ふれば右第三片名古屋―大阪間を發行するは何等差支へ無き様にも思はれ候、併して廻遊乗車券なるものは唯だ通用期間を通算哩程に依り算定するの外各區間毎の運賃及下車回数等總て普通乗車券と同様にして一面普通乗車券の集綴とも謂を得べく旅

るものにして現在規則に依れば一部復乗となる場合及環状線を一周する場合のみ發行なす可きものとは思はれず前述の場合に於て是非とも名古屋大阪間を同時に發行方要求あるも之を拒絶すべき根據乏しき如く思はれ候が之に應じて宜しきものに候哉。

二、尙又、廻遊乗車の甲片各部に「廻遊區間」欄を設け略字を記入するは一見直に當該廻遊全區間を推知し得らる可き方便なりと思はれ候が若し左の如く一區間を他の運輸機關を利用せし場合一區間使用後他驛に於て該殘券片「廻遊區間」欄記載の文字を以ては何區間なる廻遊や速斷なし難き場合有之様に存ぜられ候。

例

大阪―日光(北陸・信越・兩毛經由)日光―熱田(東海道經由)名古屋―大阪(熱田・名古屋間は電車を利用)

右の場合に於ては細則第十二條の二發行方「ホ」に例示ある如く、大、日、熱、名、大、にして三區間に於てありながら第四區間と同様に有之、かゝる場合に於ても他驛に於て一見直ちに全區間並に殘券片は第三片なるや推知すべき記入方御規則に御例示の必要あるものゝ如くに考へられ候。(二年五月 大阪驛 近藤政太郎)

解答 (栗田采女)

一、御見解の通發行して差支ないと思ひます、要するに廻遊乗車券は一乗車區間毎に乗車券を購求せなければならぬ手数を避くる爲に乗車區間が二箇以上となる旅行に對して最初の乗車驛で全行程の乗車券を發行して旅客の便利を計るといふ主旨で設けられたのでありますから御質問の如く旅行の便宜上乘車區間を二區間以上に打切り全行程の乗車券を希望する場合は廻遊乗車券を發行すべきものと思ひます。

二、甲片廻遊區間欄の記入方は區間の連続せる場合の例示に過ぎませんから不連続區間のある場合は勿論適宜に表示し置くべきであります。

【質問】 旅荷規則十八頁二問は左の如く解して差支へありませんか。(二年五月 神鐵生) イ、環状線を一周せず又一部復乗するにも非ずして區間が連続せざる場合にも廻遊乗車券を發行して差支なし。

ロ、同一線上にて區間を二以上に分割して廻遊乗車券を發行し得。

解答 (川西實夫)

一、差支へありません。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第一三條第五問答の發着驛名の記入方を例示されたし。(二年十一月 板井生)

解答 (小林了)

環狀線を一周する場合の定期乗車券は其の直前の驛で運賃を打切りにすれば一葉で差支なしことに解釋を加えてありますが其の發着區間の記入方は運賃打切り區間を別々に表示して經由欄に細則第二十五條の經由線名又は驛名を略記するか若くは前記の外に長い區間内の主要驛をも表示したならよろしいと存じます。

例 小倉から日豊線を廻つて行橋、伊田、直方、折尾を經由して鹿児島本線を小倉に戻る定期乗車券を發行するには左の通でよろしいと存じます。

(行・直・折・經由)

(行・直・折・經由)

小倉 — 戸畑 又は 小倉 — 伊田 — 戸畑

戸畑 — 小倉

【質問】 細則第三十五條第六問の(ハ)に「徑路變更ハ許サズ」とあり今券面の徑路にて行かば却つて着驛へ遅くなる場合、又は旅客に於て成る可く乗換の少なきため徑路變更する

場合にては應ぜざるや。又(ニ)に「誤乗シテ無賃返乗ヲモ認メズ」とあり、今北陸線より乗車せる旅客が磐越線經由にて旅行の際不馴れの爲め直江津乗換の際高田に行きし場合にも無賃返乗を認めざるものなりや、本問の答へによると「着驛迄乗車セシムル意ナリ」とあれば乗換の少なくなり又着驛へも早く着く徑路變更は認めて差支なきものならずや。

(十一年八月 金澤車掌室 SC生)

解答 (原田健一郎)

要するに程度問題であつて可否は議論になりますから述べませんが、細則第三十五條は乗車中に通用期間の満了した乗車券所持者に對して一時出場する場合でも前途有效として乗繼を認めたものであつて規則第七條と相俟て全く特別の取扱たるに過ぎません、細則第三十五條第六問の答で趣旨を説明して居ります通り、單に乗繼を認め着驛まで乗車せしむるに止まりその他の問題に觸れてないのであります、従つて御質問の如き場合は孰れも消極に解すべきであります。

【質問】 旅客及荷物運送取扱細則第三十八條第二號中に、經由線名を含まざるは如何なる理由なるや、御教示願ひます。(十二年十二月 宇都宮驛 三浦生)

解答 (原田笹一郎)

細則第三十八條第二號中に無論經由線名を含んで居るのである、尙ほ考へれば運賃、途中下車印、檢札缺、大人小兒の別、割引なればそれに相當するものなるや否や色々あらうと思ふが、一々これを列擧する煩に堪へないから、下車回数等として乗車券の必ず具備すべき點を擧げたのであらう、書いてないから之を含まないものと考へないで頂きたい。

【質問】 細則第三十九條中に「旅行開始ノ際ニアリテハ乗車券(定期乗車券ヲ除ク)ノ右方下部(回数乗車券ニアリテハ自驛々名ノ下部)ニ改缺ヲ加フル事」とあり右は補充券其の他一般乗車券に對しても之を適用すべきものなりや。(十年八月 札鐵局 岡本生)

解答 (飯島利安)

乗車券の改缺方は補充其の他總ての乗車券に對し右方下部に入缺するのが原則であります、従つて指定補充乗車券の如きものに在りては之が爲めに必要の文字が不明になる様な場合があるかも知れませんがこれらに對しては特に入缺の際に文字を切り取らぬ様注意する必要があります。

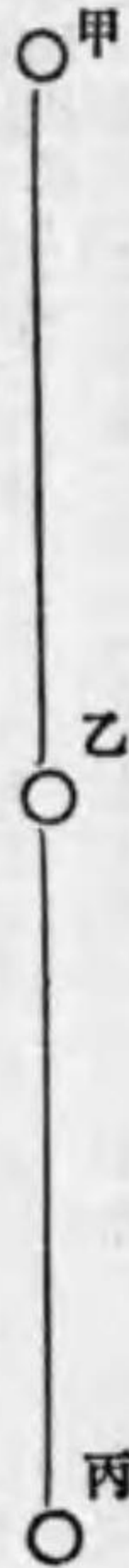
【質問】 細則第四十二條に該當する場合に於ては規定回数以外の乗繼下車として途中下

車印を押捺せざるものと規定しあれど若し旅客が最初より不接續を承知し且接續驛に下車して附近を遊覽する意思を以て乗車し來りし場合に於ても其の列車が終列車なるか若は接續を缺く場合、旅客取扱上不公平とならん。(十年十二月 王寺驛 西尾生)

解答 (立花榮吉)

一々旅客の意思を確めてから乗車券を發賣するといふことも出来ませんから偶々さういふことをする者がありとするも已むを得ないでせう。

【質問】 甲丙間回数乗車券所持者が乙驛を以て終着驛とする列車に乗車したる場合國有鐵道旅客及荷運送細則第四十二條第三問に該當するや前途効力の有無如何。(十五年八月 樺太鐵道 M S 生)



解答 (川西實夫)

御質問は次の二つの場合に於て各々其の結論を異に致します。
一、當日中に乙驛より丙驛に到る接續列車の運轉あるとき。

二、最終列車にして當日中丙驛に到る接續列車の運轉無きとき。

第一の場合に於いては乙驛にては旅客を出場せしめず次の接續列車に乘車せしむる取扱をなし又驛の設備其の他の都合上旅客を待合中一時出場せしむる要あるときは細則第四十二條の取扱による。

第二の場合には細則第四十二條第三項による取扱をして差支えありません。

前途の効力は第一の場合には問題はありませんが第二の場合には翌日乙驛より丙驛に至る始發列車に乘車の場合のみに有効と認むるを妥當と信じます。

【質問】 旅客及荷物運送取扱細則第四十二條の三問の場合には回数乗車券所持者に対しても適用して差支ありませんか。(十五年九月 佐藤三郎)

解答 (原田笹一郎)

細則第四十二條は、乗車券の種類に付何等限定して居らないから、同條は回数乗車券所持者に對しても適用して差支ない。従て、質問の同條第三問の場合にも一向差支ない。斯様に申すと、回数乗車券使用者は、途中下車を爲し他の列車又は汽船に垂續ぐことを得ずとの、規則第四十九條の規定と矛盾するかの疑問が起るかも知れないが、細則第四十二條の

場合は、之を途中下車の觀念から取除いたものであるから、矛盾しないのである。

【質問】 下車印抹消は細則第四十四條第二項により無札とし取扱ふ様定められておりますが下車制限内の下車印抹消は無札とせずともよいやうに考へられますか如何でせう。(十五年十二月 H S 生)

解答 (川西實夫)

下車印を抹消する様な不正旅客に對してこれを取締る點、其の他種々の點から見ても何等便宜を與ふることを考慮する餘地は無いと思ひます。

又下車回数を抹消したのでありますから、事實何回下車したかを判斷することが困難だと思はれます。此の點はいかん?

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第六十條第二項に依り前途を無効として其の乗車券を收受したるとき其の後の乗車は如何なる取扱に依るべきものなるか不明であります、又よく考ふるときは此の場合には細則第四十九條乃至第五十七條及第五十九條による取扱が不能となり別に旅客運賃を收受して其の後を乗車せしむべき様にも思はれますが如何でせうか。(十一年十一月 新潟驛駐在 影山庫作)

解答 (原田健一郎)

細則第四十九條乃至第五十七條及第五十九條の規定は市内經由又は遊覽の爲めの便宜規定であつて、嚴格に言へば所謂區間外乗車となるのであるから豫め係員の承認を得て乗車すべきであります、従つて若し承諾を得ずして乗車したときは規則第一百一條に依り無札旅客としての取扱を受けることになるのであります、これ等の規定の適用を受けない爲め特に規定を設けたのであります、従つて無申告で——指定區間は乗車券の區間外であるに拘らず——乗車することが出来るのであります、併しながら乗車券には通用期間、途中下車回数、指定區間が定められておらず、其の規定を無視する譯には參らないで、細則第六十條の規定を設けらるゝに至つたのであります、通用期間に就ては右の様な特別取扱を爲す場合でも別に異なる所はなく通用期間が経過すれば其の乗車券は無効となることは疑ないのであります、途中下車回数に就ては多少疑を生ずる餘地もあり、之を明かにしたのであります、即ち指定區間内にて乗降するときは降車に就き途中下車の取扱をするのであります、其の際に途中下車の效力なきもの(規定回数と同数の途中下車印あるものを含む)は其の前途を無効として乗車券を收受するのであります故に其の後更に前途を乗車しようとするれば再

び乗車券を購求しなければならないことは當然であります。

【質問】 環狀線を一周する場合の運賃計算方。(二年三月 中野 須藤)

解答 (今井榮次郎)

環狀線を一周する場合の運賃計算方は二つの區間に打切つて計算すればよろしいので、すから何處で打切つてもよいのですが環狀線となる直前の驛で打切つて計算するのが運賃として最も安くなりますから此の方法によるのが旅客に對して最も親切な扱、今例に就て説明すれば圖に示す様に日暮里から發して郡山、平を経て日暮里に歸着する場合の運賃計算方は、日暮里—郡山—平—三河島、(日暮里の直前の驛)間の哩程に對する運賃と三河島日暮里間の哩程に對する運賃との合算額が此の環狀線を一周する場合の運賃です(旅客及荷物運賃規則第十三條間答参照)



【質問】 割引片道乗車券は方向変更の取扱をなすを得るに拘らず割引往復乗車券は同一の取扱をなさざる理由如何。(十一年七月 長野 亭能生)

解答 (原田健一郎)

規則第五十五條乃至第五十八條の割引は何れも往復乗車券を條件として一定の割引を行ふものであります、故に復路の着驛は往路の發驛でなければなりません、要するに一定の目的を以て往復乗車船する場合に限つて割引を行ふのでありますから、若しこれに對して方向變更を認むるときは割引の趣旨に反することになりますのみならず之を認むることゝするときは縦令復路の分に對して割引を取消し普通運賃を收受するとしても往路に對して割引さるゝ結果となり右に述べた様な條件の下に割引を行ふ根本の制度が破壊さるゝことゝなります、例へば最も判りやすい例を擧げて見れば二十哩の區間に對し往復二割引を行ふときは八十錢となり片道四十錢宛になります、此の場合に復片に對して方向變更を認むるときは、假に變更區間を二十哩とすれば其の普通旅客運賃は五十錢であるから四十錢との差額十錢を追徴するとも結局四十哩乗車に對して總計九十錢で乗車することになります、最初より四十哩を乗車する場合の一圓と比較するときは十錢の利益となります故に割引往

復乗車券所持者に對して方向變更を認むることは權衡上から申しても又制度上の根本から申しても之を制限せざるを得ないのであります、尙規則第五十二條の學生其他に對しては旅客の希望により片道、往復孰れでも發賣するのでありますから、之に對しては往復の場合でも方向變更を認むべしとの議論はありますが事務の簡捷を旨として例外的取扱をしないことになつて居ります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第二十二條但書に「二哩未滿ノ乗車ノ場合ニ於ケル運賃ハ二哩分トス」とあり問答には二哩分の最低運賃を受收すべき場合が上げてありますが方向變更及上級乗換に對しては何等明文がありませんが此の場合一哩分の運賃(三等なれば三錢二等なれば六錢)を適用して差支がありませんでしょうか。

例 1、DよりA行の乗車券所持客がBよりCに方向變更を申出たる場合。



2、D又はCよりA行の三等乗車券所持客がBより二等に乗換を申出たる場合收受すべき運賃。(二年四月 神鐵 KA生)

解答 (川西實夫)

御質問の様に、方向變更、経路變更又は上級乗換の場合、其の變更區間又は乗換區間の營業哩が、二哩未満の場合には國有鐵道旅客及荷物運送規則第二十二條の但書を適用しないで、實際の營業哩によつて、旅客運賃を計算して差支へありません。

即ちD—B—A間の、三等片道乗車券を持つて居る旅客がBよりCに着驛(方向)を變更したときに、收受する旅客運賃は五錢(變更區間BC間の二哩に相當する旅客運賃)と、參錢(原券不乘區間BA間に相當する旅客運賃)の差額貳錢で又、D—B—A若はC—B—A間の三等乗車券を持つて居る旅客が、BA間二等に係員の承諾を得て乗換へたときには、六錢(乗換區間BA間に相當する二等旅客運賃)と、三錢(BA間の三等旅客運賃)の差額參錢を收受するのであります。

【質問】—米澤發上野行旅客が福島より別途仙臺に旅行後、仙臺より常磐線經由にて上野に到らむとする場合は如何に取扱ひて然る可きや。(十二年二月 福島WT生)

解答 (原田修一郎)

福島仙臺間は所謂分岐線内乗車でありますから、細則第百九十六條に依り、同區間の往復

分運賃を收受して之に應じたものでありませう従つて此の旅客は仙臺福島間と福島上野間(米澤福島間は既に乗車し前途有効區間は福島上野間である)乗車に有効なる乗車券を所持する譯であります、斯様に二區間連続した乗車券を所持するときは結局仙臺上野間の乗車券と同様の効がありますから、此の場合は東北本線を経由するも將又常磐線を経由するも全く旅客の自由であります(規則第二十六條及同條問答第 問參照)、然るに曩に仙臺迄旅行するに當つて旅客が右の手續に依らずして福島に途中下車を爲し勝手に福島仙臺間の片道乗車券を購求して乗車した様な場合なれば別に仕様がありませんから其の事實の明かなる限り更に仙臺福島間の乗車券を購求せしめて然る後に前に述べた所の扱に準して常磐線を経由せしむることが出来ようと思ふのであります、尤も此の取扱は細則第百九十六條を準用するのでありますから福島驛に於て途中下車をしたことが明かであり且つ福島仙臺間の既に乗車した一回分の運賃を支拂つてあることが明かであればなりません。

【質問】—國有鐵道旅客及荷物運送規則第二十七條の電車區間特定旅客運賃適用驛に發着する旅客にして同規則第五十二條並第五十五條乃至第五十八條に該當する割引及公務を以て旅する陸海軍々人軍屬及警察官吏等に對する運賃の割引は別に定めし特定運賃の設け

ありと雖も普通旅客運賃を支拂ひたる場合は所定の割引を爲し得るが如く考へらるゝが如何。同規則第二十六條第一問及第二十七條第二問の質疑應答趣旨及鐵道教育第十一月號に掲載の運輸局旅客課立花榮吉先生説明の「電車區間特定運賃其の他の改正に就て」の第二十七條解説末項に依れば電車區間特定運賃適用驛に在りては普通旅客運賃は絶對に適用せずとの御説明なるが御説明の通りとせば如上の場合は割引し得ることゝなるが私は同規則條文の構成上如上の場合には普通旅客運賃を支拂ひたる時は割引し得るが如き見解を探り得ると思ふ何となれば譬ひ同規則第十七條に「旅客運賃の割引を爲す場合に於ては普通旅客運賃又は第二十六條の特定旅客運賃より割引額を控除す」と規定し第二十七條を含まず又別に第二十七條に電車區間三等旅客運賃は左の如しと規定しありと雖も抑々鐵道の旅客運賃は普通旅客運賃を原則とする通念上第二十七條の區間内に對し全然普通旅客運賃を適用し得ないものとせば第二十一條の賃率の協に「前項賃率は電車區間特定運賃適用驛に發着する旅客に對しては適用せず」の一項を加ふるか若くは他の關係條文に此意義を明瞭ならしむるが至當にして又斯くあるべきが合理的であると思惟す、然らざれば論理解釋上全然適用し得ないとも解し能はざるにあり。以上 (十五年四月 秩鐵 渡邊勝次郎)

解答 (大澤勝次)

一、第二十七條の特定區間に發着する特種割引及官用割引旅客に對しては普通運賃を基礎として所定の割引をして差支ありません。

規則第十七條は第二十七條の特定運賃から割引をしないといふことを定めたに過ぎず其區間内では割引の取扱を禁止すると云ふ條文ではありません又「特定區間内では普通運賃を適用しない」と云ふ説明も同様割引の扱が出來ないと云ふことではありません。

二、特定區間内に於ては普通運賃を適用しないと云ふことは普通旅客に對して普通賃率で計算した運賃を以て普通乗車券を發賣しないと云ふことであります。

【質問】 昨年五月鐵道公報所載達第三七四號即ち電車區間内相互間に發着の旅客が乗車券と反對の経路を迂回乗車せる場合の特種取扱方の規程は環狀線内相互發着の旅客、並に環狀線外より環狀線内に入り來る旅客に對してのみ適用し得るものにして反對に環狀線内より環狀線外に出づる旅客に對しては適用し得ざるものなりと調査掛より指示されたることあり、常識上判斷するに尠からず不審の點あり奈邊に其の理由存する哉。(十四年一月

原宿驛 小林信一)

解答 (立花榮吉)

達第三七四號電車區間内迂回乗車の場合に於ける旅客取扱方は環狀線外に至るものにも適用します。

【質問】 一、定期乗車券制度の設定されたるは何年頃なるや、並に定期乗車券設定の趣旨に付御教示相成度。(十五年十一月 神鐵 研究生)

解答 (川西實夫)

定期乗車券制度の始めて制定されたのは明治六年であります、當時新橋横濱間上等(一等)に對して三ヶ月(九十日)通用のものを普通賃の四割二分の割引をして發行し、乗車券の名稱は上等常乗切手又はゼントルマンチケットと名付けて居たのであります。

次いで明治七年阪神間上等及中等(二等)に對して期限切手と稱する定期乗車券を三ヶ月、六ヶ月、十二ヶ月の四種の期間に分けて發行することとなりなつたのであります。明治十九年一月京濱間(新橋、横濱間)に定期乗車券發行規約を制定して乗車券の等級を上等中等に、通用期間を一ヶ月、三ヶ月、六ヶ月及十二ヶ月の四種に擴張しました。

學生に對しては明治三十四年五月始めて三等の定期乗車券を發賣しました、其の運賃は上

等定期乗車券の三分の一でありましたが、明治三十四年普通定期乗車券と學生定期乗車券との割引率を區別して、學生定期乗車券の運賃は一般のものより五分の割引率を増加しました。續いて明治三十六年二月に定期乗車券規程及學生定期乗車券規程を制定して前者は定期乗車券の期限を一ヶ月、三ヶ月、六ヶ月及十二ヶ月の四種とし、運賃割引率は普通運賃の約四割乃至八割後者は學校の範圍を官公私立學校の生徒に限定して三等に限つて通用期間を一ヶ月、三ヶ月及六ヶ月の三種とし、普通運賃の四割五分乃至八割を割引して發賣することとなりました。

最後に大正七年運賃其の他に相當の改正を加へて今日に及んだのであります。

定期乗車券制度の趣旨は時代によつて多少其の趣を異にして居ります、明治六年又は明治七年に京濱間又は阪神間に始めて定期乗車券制度を制定したのは主として收入の増加を目的としたもので他に理由は餘り無い様であります、試に明治七年六月阪神間定期乗車券制度を制定した場合の文書を摘録すれば次の通りであります。

「期限切手を利用する者僅少なれ共なるべく一般旅客に便利を與へ且つ廣く鐵道の有益なることを知悉せしむるときは僅少なる割引を以て將來自然と運輸を盛んならしむるの基と

なる云々」と

現今に於ける主旨は前記のそれと大いに其の趣きを異にして居ります、もとより鐵道の収益を度外視することは出来ないけれども主たる目的は収入を増加するばかりではないのであります。

先づ其趣旨を大別すれば(一)都市居住者に郊外生活の便宜を與へるため(二)國民の教育發展を圖るため(三)社會政策上より(四)鐵道營業上の立場よりの四つとすることが出來ますこれを簡單に説明すれば次の通りであります。

(一) 郊外生活の便宜を與へるため

都市に人口の集中する傾向は現今に於て最も著しい現象であります。従つてこれ等都市の生活は經濟的には生活費が不廉で小所得者の生活を脅威し、衛生的には空氣の不潔、傳染病の流行其他種々の害毒が多くなつて來るのであります。故に市内に居住せねばならぬ特殊な人を除いて、都會で一日活動した後は、空氣の新鮮で生活費の低廉な郊外に住宅を構へて、其處で空氣や日光の恩恵に充分浴して、夜は閑靜な枕に就いて、翌日の活動のために充分の休養をなすことは通常人の欲するところでありませう。かういふ人々に對して

運賃を格段に割引した定期乗車券を發賣して、其の郊外生活を容易ならしめんとするものであります。

(二) 教育の發展を圖るため

就學者の負擔を軽くして何人も容易に教育を受くること即ち教育を普及することは、國家の政策上最も大切なことであります。故に學生に對しては普通定期乗車券よりも割引率を多くして、自宅其他閑靜な處より容易に通學せしめんとするのであります。

(三) 社會政策上

國民中多數を占めて居る労働者殊に労働問題のやかましい今日に於ては出來るだけ労働者の負擔を減少して、其の生活の安定を圖り又勞力の需要供給の調節をはかることは政治上經濟上最も必要なことであります。故に此れ等労働者(一定の條件のもとに)對して其の目的を達するために一層低廉な運賃をもつて職工定期乗車券を發賣する制度を設けた所以であります。

(四) 鐵道營業上の立場

定期乗車券の制度を營業上の見地から見れば、低廉なる運賃によつて定期乗車券を多數發

賣するときは此等の旅客によつて客車其の他の資本の利用を増加して経費を減少するばかりでなく多額の運賃を一時に収入するときは其の金利を利することも莫大であります。次に定期乗車券制度によつて郊外生活を益々盛んならしめるときは其の家族が市内に用務に往復する機会が多くなるため普通乗車券又は回数乗車券の發賣數を増加して益々収入を増大することになります。尙定期乗車券の發賣によつて出札掛及び改札掛の手續を減じ、出札口の混雑を防止する利益があります。

【質問】 旅客規則第三十一條中學生定期は官公立及監督官廳の認可を得て設立したる學校となり居れるが監督官廳とは文部省のみのことなりや、又府縣の學校令に依り知事の認可を得て設立したる學校(私立)に對しては學生定期券の發行をなし得ざるや。(十一年二月

徳島縣鐵道教育愛讀者)

解答 (立花榮吉)

私立學校に對する監督官廳とは内地では文部省を、樺太、臺灣、朝鮮、關東州では各々其の總督府又は廳を指すのであります。

學校令と申すは勅令で發布された小學校令、中學校令、高等女學校令、實業學校令、専門

學校令、高等學校令、大學令、私立學校令、又は臺灣、朝鮮兩總督府や、關東廳で定めた各種の學校規則を謂ふのであります、而して内地に於ける私立學校設立の認可は地方長官が之を與へることになつて居りますから前記の學校令に依り知事の認可を得て設立した私立學校は規則の所謂「監督官廳ノ認可ヲ得テ設立シタル私立學校」に相當しますから之に對しては學生定期乗車券の發賣は勿論、學生割引乗車券を發賣して差支へなく又團體乗車の場合は特別團體として取扱つて差支へありません。

【質問】 旅客及荷物運送規則第三十一條中に「監督官廳ノ認可ヲ得テ設立シタル私立學校ニ在學中ノ學生、生徒ニ對スル通學用トシテ」とあり、左記の者は學生と認めて學生定期乗車券を發行することを得るや。(十三年九月 宮川驛 坂井一郎
縣知事の認可を経て郡教育會の設立したる準教員養成所に在學中の者の通學用。

解答 (立花榮吉)

準教員養成所の設立に就ては據るべき學校令がない筈であるが、若し私立學校令に據り設立されたものならば、學校として取扱つて差支ない。然し私立學校令に依り教員養成所を

設立された例はないやうであるから、質問の養成所に就ては縣の方を詳細調査さるゝが宜し。

【質問】 運送規則第三十一條に依り學生定期乗車券を購求使用するものは同第五十二條に依る身分證明書を必要といたしますか。(十二年十二月 程ヶ谷 小山生)

解答 (原田健一郎)

學生定期乗車券を購求するときは、必要により在學證明書の提出を要求することが出来る。そして之を使用するときは身分證明書は携帯するに及ばない、併しながら發賣するときでも、亦使用中でも在學の事實其の他に就て疑はしい廉があるならば、何等かの方法で本人から證明材料の提出を要求してもよいし、又係員に於て適當の方法で調査して事實を突止める必要があると思ひます。

【質問】 工場法第二條中「行政官廳ハ輕易ナル業務ニ付就業ニ關スル條件ヲ附シテ十歳以上ノ者ノ就業ヲ許可スルコトヲ得」とあるも、此の「輕易ナル業務」及「就業ニ關スル條件」なるもの、御説明を願ひます。(十二年八月 T生)

解答 (立花榮吉)

輕易なる業務の範圍は左の通りであります。

一 菓子、巻煙草、黃燐を使用せざる燐寸(黃燐を使用する燐寸に付ては工場法施行後二年間を限り之を輕易なる業務として取扱ふことを妨げず)、刷子又は鈕釦の製造工場に於ける函詰、綴附、包装又は標紙の貼付。

(註) 工場法は大正五年九月一日から施行されたから右の括弧内は現今適用ありません

二 紙函又は燐寸函製造工場に於ける函貼

三 印刷製本又は製紙工場に於ける紙の折疊又は帶封掛

五 織物工場に於ける箆通、綜統通、絲の手繰又は管卷尤も此れ以外でも地方の状況によりて地方長官が必要と認めれば業務の種類其の他に就き豫め農商務大臣の認可を受けて就業を許可し得ることになつて居ります。

就業に關しては少くとも左の條件を附せられます。

一 一日の就業時間は六時間を越えざること

二 一日の就業時間が三時間を超ゆる時は就業時間中に三十分以上の休憩時間を設けると

三 毎月四回以上の休日を設けること

そして右の就業許可は地方長官が行ふことになつて居るであるから、十歳以上十二歳未満の者が工場長又は工場管理者の發行した證明書を發行したときは右の業務に服するものであることが判るのです。

【質問】 學生定期乗車券の發賣に際して規則第三十三條に依り在學證明書で發行しますが、身分證明書の必要はありませんか又日々通學する以上學生として身分證明書を持参する必要はありませんか若し必要がないものとするれば一般取扱つて居る(學生)割引乗車券所持者に對しても必要なからうと思ひます、夜學に通學する如き學生中に往々學生と認め難い者もありますから不正使用が行はれないかと憂慮するのです。(十一年七月 神鐵 I H 生)

解答 (立花榮吉)

身分證明書や在學證明書は共に事實の證明の用に供する方法たるに過ぎません。而して身分證明書は何々學校の學生であるとか或は教員であるとか——即ち其の人の身分に就ての證明文書でありまして在學證明書は單に身分の證明に止まらず一步進で通學の事實を證明

するものであります、此の意味から申せば在學證明書は寧ろ通學證明書とした方が適當かと思はれます、何れにしても一種の證明であるから其の證明文書を呈示した場合であつても疑はしいときは進んで調査して差支ないことは勿論であります、學生定期乗車券は右の在學證明書に依つて身分並に通學の事實を確め、且記名式として乗車券を發賣するのでありますから勿論常時身分證明書を併用せしめるのに越したことはありませんがそれにも及ぶまいと思ひます、併し一般學生割引乗車券は無記名でありますから學生定期乗車券と比較して見ますとそこに餘程の事情の異なる所があります。

【質問】 定期乗車券の回収は發賣驛に限らるゝや、若し非發賣驛にても回収し得るとせば之を發賣驛に通知する方法如何。(十二年八月 狩太驛 若林生)

解答 (立花榮吉)

定期乗車券の回収は發賣驛と限られては居りません、非發賣驛で回収した場合の發賣驛への通知方は、所管鐵道局の定めがあればそれに依るべく、又定めなければ便宜の方法で通知せねばなりません。

【質問】 本誌五月號六九頁明石多吉君の解答に「紛失定期乗車券を發見した後に殘餘の期間を使用すると云ふ希望が出れば再交付して乗車せしむることも出来る」とあるが此の場合には再交付しなくても發見届をさせて使用させる方が正當である様に思はれるが如何

(十一年七月 大阪驛 吉村生)

解答 (明石多吉)

紛失して居つた原券を發見したる場合再交付を受けて居らなかつたといふ理由で其の儘使用せしむることは出来ません、何故なれば元來定期乗車券を紛失したるときは購求者は遅滞なく發行驛に其の旨を通告しこれに依つて鐵道は公報又は局報に掲げて當該定期乗車券の無効なることを公示せられるのであつて、此の公示と共に其の定期乗車券は效力なきものとなつて居るからであります併しながら發見の上相當手續——即ちこれが届出を爲して曩に公示されて居る無効の消除方を公報又は局報で再び公示された上ならば原定期乗車券を使用せしむることは(別に規定はありませんが、差支ないと思ひます、要するに紛失したとき其の届出のみで再交付を受けて居らなかつた場合、原券を發見すると同時に使用せんとするならば再交付を受くるを要し、再交付を受けずして原券を以て殘餘の期間使用せん

とするならば無効の消除手續を了つた上でなければなりません。

【質問】 旅客荷物運送規則第四〇條に依り、種類、等級の變更區間の延長の際發行驛に書替を請求されし場合に書替手数料を收受すべきか再交付手数料を收受すべきか、書替を請求するから書替料のみ收受する様にも解されるも再交付をなすものなれば再交付手数料に依るものなるか迷ひ居ります、何れを收受すべきか御教示を乞ふ。(二年一月 機織驛 繁美)

解答 (川西實夫)

定期乗車券の種類若は等級の變更又は區間の延長若は一部變更のため、發行驛に書換の請求があつた時は規則第四十條第二項によつて殘餘の通用期間に對する日割計算に依る新舊運賃を比較して不足額は追徴し過剩額は拂戻をなさずして其の需に應ずるので、其の他書換料、再交付手数料の何れも收受しないのであります。

規則第三十八條の書換は定期乗車券記名人の不注意によつて書換の必要を生ぜしめたのでありますから、この場合には書換に要する實費即ち手数料を記名人に負擔せしめるのが正當なばかりでなく、手数料を徴收するために乗車券の取扱に注意心を喚起することゝもな

ります。

規則第三十九條の再交付は手数料の徴收によつて不正使用即ち定期乗車券を紛失した様に不實の通告をして、定期乗車券の再交付を受けて二枚の乗車券を使用する機会をなからしむるためであります。

以上の様な理由で書換又は再交付手数料を徴收するでありますから、第四十條の場合の書換は其の趣を異にして居るので何等の手数料を徴收しないのであります。

【質問】 定期乗車券使用者が區間の一部變更を申出でたる場合（羽後牛島、新屋間を羽後牛島秋田間に變更する場合）運賃の計算並帳表類の處理方を具體的に御教示を乞ふ。

（十五年九月 WK生）

解答 （川西實夫）

（一）、運賃計算方 旅客及荷物運送規則第四十條二項によるのであります、即ち原券（羽後牛島新屋間）の殘餘の通用期間に對し日割計算に依る新舊運賃（羽後牛島新屋間運賃と羽後牛島秋田間運賃）を比較し不足額は追徴し過剩額は拂戻を爲さないのであります。

（例一）、羽後牛島新屋間三等一ヶ月普通定期乗車券（自六月二十日至七月十九日）を六月

三十日より羽後牛島秋田間に區間を變更したる場合の運賃計算方
 以上の場合に於ては羽後牛島新屋間の殘餘の期日は二十日でこの二十日間に對し日割計算にて新舊運賃を算出し比較するのであります。

（一） 羽後牛島秋田間 一、七 運賃（一ヶ月） 壹圓四拾錢

（二） 羽後牛島新屋間 二、〇 運賃（一ヶ月） 壹圓四拾錢

（羽後牛島—秋田） （羽後牛島—新屋間）
 （二十日間の運賃） （二十日間の運賃）

$$140 \times \frac{20}{30} = 140 \times \frac{20}{30} - 0$$

新舊運賃の差額は零となりますから運賃を徴收せずして變更區間に對する新しき定期乗車券「羽後牛島秋田間」を交付するのであります。

（例二）、羽後牛島新屋間三等一ヶ月普通定期乗車券（自六月二十日至七月十九日）を六月三十日より羽後牛島追分間に變更したる場合の運賃計算方

（一） 羽後牛島新屋間 二、〇 運賃（一ヶ月） 壹圓四拾錢

(二) 羽後牛島追分間 九、八運賃 (一ヶ月) 六圓

(羽後牛島追分二十) (羽後牛島新屋間二十)
(日間に對する運賃) (日間に對する運賃)

$$600 \times \frac{20}{30} - 140 \times \frac{20}{30} = 307$$

新舊運賃の差額三圓〇七錢の運賃を追徴するのです。

(二)、帳表類處理方

原券(羽後牛島新屋間)は旅客賃月報に(調査材料として)添附して調査掛に提出するのであります。

新券(羽後牛島秋田間又は追分間)の旅客賃月報記入方は

イ、通用期間は原券により(自六月二十日至七月十九日)發行月日は交付當日(六月三十日)を記入します。

ロ、例二の如く運賃の徴収を要するものは現に徴収したる運賃(三圓〇七錢)を運賃記入欄に掲載します。

ハ、例一の如く運賃を徴収せざるものは相當欄に抹線を劃するのであります。

ニ、以上(ロ)(ハ)何れの場合も月報の記事に羽後牛島新屋間の一ヶ月三等普通定期券第 號を何々間に何時より變更したる旨を記載するのであります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第四十條の申出に對し、其の使用開始日が申出の翌日よりの請求なりし場合、是に應じて差支へなきや。若應じて差支へなきものとせば、當日舊乗車券面區間の乗車方請求ありしときの取扱方、並に、かゝる取扱を爲し得ざるものとせば其の理由御教示を乞ふ。(二年八月 東鐵 飯島生)

解答 (川西實夫)

規則第四十條は定期券の使用開始後の取扱を規定したものと思ひますが、御質問の様に使用開始期日が申出の翌日の場合でも同條に準じて取扱つて差支ないと思ひます。又かゝる場合には規則第十七條に依つて原券の運賃を拂戻したる後更に新區間に對して定期券を購入せしむることも出來ます。斯様に同一の事項に對して二様の取扱が出来る場合には何れか旅客の利益の方を選択せしめることがよいと思ひます。次に舊乗車券區間の乗車方云々は一般の場合には起らない問題であります。これはをそ

らく期間前通用の定期券に對する御尋ねと思ひます。若したま／＼かゝる場合があつたならば、局に照會して其の指示を御受け下さい。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第四十一條に就て

第一項第一號の「他人名義ノ定期乗車券ヲ使用シタルトキ」若くは第四號の「券面記載事項を塗抹改竄シタルトキ」は該定期乗車券は無効となし、第二項に依り「通用期間開始ノ日ヨリ發見當日迄該券（無効ノ定期乗車券）ヲ以テ券面記載ノ等級ニ依リ毎日當該區間ヲ一回宛往復乗車船シタルモノト看做シ第百一條ノ規定ヲ準用ス」と定められて居る。然るに定期乗車券使用者は同三十五條に依り「乗降ノ際コレヲ係員ニ呈示スヘシ」となつて居るのであるから係員は其の正否を確めて前日までには有効のもので乗つて居たのである。然るに本日に至つて第一項第一號若は第四號に該當せしめたため通用期間開始の日より運賃及増賃金を徴收するのは不當の様に思はるゝが如何。但し發見當日以前より使用せることを自白し又は確認となるべきものあらばその日に遡りて運賃及増賃金を徴收することは勿論である。(十一年六月 大阪 笹部生)

解答、原田健一郎

規則第三十五條第一項には定期乗車券を使用する者は乗降の際に乗車券を係員に呈示すべきことを規定し、乗車券使用者に對して呈示を要求すると共に細則第三十六條に於ては乗車券の検査を爲すべき場合、場所及検査を行ふ係員のことを規定し同第三十八條に於て乗車券検査の要項を定めて内外兩面より乗車券検査を完全ならしめて居るのであります而して第三十八條第一號に依れば乗車券の眞偽を鑑別するものでありますから、規則細則の規定を對照するときは本問の如き場合に定期乗車券を無効とするのみならず通用期間開始日に遡つて運賃及割増金を追徴するのは不當の様に思はれるのは一應御尤と思ひます併しながら問者の擧げられた規則第三十五條の規定あるの故を以てしては問者の言はるゝ如く不當とする理由に乏しいのであります、なぜなれば同條は乗車券の呈示の要求でありまして此の要求通り呈示を爲さない者も多數あります、現在斯る場合に漫然改札口を通過させつゝあるの状況を屢々見受けるのを遺憾に思ひます、假に一步を譲つて之を考へても定期乗車券使用者の側から見ても之を立論するのに非常に困難を感ずることと思ひます、恐らく鐵道をして成程と首肯せしむるに足る様な完全な立證を(發見せられたとき直に)することは出來難いと思ひます、私一個の考へを申述べれば失禮な言分ではありますが、改札事故

が全減したとき、鐵道利用者が秩序整然として鐵道規則を嚴守するとき始めて乗車券の検査といふことに權威を生じ既に遡つて運賃の追徴を爲さなくともよいことになるのである。それは現行規則並細則に大なる變更を加へられた後でなければならぬと思ひます。

【質問】 旅客荷物運送規則第四一條第一項第二號に定期乗車券面の記載事項を塗抹改竄したる時は無効とすとあります、定期券裏面の署名欄を書損したる由にて改竄したるものも同條を適用して無効となすべきものなるや。(二年一月 機織師 繁美)

解答 (川西實夫)

規則第四十一條第二項の「定期乗車券面記載事項とは」乗車券の表面裏面を區別せず、印刷又は係員其の他が記載したる文字を指すのでありますが、改竄は之れがために運賃の一部を免れ又は不正の乗車をする目的又は手段になされたものであることが必要であります。故に御質問の場合には定期乗車券の記名人以外の者がこれを使用するとき裏面の署名を用人の筆蹟とするため、これを改竄した様なきには規則第四十一條第二號又は第四號に於て無効とせねばなりません。

【質問】 規則第四十一條第一項第三號に依り「年齢ヲ偽リ大人カ小兒用定期乗車券ヲ購

求シタルトキ」は該券を無効とし同第二項に依り通用期間最初の日より發見當日迄の運賃及割増金を徴收すべきも若し該券使用途中に於て年齢が大人となりたるを偽りて小兒なりと稱せるを發見する場合は大人となりたる日より發見當日迄該券を以て券面記載の等級に依り毎日當該區間を一回づゝ往復乗車船したるものと看做し規則第一百一條に依り其の手續をなさば可なるか尤もかゝる場合は稀有なるも萬一の場合を慮り質問します。(十一年六月

大阪 笹部生)

解答 (原田笹一郎)

小兒定期乗車券は新規購求のときとか或は年齢に就て疑ひあるときか、又は定期乗車券の通用期間内に小兒が大人年齢に達するが如き事實が明白でないときは細則第六十三條に依つて年齢證明書即ち規則第三十三條第三號の所謂戸籍抄本の提出を求むべきであるからお説の通り本問の如きは稀有のことと思ひます併しかういふ場合がありとすればそれは旅客が最初より運賃の逋脱を爲さむとする意志より出でたることと思ひます故に貴見の如く取扱つて差支ないと思ひます。

【質問】 規則第四十一條第二項後段再交付によりその記名本人は再交付定期乗車券を使

用し失効したる原定期乗車券は本人承知の上他人之を使用したることを發見したる場合に於ては再交付定期乗車券をも無効と看做すべきか或は有効と見るべきか(十一年六月 大阪 笹部生)

解答 (原田笹一郎)

本問は質問の意義を確定して置く必要があります。「第二項後段再交付により、その記名本人は再交付定期乗車券を使用し失効したる原定期乗車券は本人承知の上他人之を使用し」といふことは二個の見方があると思ひます。即ち

イ 定期乗車券を紛失せざるに拘らず紛失したるが如く装ひ、其の再交付を受けて本人これを使用し、原定期乗車券は本人承知の上他人が使用したること。

ロ 事實定期乗車券を紛失したるの故を以て再交付を受けたる後紛失定期乗車券を發見し之を鐵道に返還せずして本人承知の上他人これを使用したること。

の二様の孰れにも考へられますが、右の(イ)と(ロ)とは其の事實が異つて居るから従つて結果に相違を來たします、私の推測に依れば問者は恐らく(イ)の場合を想像されて本問を提出されたことであらうと思ひますが、果してさうであるか否やが分りませんから二つに

區別してお答へ申します。

イ 此の場合原定期乗車券は勿論、再交付定期乗車券も無効として回収すべきは理論上明白であります何となれば事實定期乗車券を紛失しないのに拘らず、紛失したりと稱して再交付を受けたのであるから規定上再交付を請求し得ざる場合に再交付の請求を爲したるのである、故に理論上から謂へば寧ろ再交付定期乗車券は最初から無効のものであつて原定期乗車券は効力を失はないのである、然るに有効なこの原定期乗車券も他人の使用といふ事由に依つて本問の場合には無効となるのであります。

ロ 此の場合も原定期乗車券は無効として回収すべきは當然であります、再交付乗車券は回収すべからざるものと思ひます、(イ)の場合は再交付をなすべき正當の事由なきに拘らず、再交付を爲したのであるから再交付定期乗車券其のものが既に効力がなかつたのである、然るに本問の場合には有効に再交付されたものであるから他人が後日に至つて發見された原定期乗車券を本人承諾の上使用したとしても、再交付定期乗車券の効力には何等の影響はないのであります。

併しながら以上(イ)及(ロ)の場合は何れも刑法第二百四十六條(註参照)に該當し立派な詐

欺であります、即ち此の場合は鐵道營業法第三十條の「運賃ヲ免ルルノ目的ヲ以テ詐僞ノ所爲ヲ爲シタル者」に該當します而して此の點は新刑法の實施(明治四十一年十月一日)と共に法文としては残つて居りますが適用上には削除されたと同様になつて同條の適用がなくなりました、従つて同條の罪は親告罪で鐵道の告訴がなければ訴追しないのであるが刑法第二百四十六條は親告罪でないから鐵道の告訴を必要としないのであるが何人が告發してもよいのである、故に本問の如きは告訴告發の有無に關せず司法官は訴追すべきであります若し司法官が其の事實を知らずして訴追しない様な場合は職員は進んで之を告發すべきものであると思ひます。

(註)

第二百四十六條 人ヲ欺罔シテ財物ヲ騙取シタル者ハ十年以下ノ懲役ニ處ス

前項ノ方法ヲ以テ財産上不法ノ利益ヲ得又ハ他人ヲシテ之ヲ得セシメタル者亦同シ

【質問】 規則第四十一條第六項に依る學生定期乗車券使用の資格を喪失したるときは無効として回収することに規定さるゝも資格喪失とは如何なる場合を指すや、若し中途退學又は卒業すれば第六項に依りて取扱ひて差支なきや、而して差支なきものとすれば、退學

卒業後に於て商店會社等に通勤用として使用中はこれが發見弊害の惧少からずと思料す、これには身分證明書の發行方の必要ありと認む、尙學生と認め難き場合も多々あり(退學後は直に學校に身分證明書回収のことに制定されたし)(十一年十一月 神鐵I日生)

解答 (原田健一郎)

規則第四十一條第六號の資格を喪失したるときは學生でなくなり、又は指定工場の職工でなくなつたときを謂ふのであつて、卒業又は退學したときは勿論これに該當します、尙該券發賣の際に學生と認め難いときは規則第三十三條に依り在學證明書の提出を求むることが出来ますからこれ等に依つて卒業後商店會社等の通勤用に悪用されない様に充分の注意を希望します。

【質問】 係員の過失に依り六ヶ月正當の定期乗車券を終了月日を誤記せし爲七ヶ月間有効の乗車券を誤發行し、當時係員及旅客も氣付かず七ヶ月使用後返納せり。此の時初めて期間の誤記しあることを發見し早速旅客に就き取調べし處期間満了迄使用せしと明瞭なるも、此の場合如何なる方法に依り賃金を徴收すべきや(規則第四十一條第一項第八號を適用するや)又如何なる方法にて此の徴收金を報告すべきものなりや。(十三年六月 中野)

T I 生

解答 (原田健一郎)

一體斯の如きことが旅客の返納に依つて初めて發見される様では誠に心細い次第で、當務者に對する信用を大に傷つけはしないかを私は恐れる。もつと早くこれを發見して訂正交付する機會はなかつたものであらうか、即ち出札掛自身としては自分の仕事の事績を振り返つて見ることに依つて、又反對番の係員は前者がどの様な仕事の仕振りをするかを調べたりすることに依つて其の他又關係驛の改札掛が改札の際にあつて之を發見し得なかつたことを遺憾に堪へない。つまり各自の與へられた仕事を以て天職なりと自覺し、自己の責任を感じて誠意を以て事にあたれば斯様な不覺は採らない筈である。斯る大失態を仕出來した出札掛は職務上不注意の責任は免がるゝことは出來ないのは勿論其の他關係者の不名譽此の上もないことゝ謂はねばならぬ。勿論此の場合旅客が善意であり、不正に利得を貪るの意志がないときは細則第七十七條第二號を適用して割増金を收受しないが、併し運賃は徴收しなければならぬ。而して運賃は規則第四十一條第二項に依り普通旅客運賃を收受することは不穩當であるから一ヶ月分定期乗車券運賃を收受するを以て最も穩當な處

置であると思ふ。

何れにしても、斯様な場合は直ちに上局の指揮を受けて處理するのがよいのである。

【質問】 旅客及荷物運送扱細則第六十三條問答第二問に依れば、事實判明の場合は證明書を提出せしめざるも可となつて居るが、細則第六條の二に依る調査掛への報告は如何にするや。(十四年十一月一愛讀者)

解答 (大澤勝次)

細則第六條の二は旅客より收受したる身分證明書、年齢證明書、在學證明書等の處理方の規定であつてそれらの證明書を提出せしむるかどうかは第六十三條の規定で判定するのであります、第六十三條に依つて提出せしむるに及ばずと判定して提出せしめなかつたときは自然第六條の二に依る處理の必要は無いのであります。

【質問】 規則第四十六條に「回数乗車券ハ記名人及其ノ同行者四名以内ニ限り之ヲ使用スルコトヲ得ルモノトス」とあります、然るに新津管内にては五人を改缺せる驛もあり又四人を改缺せる驛もあります、これは新津運事内講習會で五人を同乗させても差支へないと教はつて來たといふ、驛員の言前であり、併し規則上四名以内といふことは三人に

て四名以内でありますからどうも疑問を起すこととあります、小生も局報乙の注意か又は事務所の注意で木人ともで四あることを見たと思えますがよくわかりませんから御解答下さる様に願ひます。(十二年三月 金塚驛 内山正平)

解答 (原田笹一郎)

同行者四名以内とあるは四名迄を謂ふのであります、つまり記名人とも五名迄は同時に使用させて差支ないのであります。

【質問】 旅客及荷物運送規則第四十七條に「大人用回数乗車券は其の一片を以て小兒二名……使用するを得」とあり此の場合に於ける小兒二名の發着區間は必ず同一ならざるべからざるや。

例へば甲丙間の大人用回数券を以て甲の小兒は甲驛より丙驛に、乙の小兒は甲驛より乙驛に乘車するが如き場合。(十一年五月 札幌驛 皆川生)

解答 (立花榮吉)

運送契約としては同一區間でなければなりません併し乗車後に於て前途の乗車権利を抛棄して下車することが出来ますからお尋ねの甲の小兒を途中で自由下車させることは差支

ありません。

【質問】 本誌五月號に「大人用回数乗車券ハ其ノ一片ヲ以テ小兒二名……使用スルヲ得」とあり、此の場合小兒二名の發着區間は必ず同一ならざるやといふ札幌驛皆川生の質問に對し立花先生は「途中下車をなし前途の権利を抛棄することが出来るにより着驛を異にするも差支なし」と示されてあります、然らば券面區間に於て發驛を異にしたる小兒の一人が途中驛より同乗する場合はどうしたものでせう、私としては此の大人用回数券の一片を小兒用回数券二枚と見做し、普通乗車券に準じ券面區間内何れの一部を抛棄するも差支へなく要するに發着驛何れを異にするも差支なき様に思つて居りましたが特に斯うした問答を拜見して改めて高見を伺ひます。(十一年十月 新潟車掌 影山康作)

解答 (原田笹一郎)

立花君は支那に出張中ですから私が代つてお答へ致します。乗車券はお説の如く何れの部に就ても使用することの出来るものであります、回数乗車券の場合に發驛を異にする場合でも差支なしとすることには賛意を表しかねます、何となれば回数乗車券は記名人及其の同行者に限り使用し得るものであります、同行者とは乗車開始の際に同行すること

を要し發驛を異にして途中驛より同乗するものは規則第四十六條に所謂「同行者」ではないからであります、即ち本問は乗車券は何れの部分に就ても使用することを得るの點にあらざりて同行者なりや否やの點にあります、故に途中驛から乗車するものは同行者として回数乗車券を使用せしむる限でないのであります、併し記名人が途中下車（回数乗車券は途中下車を認めないから券片を集札するは勿論である）し更に他人を同行して乗車せんとする場合は勿論差支ないのであります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱規則第六十七條問答中三問、規則第五十條第一號に依り回收したる回数乗車券は本條第一號又は第二號の事實を認知し旅客より請求ありたる場合は乗務員より直に之を返付し差支なきや。

答、乗務員より直に返付すべきものに非らず規則第五十條第一號に該當する旅客を乗務員に於て發見するは記名人の乗車し居らざるときはなるべく又乗務員に於ては本條第一號及第二號の事實を認知すること不可能なるべし右答は甚だ解し兼ねるものなり寧ろ右事實は多くは乗務員に於て發見するを通例と信ず。（二年五月 會津若松 齋藤勘次郎）

解答 (栗田采女)

御質問の細則第六十七條問答三にある「事實を認知する事不可能云々」の意は乗務員は本問の場合は記名人以外の旅客の言葉を唯一の根據として取調ぶるより方法が無いのでありますから實際に於て掛員が當然爲すべき注意を怠つたのであるとか又は記名人の不在中に家人が辨へず使用したのであるとか言ふ事は判断し難い立場にあると言ふ意味なのであります、ですから本問の様な場合は驛に於て記名人たる本人の申出、當時の事情等精細に調べた上で記名本人に返却すべきものであります。

【質問】 學校教員、學生、生徒に對する旅客割引證面記載事項を抹殺改書したる場合、使用者の認印にて消印すべきや。（十三年九月 宮川驛 坂井一郎）

解答 (立花榮吉)

割引證票其の他の文書中の文字を訂正する場合は證明方は、國有鐵道旅客及荷物運送取扱手續第六條に定められてある。それに依れば

(一) 發行者の記入すべき事項を訂正したるときは發行者の認印

(二) 使用者の記入すべき事項を訂正したるときは使用者の認印

を要することになつて居る。質問の教員學生に對する割引證は其の割引證の裏面記事第一

號の如く、番號、使用者の身分、姓名、年齢及發行日附は發行者之を記入して交付することになつて居るから、此等を訂正するには發行者の證印を要し、又乗車區間は使用者が記入してよいのであるから、それを訂正するときは使用者の認印で宜いのである。

【質問】 幼稚園の團體が四年未滿の園児半數混入しありたるとき又は全部より成り居るものに對し、細則第百十一條の附添人を認め規則第七十八條(イ)の取扱を爲して差支なきや(十二年三月 兵庫驛 山田生)

解答 (原田惟一郎)

幼稚園には四年未滿の者は收容しないと聞きましたが、如何ですか、假りにあるとしましても、四年未滿と申せば客車への乗降についても單獨では出来ませぬ、従つて園児が團體旅行を爲すが如きことはありますまい、若しありとすれば、園児と略同數の附添人が同道するのでありませうから此の場合は寧ろ附添人の集團としての團體となり、園児は却つて四年未滿なるを幸ひ無賃を以て乗車する形になるものではありますまいか、若し四年未滿の園児の團體があるとすれば其の基礎運賃は如何にして算出するか、附添人を認むるや否やより先決問題でありますまいか、元來四年未滿の者は鐵道は運賃を請求すること

能はずして無賃を以て運送すべきであるがこれは相當保護者が携行乗車する普通の場合のことであらうから質問の如き場合には團體としての運送の引受を爲さない方がよいと思ひます。

【質問】 從來百人未滿の團體には世話人の無賃扱なかりしも今回改正の結果五十人以上百人未滿には一人の無賃扱をなすこととなれり今假に百八十人の團體ありとせば無賃扱の世話人二人となる譯なり然るに之が三ツに分れて六十名宛の團體となれば結局無賃扱は三名となるべし斯の如きは不公平の嫌ひあり右は從來の如く百人以上に制限する方が公平なるべしと思はる御教示を乞ふ。(十年八月 糸崎驛 AN生)

解答 (飯島利安)

本問は御説の如く百人以上とする方が宜いかも知れませぬ然し百人の場合に世話人一人を無賃とし百人よりか五人か十人少ないもの即ち九十人前後のものには無賃の世話人を認めることが出来ないと云ふも如何なものであらうかといふ様な譯で現行の様々に定められたのだと聽いて居ります。

【質問】 一、特別團體往復乗車の場合に於ける計算方に就て旅荷細則第百二十條中の各

區間を往——區間復——區間と解し厘位存置の上切捨(合計)べきや。

二、或は十七條(規則)二間(イ)に依り片道賃金厘位切捨てたるものを二倍すべきや。

(十四年十月 山陰線莊原驛 石飛武夫)

解答 (立花榮吉)

一、往復共厘位存置のまま合算して厘位を切り捨てるのであります。

二、規則第十七條は個人運送に對する規定であつて團體運送には準用されて居りません。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第二百一十一條に「……其ノ接續驛ニ下車スルコトヲ承認シタル場合ニ限り……」と制限されたるは何故でせうか。(十二年二月 和知驛

山口生)

解答 (原田惟一郎)

元來旅客運賃は發着區間の全部又は一部を往復乗車するときには復乗開始驛で哩程を打ち切り計算される(規則第一六條第八六條参照)のであります、けれ共本間の場合の如く分岐線内を往復する場合に於ては、打切の結果として基本運賃が非常に高くなることがあります然るに一方個人乗車の場合を見ますと、本線の直通乗車券所持者に對して分岐線内往復乗車

の取扱を爲す(細則第九十六條)制度がありまして比較的安い運賃で分岐線内の乗車を認めてゐるから是等の場合と同様にされて居るのであります、そして個人乗車の場合に於ても此のときには接續驛で途中下車をしたものとして取扱を爲すのでありますから、途中下車の權利あることが必要條件なのであります、従つて團體に對しても特に接續驛に途中下車の承認を得て居るときといふ條件を附し取り分け團體旅客は多くの場合客車の運用に密接な關係もありますから旅客に勝手な行動を採られては鐵道として甚だ困る場合が多いので斯ふいふことにされて居るのであります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第二百一十一條に規定せる分岐線内の哩程が二哩未滿の場合に於ては運送規則第二十二條但し書により二哩分の往復運賃を加算すべきものなるや。

例 東京より小田原行團體旅客が途中横濱櫻木町間の往復乗車を希望する場合。

(十五年十二月 東鐵 飯島)

解答 (川西實夫)

規則第二十二條は一つの旅行が二哩未滿の場合に二哩分の運賃を徴收することを規定した

のであります。然るに御質問の様に團體旅客が途中の接續驛で分岐線を往復する場合は分岐線往復そのものは別箇な旅行では無く、團體全旅行の一部を構成するのであります。細則第二百一十一條はかかる場合即ち團體旅客が途中の接續驛で分岐線の往復を内容としてをる團體旅行の運賃計算方法を規定したに過ぎません。従つて分岐線が二哩未滿の場合でも實際の哩程に相當する運賃を徴収するのであります。

【質問】 乗車券面の記載事項を誤記したときは旅客及荷物運送取扱細則第三十一條第一號に依り廢札とすべきものなるに團體乗車券の如きは券面記載事項の誤記を訂正せるものあり、便宜誤記の箇所を訂正して可なりや。(十二年七月 掛川 松井生)

解答 (原田健一郎)

團體乗車券であつても、記載事項を訂正したものは成る可く之を避けるがよいと思ひます。併し誤記の箇所が券面の重要部分でないときは強ひて之を廢札にすることもないのであるから、これらに對しては訂正箇所を驛名小印を押捺して證明して置けば差支ありません。

【質問】 追徴切符等發行の場合回收すべからざる乗車券中朝鮮線滿鐵線乗車券は如何なるものですか。(二年五月 神鐵生)

解答 (川西實夫)

御質問の意味を解し兼ねますが、かかる場合追徴切符の記事に「原券不回收」と記入して置けばよいと思ひますが……。

【質問】 掛員の承諾を得たる無札旅客が着驛に於て「往復官用乗車證及往復割引證」を提出したる場合着驛の處理方如何。(十三年十二月 木津驛 YK生)

解答 (立花榮吉)

往復に對する概算扱は細則第九十六條の場合の外取扱はないのが原則であるが、乗車後往復に對する割引證票を提出したときは便宜着驛に於て精算の際復路に對しては追徴切符を發行して復路の割引をも認めてやるのが穩當であります。

【質問】 無札か方向變更か

網走發名寄行三等乗車券所持者が網走野付半間第四列車に乗車し、野付半より池田に着驛變更の爲め第八〇四列車に無斷で乗移り且二等に乗車せるを置戸訓子府間に於て車掌が車内檢札の際に發見して概算額五圓を收受した此の場合精算驛に於ける精算方法及拂戻し方法如何。(十一年九月 城ノ口 赤心)

解答 (飯島利安)

質問の場合は無札として取扱ふべきか、方向変更(上級に由る)として取扱ふべきか頗る「デリケート」な問題である。

一 精算方

(甲) 設問の場合は、無断で方向を変更したのであるから概算切符面も規則第一百一條第三號に依つて無札といふことになつて居るのであらうと考へるであるから、原券に關係なく別途に野付牛池田間(此の場合第八〇四列車は野付牛から出たのであり旅客が野付牛から乗つたことは明である規一〇四参照)の運賃を收受するのが當然な譯なのである、そして此の場合は細則第七十六條に所謂「無札旅客ニ對シ乗車船區間ノ一部ニ付テノミ割増金ヲ收受スル場合」に該當するから、同條及細則第七十一條に依つて其の精算額は

旅客運賃野付牛池田間(二等一八七哩) 四圓〇六錢

割増金野付牛置戸間(一九哩)

・九六錢

即ち合計五圓〇二錢といふことになる。

(乙) 設問の如きものに對し、細則第七十七條第二號に依り割増金を免除するといふのは事情が事情文に其の判断が至極難しいことと思はれるが、若し前後の事情なり或は旅客の言語舉動その他諸種の事情を考察し、事實上旅客に運賃を免れようとする意思が毛頭ないと認めて車掌が方向変更の概算切符を發行したとするならば同條に所謂「係員ノ承諾ヲ得テ乗車船シタルトキノ例ニ準シ之ガ取扱ヲ爲ス」とある規定に依つて取扱ふべきであらう、従つて此の場合は細則第六十七條に所謂「旅客ニ對シ上級乗換ト方向變更ノ取扱ヲ同時ニ爲ス場合」といふのに該當するのであるから「各區間ニ對シ各別ニ其ノ旅客運賃ヲ計算」することになるのである、これが運賃の計算方は

(イ) 先づ原券等級(三等)の儘方向變更の計算をする、さうすると規則第十一條に依り收受金がない(過剩額はあるが拂戻をしない)こととなり

(ロ) 次に上級乗換に對し規則第九條に依り乗換區間上下級差額收受金の計算をする

野付牛池田間 (八七哩)

二圓〇三錢

即ち二圓〇三錢となる。

二 拂戻方法

(甲) 精算方(甲)の場合に於ては精算收受額五圓〇二錢に對し概算收受額五圓であるから、不足額二錢を追徴しなければならぬ、此の場合途中驛例へば塗別で精算するとすれば細則第七十二條の追徴切符を發行するのであるが、旅行終了驛即ち池田で精算する場合は旅客不足賃日報で處理するのである。(細則二〇五)

(乙) 精算方(乙)の場合に於ては精算收受額二圓〇三錢に對して概算額五圓を收受して居るのであるから、その過剩額二圓九十七錢を原切符と引換にこれを拂戻するのであつて、(細則一七〇條)途中驛例へば塗別で精算した場合は前途に對し相當(二等)乗車券を再交付するのである(細則二〇五條)。尙此の拂戻の場合に於ける後始末の手續に關しては大正十一年五月二十六日達第二六九號「證憑引換拂戻手續」を参照の上處理しなくてはならない。

三 補遺

設問の場合旅客所持の原券(網走名寄間三等乗車券)を回收すべきや、これは主に車掌の關係であるが右乙に依り方向變更の取扱をしたときは回收すべきである、所が甲に依り

取扱ふ場合は旅客は尙未乗の野付牛名寄間を通用期間内に乗ることが出来るのであるから原券は回收すべきでない、此の場合は原券に對し精算驛で「野付牛代」として自驛の下車印を押捺した上返付するのである(細則一九六條)、併し旅客が原券未乗車區間乗車の希望がなければ該券の不乗車區間に對する運賃の拂戻はしないのであるが(規則一一五、一二〇、一二二條、細則二二三條參照)此の場合旅客の意思に反しない限り之を回收することは差支ない譯である。

【質問】 三門本千葉間の往復乗車券を買ひ、更に千葉兩國橋間の往復乗車券を買ひ、復路は兩國橋千葉間の復片及本千葉三門間の乗車券を以て直通乗車したる場合、千葉本千葉間の無札乗車に對する賃金の徴收方如何、但し本千葉三門間の復片は無改鈔なり。着驛及車掌の處理方如何。(十一年十月 房總線 質問生)

解答 (原田笹一郎)

本問は申告ありしや否や、若し申告ありとすれば其の場所の如何といふことが取扱上重大なる關係があるのでありますが、質問者の意の果して何れにあるか問題自身に於て明瞭を缺いて居りますから申告の有無の二つの場合に區別してお答へします。

一 申告のありたる場合

申告をするには一定の時期があります、乗車中に申告すれば何時でもよいといふのではありません、即ち豫め申告して係員の承諾を要するのでありますから變則乗車を爲さんとするときは少くとも變則乗車を始めんとするときか或は其の以前でなければならぬのであります、従つて申告の時期―換言すれば場所は此の場合に重大なる關係があります。

(イ) 千葉以前で申告したる場合

本間の場合に於て變則乗車を開始するのは千葉でありますから同驛若くは同驛以前に於て申告したとすれば何等問題はないのであります、此の場合千葉本千葉間に對し千葉驛としては追徴切符を發行して本千葉、三門間乗車券を併用せしめ、又車掌としては概算扱をするのであります。

(ロ) 千葉以後で申告したる場合

此の場合は無申告に屬する區間に對し無札旅客として規則第一百一條を適用するのであります。次に述ぶる「二」の(イ)の場合と同様になるのであります。

二 無申告の場合

無申告の場合は千葉本千葉間無札、本千葉三門間は無改鈔乗車券を以て乗車したのでありますから規定上の所謂無札旅客として取扱ふのであります。が途中發見の場合とそのまま三門へ到着した場合は又異なりたる取扱をするのであります。

(イ) 途中發見の場合

千葉及發見驛間は無札旅客として規則第一百一條を適用し前途に對して普通運賃を收受して概算扱をするのであります。

(ロ) 三門へ到着したる場合

千葉三門間は無札旅客として規則第一百一條を適用し、旅客不足賃日報を以て處理するのであります。

以上(イ)(ロ)の場合に於ては無改鈔乗車券は之を回収しないのであります、何となれば通期間内は之を使用することも出来れば又運賃の拂戻を請求することも出来るからであります。

【質問】 車内に於て小兒無札を發見し賃金を徴收せんとしたるに其の付添者が四歳未満なることを強硬に主張するも乗務員に於て六、七歳位と認めらるゝ場合の取扱方如何。

十四年五月 上野車掌室 H U 生

解答 (立花榮吉)

生年月日の立證を求むる外解決の途はないが、車中では如何とも致方あるまいから着驛に引繼て處理すべきである。

【質問】 發車間際に違方向より入場乗車せる無札旅客に對し割増金徴收の方法なきや。

(三年二月 京都車掌室 古川他三)

解答 (小林 了)

お質問の意味を解し兼ねますが違方向より入場乗車とは如何なる場合ですか若し反対方向列車(往路)より降車して更に復路の列車に無札乗車を爲し居る場合としたならば往復各別に旅客規則第一百一條、同細則第七十三條及同第七十七條を斟酌して適當の取扱を爲せばよろしい譯であります。

【質問】 無札旅客に對し一部にのみ割増金を收受する場合例へば甲乙驛間に於て檢札の際無斷上級乗換を發見したるときは發驛乙驛間の割増金を收受するものなりや又此の場合原券の効力如何。(三年三月 成田 N S 生)

解答 (川西實夫)

貴見の通り發驛乙驛間の割増金を收受するのであります。原券は前途の旅行に對し便宜有効と見做すに過ぎません。

【質問】 (イ)、國有鐵道旅客及荷物運送規則

第一百一條左の所爲を爲したる者(以下無札旅客とす)に對しては其の乗車船區間に相當する普通旅客運賃又は特定旅客運賃及之と同額の割増金を收受す(第一號、二號乃至九號省略)

二、乗車券(定期乗車券を除く)に改缺を受けずして乗車船したるとき

然して同細則には

第七十七條左に該當する無札旅客に對しては規則第一百一條の規定に拘らず割増金は之を收受せざるものとす(第一號省略)

二、前號の外運賃、料金を免れむとするの意思なき者なることを確認し得たるとき

前項の場合に於ては係員の承諾を得て乗車船したるとき例に準じ之が取扱を爲すものとす
右により旅客が旅行不案内等の事由にて全く運賃料金を免れんとするの意思なくして無改

缺乗車券を所持し居たる時は細則第七十七條を適用して割増金を免除して可なるものと思考するが如何。

(ロ)、若し質問「イ」に對する解答が細則第七十七條附問答第五問(イ)の解答を以て正なるものとすれば細則第七十七條と矛盾撞著せざる哉。

(ハ)、例出雲今市驛發米子驛着旅客が線上線木次驛(連帶線)に方向變更爲し列車乗務員に於て概算領收切符を發行矣道驛にて精算の結果概算領收額に過不足なきときは概算領收切符面に過不足なしと記載し且其の箇所驛名小印を押捺したる上該切符を以て乗車せしめ得るや。(十四年五月 出雲今市車掌室 K A G I)

解答 (立花榮吉)

一、旅客が乗降場へ出入するには改札口を通らねばならぬ其の改札口には列車發着の都度係員が立て、出入する旅客の乗車券を検査することになつて居るのであるから、そこに手落さへなかつたなら無改缺の旅客がある筈はないのである若しありとすればそれは係員の隙に乗じて、改札口か他の柵などを突破した物か或ひは踏切道等から線路づたひに這入つたものに相違ない、して見ると無改缺の原因は

一、驛側の監視其の他に手落ある場合

二、旅客が不當の手段に依て乗降場へ進入した場合

の二つより外はないと云ふことに歸着するのである、問者は旅行不案内の爲めに無改缺で乗車したときと云はれるが、不案内の者は係員や他の旅客にたよつて其の指導を乞ひこそすれ勝手に乗降場へ進入することはないと思はれる、若し不案内の者をして勝手に乗降場へ出入させる様な隙を與へ且つそれに氣付かなかつたとしたら、それは驛側の不取締の結果であると云はねばならぬ、故に質問の如き場合は細則第七十七條第五問(イ)に對する答の中の「但し係員に過失ありたる場合に該當するから、當然割増金を免除して差支ない。従て規定と問答との間に何等の矛盾を生じないのである。」

二、連帶乗車券に對し方向變更又は経路變更の取扱を爲すときは、運賃の追徴を要せざる

ときでも、追徴切符を發行することになつて居る。(連帶運輸取扱細則第十六條参照) 質問には概算扱をした様に書いてあるが、質問の例の如き方向變更ならば、追徴を要しない筈であるから、右に依り追徴切符を發行すべきである。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第一百一條第二號の場合

二、乗車券(定期乗車券を除く)改銕を受けずして乗車船すること

然らば無改銕乗車券所持客を車内檢札の際發見取調たる處該旅客は旅行不案内等の事由にて全く運賃を免れんとする意思はなく亦係員の過失なりと認めたるときは乗務員に於て便宜の驛にて改銕をなさしめても差支なきものと考へて居りますが斯様な取扱方は誤りでありましようか又は係員の過失と認めたる時でも發驛から着驛迄の普通旅客運賃を收受するのでありますか、果して然らば規則第一百一條の一間の解答の如く原券は回收せず旅客に返附すれば通用期間内なれば後日使用しても差支なきや、又着驛に於て運賃拂戻をなしても差支なきものなりや。(十四年十一月 神鐵 YK生)

解答 (大澤勝次)

係員の過失で無改銕を出したものでなければ便宜銕を入れてやるべきである、次に無改銕乗車券は通用期間内なれば何時使用しても差支ない又着驛で拂戻することも差支ありません。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第一百一條第三號中に「係員ノ承諾ヲ得ズ乗車券面記載ノ區間外ヲ乗車船スルコト」とあり假に秋田青森間乗車券所持客が別途能代に該券を所持のまま(機織能代間乗車券を所持せず)能代へ降車したる場合。能代機織間割増金を收

受し、秋田青森間の乗車券を無効となすべきものなるや將又別途旅行なるが故に能代、機織間を無札の取扱をなし該券を有効とすべきや御手数數乍ら御説示を請ふ。(二年二月 機織驛 繁美生)

解答 (川西實夫)

貴意の様に機織能代間は別途の旅行でありますから、機織能代間を無札として取扱ふのは勿論であります、此の場合秋田青森間の乗車券を無効とすべきや否やは、其の乗車券に規定の途中下車回数之餘裕ありや否やにかゝるものと思ひます。即ち此の場合規定の途中下車回数を超へたものであつたならば前途を無効として收受し、規定の途中下車回数の範圍内であつたならば下車印を押捺(機織驛以外の驛で押捺するときは細則第九十六條第二項後段によつて機織驛代として下車印を押捺)して旅客に返付すればよいと考へます。

【質問】 規則第一百一條第三號は無斷乗越の場合原券を其の乗車に付無効とし處理して差支なきものですか。(二年五月 神鐵生)

解答 (川西實夫)

御質問の「原券をその乗車に付き云々」の意味を、無斷乗越區間の乗車を指すのか又乗車

券面記載区間の乗車を指すのか解し兼ねますが、元來乗越は別途の旅行として取扱ふのでありますから、原券は乗越区間に對して効力の無いことは勿論であります。然し乗越を爲したることの唯一の證明材料となるのであります(乗越乗車の判定を受くるや否やは旅客の利益に多大の差異あることは御承知の通りであります)。従つて乗車券其のものを無効とすれば結極乗越乗車其のものを認めることが出来ません。故に御質問の「其の乗車に付き」とは原券記載区間に對する乗車を指すものとして回答致します。

規則第百〇一條第三號の無斷乗越は其乗越区間に對する乗車を無札乗車として取扱ふので、換言すれば乗越の場合係員の承諾を得たと否とは乗越区間に對する相當運賃の外更に割増金を徴収するや否やに係るのであつて、旅客所持の乗車券を無効として取扱ふのではありません。

【質問】 一旅客改札口通過の際改札掛不審のため呼止めたるに區間外乗車なる事を發見せり。尙通過の際所持の定期券は他人のものにして調の結果武藏野線(社線)の定期券改竄を發見せり。且又自己の期限經過の定期券を所持せる場合、運賃計算方如何ですか。乗車及降車したる場合です。

尙社線に對する定期券は社線内にして使用の事實を確認する事不可能なるも此れに對しまして運賃追徴の可否、尙可とすれば運賃計算方如何。(二年二月 東海道線 S T 生)

解答 (川西實夫)

御質問の場合は規則第四十一條第一項第二號又は第四號によつて他人名義(改竄のもの)の定期券を回收し、運賃及割増金は通用期間開始の日より發見當日迄券面記載區間(又は改竄したる區間)毎日一往復したのものとして一往復毎に(券面記載等級により)計算して徴収するのであります。

期限經過の定期券は單に所持せるばかり換言すれば現實に使用したのでありませんから速に該券發行所に返付せしむればよいと思ひます。

連帶運輸規則第十六條によつて規則第四十一條を連帶運輸に準用して居りますから、御質問の場合社線内も發見當日迄不正に使用したものと見做して省線と同様に運賃(社線の運賃)及割増金を收受するのであります。

【質問】 有效無効の見解に就て規則第百一條の第三、四、七項の場合、原札を有効と認むるや、將又無効とするや若し無効とせば細則第三十九條第二項に依り回收すべきものと解

す、然るに細則第百一條の質疑應答に於て原券不回收と爲すべき規定あり、これは有効と看做すべきや萬一有効としての取扱法ならば旅客に於て之を使用するとも何等弊害はなきものと解す(第七項の場合を除く、詳細に御解説を請ふ。(十一年十一月 神鐵 I H 生))

解答 (原田笹一郎)

規則第百一條の所爲ありたる場合に所持の乗車券を無効として回收するのは第五及第六號に該當するときのみであります(第百二條)、従つて所持の乗車券は全然使用しない限り有効であるから、貴見の如く後刻使用して差支ないのであります。

【質問】 本誌昨年十一月號神鐵 I H 氏質問、原田氏解答旅客規則第百一條第三、四、七號の場合原乗車券を回收せざるものは有効として後刻使用差支なき旨を解答され居るが、更に左記の件の解答を願ひます。

- 一、同條第三號區間外乗車の途中にて發見せしときは下車代印を押捺し、不乘區間の效力を認め得るが(十一年九月號十七頁所載)若し下車の效力なきものは當然回收すべきものなりや。
- 二、同第四號全區間無斷乗換のときは相當運賃割増金を徴收すること無論なるも、改鉄を

爲せし原乗車券は回收せずして如何なる方法により乗車せしむるや又拂戻を爲し得るや。
 一部無斷乗換は現在に於ては發見又は申告驛以後の乗車に對しては上下級の差額運賃を徴收して乗車せしめ居るが、此の場合前途に對する相當運賃を徴收し原券を旅客に所持せしめ其の効力を認め得るや。

三、同第七號の場合、原券に對する運賃は拂戻す者なりや。(十三年七月直方車掌室 大串生)

解答 (原田笹一郎)

一、單に區間外乗車といふも、同一線上に於ては所持の乗車券を考慮に入れる必要がない。何故なれば、同一線上に於ける區間外乗車は全然所持の乗車券に關係がない、故に之を無札旅客とする。併し所持の乗車券の途中驛から分岐する線路に所謂區間外乗車をするときは、細則第百九十六條の適用を受ける。而して此の場合未使用部分の乗車權利を旅客が拋棄しないときは、尙未使用部分に對しては通用期間中それを使用することが出来る。従つて其の未使用部分の證明を要する關係上、途中下車印を押捺する。併し此の場合、未使用區間證明用として何故に途中下車印を押捺するのであるか。其の理由は左の如くであつて、これ即ち本質問の解答となる譯である。前述の如く、未使用部分を更に乗車するといふ場

合は方向變更に非ずして、所持の乗車券の途中驛から分岐線内を乗車することになるのであるから、其の取扱方は細則第九十六條の適用を受ける。従つて此の場合は途中下車をする権利あることを前提とするが故に、精算驛に於て分岐驛に代りて途中下車印を押捺するのであるから、質問の如く途中下車の権利なきものであるときは之を回収すべきは又當然といはねばならぬ。

二、全區間乗換の場合は米車YK生質疑に對する解答「二」及「三」を参照して下さい。
 一部無斷乗車の場合に、發見又は申告後の乗車に對し無斷乗換區間を無札旅客とし、其の前途に就て上級乗換の扱をするときは上下級差額運賃を收受（割増金や運賃の計算に就ては細則第七十六條に依る尙この場合に於て原乗車券を回収すべきは勿論である）することは質問の通でよいが、無斷乗換區間に對して無札の取扱をなし、且其の前途に對して上級相當の運賃を收受するときは、一部乗換に非らずして全然別箇の乗車となるのであるから、原乗車券には何等の關係がなくなる。従つて所持の乗車券に對する運賃拂戻又は他日使用と云ふ問題を生ずるが、此の點に關しては米車YK生質疑「一」の解答を参照して下さい。
 三、乗車列車を指定された乗車券を以て指定外の列車に乗車した場合は、規則第一百一條所

定の如く無札旅客として取扱ふのであるが、現行規定に於てかく列車を指定して乗車券を發賣する場合は

(イ) 團體乗車

(ロ) 貸切乗車

之は「イ」「ロ」共に乗車券自体に列車を指定する

(ハ) 職工定期乗車券を發賣するとき

而して其の外にも普通乗車券としては、東京鐵道局で年々行ふ上野水戸間の觀梅列車、神戸鐵道局で年末年始に行ふ湊町山田間臨時列車等に對して該列車専用の乗車券を發賣するが如きは好箇の適例である、斯の如く乗車列車の指定ある場合に若し指定列車以外の列車に乗車したときは其の乗車列車に對しては効力のない乗車券であるから此れを無札旅客として取扱ふことは當然である、併し此の場合、所持の乗車券に對して運賃の拂戻を爲すや否やの問題に就ては團體、貸切、定期乗車券は暫く措き、前に掲げた或る列車に専用の乗車券なるときは左の二つの場合を想像して之を決定せなければならぬ。

(一) 指定列車出發前るとき

出發前ときは其の乗車券が改缺のものであれば旅行見合の條文を適用して運賃を拂戻して差支ないが、改缺後であれば驛限りで拂戻することが出来ない、尤も例示した臨時列車の如き場合は一旦發賣した乗車券に對して運賃の拂戻をしないことを條件として居るのが多い様であるから、本問の如き場合に假令列車は出發前であつても運賃の拂戻はしないことになる、要するに斯の如き乗車券を發賣する場合は、其の達中に運賃拂戻を爲すや否やを明示される筈であるからこれに従つて處理すればよい。

(二) 指定列車出發後

此の場合は乗車券其のものが既に無効になつて居るから之を回收すべき(規則第八條第二項)であるは勿論、全然運賃の拂戻を爲すべきものでない。

【質問】 無札について

(例一) 仙臺ヨリ鳴子行三等乗車券ヲ所持セル旅客ガ無斷ニテ上級ナル二等ニ乗車シテ居ルノヲ仙臺松島間檢札ノ際發見シ係員ハ仙臺松島間無札ノ取扱ヲナシ同區間相當運賃及之レト同額ノ割増金徵收シタ處、松島ヨリ前途、三等ニ乗換ル旨ヲ述べタノデ原乗車券ハ其儘所持サセタ上別ニ概算領收切符ヲ交付シタ處ガ其旅客ハ原乗車券及概符ヲ所持

シテ松島ヨリ前方ノ某驛ニ下車シタノニ(原券ノ着驛ニ下車セル場合ト見ルモ同様)其驛ニ於テハ概符表記ノ着驛デナイカラ精算出來ヌトテ概符ノ受取りヲ拒ンダソウデアル。

(例二) 大河原ヨリ松島着三等旅客ガ無斷デ上級乗換シテ居ルノヲ岩沼仙臺間檢札ノ際發見シ係員ハ前例同様大河原仙臺間無札ノ取扱ヲナシ相當旅客運賃及之ト同額ノ割増金ヲ徵收シ前途ハ旅客ノ申出デニ依ツテ下級ニ付原券ハ旅客ニ所持セシメ別ニ概符ヲ發行シタ處ガ其旅客ハ着驛下車ノ際原券ノミヲ渡シ概符ハ自己ガ藏シ置キ他日再ビ使用シタト認メラレル事實ガアル。

(イ) 斯る場合國有鐵道旅客及荷物運送規則第一百一條第四號に依れば無札の取扱をして相當旅客運賃及此れと同額の割増金を徵收すべきものですが、その無札の取扱をなす區間は全區間ですか(仙臺鳴子間?又大河原松島間?)又一部の區間のみで(仙臺松島間?又大河原仙臺間?)前途を有効としますか。

(ロ) 細則第七十六條に依りますと全區間無札の取扱をなし割増金は唯一部の區間に就いてだけ徵收する様に思はれますが如何。

(ハ) 即ち一部の區間の無斷乗換は無札としますか又一部の區間の無札となつた後全部を

乗換へた場合概符發行方及取扱方は如何。

(三) 序に細則第七十六條にいふ「乗車船區間」の意義は乗車券面の區間ですか又實際の現乗車船區間ですかそれともこれから乗車船しやうとする區間ですか。

(ホ) 前に例として示しましたが概符精算驛は規則第一百四條には(途中下車驛又は)着驛とありますが此の着驛は券面の着驛ですか又は實際旅行の終了驛ですか。

(ハ) 前例何れも規則第一百一條並同條の第一問答によつて原乗車券は此を回収せず旅客に所持せしめて置くから旅客は概符と原券と二種の乗車券を所持することとなつて、ために不正旅客は之を利用し例へば着驛等に於て(概符原券双方を渡すべきに拘らず)原券のみを係員に引渡し他日概符は有効期限内に使用しやうとする者がある又着驛でなくとも途中下車驛で原券にだけ下車印を受けて精算すべき概符を渡さずに藏し置きて他に使用する者もあるであらう。

此等不正使用を防止するには之を如何に取扱ひ又概符は如何なる發行方をすれば宜しいか願くば御指示あらんことを。(十四年十一月 仙臺車掌室 菅野生)

解答 (長谷川天地)

(イ) 規則第一〇一條第四號に依る無札旅客の取扱をするのは、無斷乗換區間だけでよいわけです。従つて貴君が示された例の場合では、仙臺松島間(例一)又は大河原仙臺間(例二)だけだといふことになります。

所で、檢札區間が仙臺松島間又は岩沼仙臺間であつても具體的に其の旅客を檢札したのが、どの驛間であつたかに依つて、一樣ではありません。其の檢札が利府松島間又は長町仙臺間であつたとすれば、其の無札區間は、仙臺松島間又は大河原仙臺間といふことになりませんが、それが若し仙臺岩切間(例一)又は岩沼増田間(例二)であつたとすれば仙臺岩切間又は大河原増田間が無札區間で、岩切松島間又は増田仙臺間は、上級乗換といふことになるのですから、此の點は誤解なきを望みます。

(ロ) 細則第一七六條は、無札旅客の取扱をする場合といふことを前提してゐます、さうして問題の場合は、規則第一〇一條第四號に依つて、其の無斷乗換をした區間だけが無札旅客だといふことになります。従つて無斷乗換區間外の前途の區間——貴君の示された例一の場合では松島鳴子間——は、原乗車券で復乗せしめるのですから、割増金を要求しない無札でもないのです。ですから、細則第一七六條を適用する餘地がないことになります。

尤も無断乗換を發見したのが、仙臺岩切間(例一)又は岩沼増田間(例二)で、旅客が前途松島迄又は仙臺迄乗換するものとし、それが急行料金だとすれば、細則第一七六條に依り得る場合が生ずる譯です(本誌第六卷第五號七六頁以下所載拙稿)。一部無断乗換に對する急行料金收受方に就て(參照)。併し問題のやうに、運賃の計算には關係がないのです。何となれば、無断乗換區間の運賃と乗換區間の運賃とは、計算の基礎、方法を異にするからです(規一〇一、一〇九參照)。

(ハ) 右にいふが如く、一部區間の無断乗換に對しては、其の區間だけを無札旅客として取扱ひます。従つて例一の場合に、仙臺松島間が無断乗換であれば、其の區間だけに對して無札旅客の取扱をし、松島から前途三等に復乗するものとすれば、原乗車券で前途を復乗せしめるのです。

又右の場合松島から前途を、やはり二等に乗換へるものとすれば、仙臺松島間の無断乗換と、松島鳴子間の乗換とに對し、概算領收切符一枚を發行し(細二〇五の五問答)、原乗車券を回收するのです(細二〇四)。此のことは、該無断乗換を仙臺岩切間で發見したときに、旅客が岩切松島間の乗換を希望する場合でも同様です。

(ニ) 細則第一七六條にいふ「乗車船區間」とは、割増金を要する區間と、割増金を要しない區間とを通じた、實際の乗車船區間をいひます。尙本條と問題の場合との關係に就ては(ロ)及(ハ)で述べた通りです。

(ホ) 規則第一一四條にいふ「着驛」とは、旅客の着驛——旅行終了驛——といふ意味です(細二〇五第二號參照)。で具體的にいふと、(一)上級乗換、経路變更等は券面の着驛(二)無札旅客の着驛、(三)方向變更の到着驛、(四)乗越の到着驛、といふこととなります。さうして貴君が擧げられた(例一)の場合——仙臺松島間に對してだけ無札旅客の取扱をしたとき——は、(二)に依り松島が着驛になるわけです。所が問題の場合のやうに、旅客が松島で下車せずに三等に復乗して旅行を繼續する場合に於ては、前途の下車驛(例へば小牛田)で精算(して回收)すべきであり、又途中下車しなければ、原券面着驛の鳴子で精算(して回收)すべきであります。此の場合小牛田又は鳴子は細則第二〇五條にいふ途中驛又は旅行終了驛(規一一四參照)であるとは純粹にいひ得ないですけれども、それに準じて精算しなければなりません。何となれば、概算領收切符は、規定上收受額が確定的でないのですから、必ず精算することを要するのです。それを着驛(又は途中下車驛)でないといふ理

由で拒絶するといふのは、旅客に對し甚だ不親切であり、且間違つた杓子定規の取扱といはねばならぬからです。

(ハ) 仙臺松島間の無斷乗換に對して、概算領收切符を發行した場合に、原乗車券を回収せぬから、旅客に不正乗車の機會を與へるといふ點は、まことに御尤だと思ひます。ですから、出來得る限り、車掌から途中下車又は着驛に電話して置く、といふことにされたいと思ひます。

それから、旅客が該切符を持って不正乗車をするの取締に就ては、其の切符には、發行月日及列車番號が記入されてゐるので、檢札又は改集札の際に於て注意すれば、容易に二重使用を發見し得るわけですから、此の點も併せて心掛けて貰ひたいと思ひます。

【質問】 無斷にて二等へ乗換(割増金を徴收する場合)を發見したる時に於て三等(三等には有効)の原乗車券により發驛若くは乗車驛(以下發驛と云ふ)を認定するを至當とすべきか、又此場合右の乗車券により發驛を認定し規則第一〇一條の無札の取扱を爲せば原券の發驛より發見驛迄の部分は其區間丈更に乗車又は拂戻の請求權あるものなりや若し其原券に前記の權利なく且つ前途使用し得る場合の外車掌が之を回収することの可否、又若し

回収し得るものとせばそれは規則第八條第二項の適用と思惟せらるゝが、然らば規則第一〇一條第一の問答との關係如何。(二年十二月 酒田車掌室 一愛讀者)

解答 (川西實夫)

一般の場合に於ては、無斷乗換の發驛又は乗車驛は旅客所持の乗車券で認定するのであります。

此の場合旅客が所持する乗車券は不正乗車の用に供したのでありますから御質問の場合に於て運賃拂戻又は乗車の請求を認めることは出來ないと思ひます。

旅客所持の原券は前途使用し得る場合の他車掌は之を回収して差支へありません。規則第一〇一條第一問答は前途使用の場合を豫想したのではないかと思ひます。

【質問】 私は鐵道教育雜誌愛讀の結果得るところ大いにあるものであります、此處に深謝の意を表する次第でありますそれで亦左記を御尋ねいたします。

記 (國有鐵道旅客及荷物運送規則運送取扱細則)

田舎に於ては(よく年寄などが話して居るのですが)男は十五歳女は十三歳から大人であるとかその故に滿十二歳を超えたる少年が漫然小兒乗車券を購求(A—B)A驛にて氣付かず

B 驛にて大人の乗車券でなければ無効であると云ふ事になつた場合（旅客は年寄の話を信じ全然悪意なきこと判明）は如何に運賃を追徴すべきか運賃の徴收方及原券の處理法方を三月號教育雜誌にて御指示下さい。

（旅客は取扱細則第七十七條二項に該當の者たる事判明）（十五年四月 田舎の者）
解答 （大澤勝次）

此の場合は規則第一〇一條五號の大人が小兒用乗車券を持つて乗車船したる場合でありますから同條に依つて其の乗車船區間に相當する普通旅客運賃又は特定運賃及之と同額の割増金を收受するのでありますが旅客に悪意がないこと判明すれば細則第一七七條二號を適用して割増金は之を免除して差支へありません。

【質問】 規則第一百一條の五の場合小兒用乗車券購求の事實が誤購なる旨事實申告ありたる場合の大人と小兒との差額徴收可なりや。

細則第二二〇條の「任意ニ不通區間ヲ旅シ」とあるは例へば信越本線城岡見附間不通の場合新津以遠行客に對しては柏崎新津間又は來迎寺新津間と解し越後鐵道又は長岡鐵道經由白山行乗車券別途購求せる客に對しては該區間不乘證明差支なきや。（三年二月 金澤車掌室）

曉生

解答 （川西實夫）

誤購求の事實が明な場合には左記の通り取扱ふことが適切な扱と思ひます。

一、改缺前なるとき

小兒運賃の拂戻をして別に大人の乗車券を購求せしむること。

二、改缺後乗車前なるとき

誤改缺として小兒運賃の拂戻をして別に大人の乗車券を購求せしむること。

三、乗車後なるとき

別に大人相當運賃を收受し、小兒運賃は上局の指揮を待つて拂戻をすること。

御質問の様な場合には柏崎、新津間又は來迎寺、新津間を不乘區間として不乘證明をして差支へありません。（然し今日では越後鐵道は省線となつて居りますから迂回乗車に準じた取扱が出来ます。）

【質問】 無日附について

無日附又は日附不明の乗車券を檢札其他の場合に發見した時若し其の乗務區間が長けれ

ば或は發驛に電報照會等に依つて乗務中にその返電を得て相當處置することが出來ますが、乗務區間が短かくしかも發驛が非常に遠方で電報照會に依るも容易に返電を得ず、且假令返電を俟つても乗務終了驛又は關係なき驛に於て返電を得などしては既に其時該乗車券を所持せる旅客の乗車列車は出發した後で自分が後で受取りなどしても何の役にも立たぬことが多いやうである、さらばといつて着驛に引繼いでも着驛でその客が必ず下車するものと定まつて居れば格別、さうでなくて途中下車などしては乗務員として何れの驛に引繼くべきか皆目分らず、而かも電報照會等したる場合折角途中驛に於て返電を得ても既に其時は何處かの驛に於て途中下車せるものとせばその電報照會も一向役立たぬことになる、又下車驛に於ても十分注意すれば兎に角、多數客の殺到する改札口に於ては到底それ迄乗車券に注意出來ぬやうに思はれる。殊にその乗車券が照會後初めて無効なるものと分るやうな場合客は下車した後であるとする益々問題となる、近年旅客の乗車券に對する智識發達せる結果、之を悪用して不正乗車せんとする者もある様に見受けられます。

勿論乗務中に於て處理出來ぬものは乗務員相互間に於て引繼ぐべきものでせうが、事實に於て引繼ぎ困難だけでなく假令引繼ぎを受けても其旅客を捜す中に二三驛は過ぎ殊に此

頃の旅客の鐵道に明るき結果としてその二三驛中に途中下車をなし而かもそれが期間經過等のために無効と分れば大いに困ることもあると思ひます。

さればとて着驛に引繼ぐのは場合により一層困難です、若し旅客が正直に着驛に下車するものならば格別、その手前の驛に於て途中下車をした場合、後で期間經過等のため無効と分るのが随分あらうと思ひます。

尤も前記の様な場合には嚴密に云はば乗車券として完全に具備したものでないから(無日附、日附不鮮明等のため)全然無効の取扱をなすべきものでせうけれども、無日附又は日附不鮮明のものは多くは出札掛改札掛の落度と認められ、云はば鐵道に責任ある場合が多い様に見受られますから此を初めから無効とするのは酷に過ぎ、といつて便宜の取扱をすると往々斯る無効(期間經過等)のものを發見することがあります。

而かも此が取扱方を詳細に規定したものはありません。此等は如何に取扱ひ如何なる處置をすれば宜しいか。願くば御教示を賜り度く存じます。(十四年十一月 仙臺車掌室 菅野生)

解答

(長谷川天地)

乗車券の無日付又は不鮮明のものは、これを理論的にいへば、規則第一〇一條第八號にい

ふ無効乗車券でありますから(運輸規程一三、細三一参照)。無札旅客の取扱をすべきものなのです。併し貴君もいはれる通り、出札掛が誤つて無日付で發行するといふ場合も實際には少くないのですから、一概に無効視するわけにはまわりません。ですから、車掌が車内で発見した場合には、其の乗車券を預つて置いて——純理からいへば、無効なものですから、回収すべきものなのです(規一〇一の三問答)——、發驛に照會すべきですが、區間が短くて其の邊のない場合で、旅客が途中下車をするといふやうなときには、其の驛に引繼いで置く又着驛であれば、これ亦驛に引繼いで置く、といふことにするのがよいと考へます。

右の場合旅客の下車驛又は着驛では、發驛に照會して確めた上で、有効、無効に應じて處理する。又旅客が發驛からの回答を待つて居れないといふやうな場合は、一應無札旅客として計算した收受額を預つて置いて、若し發驛の押印洩れることが判明したときは、これを旅客に返付するといふことにするのがよいと信じます。

【質問】 甲丙間乗車券所持者が甲乙間に於て紛失の申出でありたる場合其の事實を認知得る時は(甲乙間に於て車中檢札済み)乙丙間運賃を追徴(紛失乗車券は発見の見込なしと

旅客が斷念)の取扱方不可なりや。(二年五月 會津若松 齋藤勘次郎)

解答 (栗田采女)

本問の如き場合には乙丙間の運賃のみ再徴して差支無い事に細則第七十三條に規定されてありますから御参照下さい。

【質問】 左記御教示を願ひます

改缺ある入場券所持者が無札乗車(割増金を徴収する場合)しあるを発見したる場合該券により其發驛を認定することは如何。(二年十二月 酒田車掌室 一愛讀生)

解答 (川西實夫)

疑なき限り入場券に依つて無札乗車の發驛を認定して差支へありません。

【質問】 細則第七十五條によりますれば小兒用往復乗車券を大人使用せることを往路に於て発見せる場合は復片も無効として收受します。之を以て見れば往復乗車は一旅行と見なされます。然るに復片に對し拂戻(乗車見合せ)を請求せる時之に應じ差支ありません。是を熟考致しますと前項の場合と不合理の様に考へられます。小兒用乗車券を大人使用せるを復路に於いて発見されたる場合復片も亦共に回収致す理由御知せを願ひます。

(十五年十二月 H S 生)

解答 (川西實夫)

往復乗車券は一旅行を内容とするものなりや二個の旅行を内容とするものなりや否やの問題は別として、細則等百七十五條第一項第一號には小兒用往復乗車券を大人が使用する事實を往路發見のときは往復兩片を無効とする旨の規定があります。これは故意に不正の乗車をする事實を發見したるとき、復路に對しても不正乗車の機會をなからしむる一種の取締規定であります。然るに復片に對して復片の發見が旅行見合のため旅客運賃拂戻を要求したる場合之れに應ずるのは、不正行使の事實の有無が明で無いのでありますから一般規定によつて當然であります。以上の様な理で其の間兩者に何等の不合理もないと思ひます。

【質問】 細則第百七十五條第一項、第二號の場合に於て往路の運賃を追徴し得ざる理由如何。(三年三月 出雲今市 愛讀生)

解答 (川西實夫)

理論上は既に完結した往路の乗車にも遡及して追徴するのが合理的であります。鐵道側

に於て往路乗車の際發見しなかつた關係もあり、完結した往路の乗車に迄遡及せしむるの過酷と認めて斯様に定めたものと思ひます。

【質問】 細則第百七十七條第一項第一號は第二號に包含されるものでないのですか即ち第二號の例示となるべきものゝ様に考へられますか如何ですか。(二年五月 神鐵生)

解答 (川西實夫)

御質問の様に解釋するのが穩當の様に私も考へるのですが、當時立法者の考へは、同條の問答より想到すれば、善意、惡意を區別しないのではないでせうか。

【質問】 車掌檢札の際、全く勝手不案内の爲に二等車に誤乗し居る三等客を發見したるときは細則第百七十七條第二項に依り

通常乗車券の場合に二、三等の差額

規則第十八條の割引乗車券の場合は二等の全額

を徴收すべきや又はこの場合三等室に移乗せしめ差額賃金を徴收せざるを以て本旨とするや。(十三年六月 神戸車掌室 S K 生)

解答 (原田健一郎)

誠に結構な質問と思ふ。斯る所に氣のつかれたことを感服します、規定上から見れば如何にも第七十七條を適用して割増金は免除するが、運賃の差額は之を收受すべきであらう併し規定全體を通じて其の精神は質問の場合の如く全く勝手不案内の爲め誤乗した者迄之を追窮し様とするのではない。法は死物である。之を活用するは人にあると申すは斯様なことを申すのであつて、種田門司鐵道局長が旅客課長として、規則細則改正の當時自ら各地に於て改正規程の講演をされたとき「皆さんの一舉手一投足の巧拙に依つて此の規則類が活きるとも死ぬるとも如何様にも實現されるのであります」と絶叫されたのも亦此處にあると思ふ。併しながら實際に當つては、公平な立場に於て冷靜に考へ各種の事情を究め豊富なる常識を以て其の事實の判斷を誤ることなきを期せなければならぬ。

【質問】 列車發車間に一旅客構内を通行し無札なる旨を乗務員に申告して乗車せしときは乗務員に於て運送取扱細則第七十七條第二項を適用して差支へなきや。(十年九月)

米子驛 (S生)

解答 (立花榮吉)

此の問題は構内通行と云ふことと無札乗車といふことを二つに分けて考ふるが良いと思

ひます、そして通行禁止の箇所を無理に通つた其の行爲に對しては驛當事者が相當取締を爲すべきでありますから乗務員が之を發見した時は先づ以て之を驛長若は其の代理者に通告して其の處置を求むべきであります、それから乗務員としては驛當事者が之に對して通行を承認して來たときに始めて一般の場合と同様に無札の取扱をすれば宜い譯ですそしてこんな風にして乗せた者なれば割増金も自然取る必要がないでせう、然し此の問題に就ては地方に依つて色々な悪習慣もある様ですから實際問題としてはさう簡單には行かないかも知れません、兎に角通行禁止の箇所を通行する様なことは危険が伴ふことであるばかりでなく萬一怪我でもする様な場合があれば色々な面倒を惹き起す虞れもあるのですから、此の悪習慣は驛側係員諸氏の努力に依つて絶滅させる様にして戴くことを切望いたします。

【質問】 無札入場者及無改缺入場券所持者に對しては他の乗車券に於ける割増金の如き制裁制度の設けなきやに認めらる其の理由如何。(十年三月 神鐵 森崎生)

解答 (飯島利安)

入場券を持たずに出場する者は規則第一百一條の無札旅客とし又改缺のしてない入場券を持

つて出場する者も送迎の爲に入場した者とは認めない事に定めてありますから、これも矢張り無札の旅客として取扱をするのであります。(細則第七十八條及其の「質疑應答」参照) 故に制裁がない譯ではありません。

【質問】 乗車券を紛失したる事實は明かであるに本人現金を携帯せず従つて運賃再徴の途なき場合は鐵道營業法第二十九條第一項違反として告訴すべきものですか、此の場合運賃追徴と營業法違反とは全然別個の問題であつて運賃追徴の途がないから營業法違反になるといふ譯はないと思ひます、勿論實際問題としては臨機の處置を要するのですが法理上の御高見をお伺ひ申します。(十年八月 糸崎驛 AN生)

解答 (飯島利安)

鐵道營業法第二十九條の違反者は第三十條ノ二にある如く鐵道が之を告訴すれば營業法違反者として其の罪を問はれることになるのでありますから法律上の解釋とし運賃を追徴したとかしないとかいふことに關係はないのであります。そして告訴するとかしないとか云ふことも全然鐵道の自由なのですが數多の人を取扱ふ上からして偏頗があつてはなりませんから告訴すべき場合を夫れ々規定されて居るのであります。そして大體鐵道では損害を

蒙るやうなときだけに告訴するやうになつて居ります。

【質問】 一旅客往路に於て復片を具備せざる乗車券を所持し而かも正當なる理由(乗務員に於て紛失と認めらる)ある場合往復賃金を徴收して再徴證明書を發行して差支なきや。(十年九月 米子驛 OS生)

解答 (立花榮吉)

往片使用中に復片を具備せざる往復乗車券は無効であるといふ見地からすれば、本問の場合にも旅客所持の往片は之を無効として處理すべきかの如くにも考へられます、然し質問の意味をよく玩味して見れば復片を紛失した事實を認め得るといふのであります。然しそんな場合にまで其の往片を無効とするのは忍びない様に考へられます。従つてこんな風に事實の明かなるものは便宜の處理として特に有効の取扱を爲し復路乗車の際に尙紛失券を發見しなかつた場合に始めて復路に對して尙相當運賃を取り立てこれに對して再徴證明書を發行すれば宜いと信じます。

【質問】 甲驛より乙驛經由丙驛着往復乗車券所持の旅客が往路に於て乙驛に途中下車せ

んとしたるに乗車券を紛失したる爲め致方なく更に相當運賃を支拂ふにより再徵證明書を發行され度しと請求ありたる場合乙驛係員は往復分の運賃を再徵して證明書及追徵切符を發行するものなりや、又は片道分の運賃を再徵して證明書及追徵切符を發行するを正當とするや、若し往復分を再徵し得るものとせば追徵切符の發行方如何。(十年十一月 神鐵)

宮川生)

解答 (立花榮吉)

再徵する運賃は片道分でも往復分でも旅客任意の運賃で差支へありません、どちらにしても追徵切符の記事欄及再徵證明書の摘要欄に其の要旨を記入して置けばよいでせう尙往路の途中驛で往復分の運賃を追徵する場合は追徵切符を往復各別に發行する方が處理上便利であると思ひます。

【質問】 車中にて乗車券を紛失したるため車掌に申告して概算額を支拂ひたる旅客が着驛に於て紛失乗車券を發見し、出場の際に之を概算切符と共に提示して概算支拂額の拂戻を請求せる場合の取扱方如何。(十一年七月 助川驛 一會員)

解答 (原田笹一郎)

本問の場合は先づ概算切符の精算を行ひ、再徵證明書を發行して細則第一八一條其の證明書を發見した乗車券とを收受し、運賃の拂戻をなすべきことは、後に至りて拂戻の申出ありたる場合と毫も異なる所はありません。(細則第一八五條)

【質問】 福島より山形驛行き乗車券所持者が郡山に誤乗なし該券紛失したる旨申出ありたる場合の取扱方如何。亦再徵證明書の要求ありし際の發行方如何。併せて不足日報の記載方。(二年三月 上ノ山驛 幸平)

解答 (川西實夫)

細則第二百七條による誤乗の取扱方は乗車券を所持して居ることを前提として居るのでありますから、乗車券紛失の場合にもこの便宜的な取扱方を認むるかどうかは多少議論のあることと思ひます。私は乗車券を紛失した場合には事實上誤乗の事實を判定することが困難でありますから斯様な場合迄細則第二百七條の誤乗の取扱を認めるべきものではないと思ひます。たとへ誤乗の事實が判明しても、乗車券を紛失したるときは一應乗車券を持つて居ないものとして換言すれば乗車券を購求せずに乗車したものととして運賃を徵收するのでありますから御質問の場合には福島郡山間及郡山山形間の運賃を徵收し、再徵證明書に

は細則第八十六條問答の二の様に郡山、山形間の運賃を追徴欄に記入し摘要欄に「郡山、山形間乗車」と記載するの他福島、郡山間誤乗の申立ありたる旨を書いてをけばよいと思ひます、後日福島、山形間の乗車券を発見して追徴額拂戻の要求があつたとき福島、山形間の運賃の外誤乗區間たる福島、郡山間の運賃をも併せて拂戻するかどうかは事務所又は鐵道局の特別詮議としてはいかがでせう。

【質問】 甲乙間及乙丙間との併用使用せんとする乗車券に對し甲丙間優等乗換（甲にて申告）せし場合に於ける賃金徴收方は兩區間各別の合算額なるや又は全區間の通算額か。

（十四年十一月 京都 質問生）

解答 （大澤勝次）

併用と云ふことは區間の連続した二枚以上の乗車券を以て一人の旅客が全區間を乗車したと云ふときに便宜之を全區間の一枚の乗車券を持つたものと看做して取扱と云ふことであるから質問の如き場合は全區間の通算額で差額を收受して宜しいし又別に乗換の取扱をしても差支はありません、要するに右の場合の取扱方は規定で定められては居りませんから機宜の方法で處理すべきであります。

【質問】 上野水戸間三等乗車券にて北千住より乗換し高萩迄そのまま乗越したる場合上野水戸間通用期間二日と水戸高萩間通用期間とを併合するや否や併合すとせば上野水戸間三日間を要するも差支へなきや否や。（十五年十月 水戸 入野生）

解答 （川西實夫）

現行我國有鐵道旅客又荷物運送規則に於ては乗越は別途の旅行として取扱つて居りますから、御質問の場合には北千住水戸間三等より二等の乗換に對するものと、水戸高萩間乗越に對するものとの二枚の概算切符又は追徴切符の發行を要しますから通用期間流用に関する問題は起りません。

【質問】 上野水戸間乗車券にて水戸に近づき高萩乗越の申告ありたる場合通用期間は上野水戸間と水戸高萩間の各通用期間を併合したるものを概算切符に記入すべきや否や。（十五年十月 水戸 入野生）

解答 （川西實夫）

現行我國有鐵道旅客及荷物運送規則に於ては乗越は別途の旅行として取扱つて居りますから通用期間併合に関する問題は起りません。

【質問】 前記質問に關し運送契約上法理上當然御回答の如しとせば其のことも併せて御教示御願ひ申します。(十五年十月 水戸 入野生)

解答 (川西實夫)

旅客運送契約ありや否やの問題は別として私は旅客運送契約の存在を前提として御質問に對して意見を述べて見ます。

乗越は運送契約内容の變更なりや又別箇の運送契約なりや否やこれが解決は從つて現行取扱の法理上の當否が決定します乗越を別箇の運送契約なりとすれば現行の取扱に何等疑問は生じないけれども、契約の内容の變更なりとすれば相當の問題が生ずるのであります、契約は當事者間(旅客と鐵道當事者)に於て別段の意思表示をすれば(法令又は公序良俗に反せざる限り)其の意思に従ふは勿論でありますが然し我鐵道の如く多數の旅客を相手に事務を遂行するために旅客の意思により各々取扱を異することは一定の範圍を超えては到底不可能であります故に或範圍内に於いては一定の取扱を定め置き旅客の意思如何を考慮せざることを必要があります次に別に何等の意思表示を爲さざるときは意思解釋の問題に歸着するのであります、我國現行旅客運賃は遠距離遞減法によれるを以て乗越を別箇に計

算するときには通算による場合より運賃は相當高額に達します、通用期間、下車回数、別箇の計算によるか相當利便あるが如く見えるも原券區間に對し流用出来ないため却て不便である等より見れば旅客は乗越を別箇の運送契約となさずして契約の内容を變更する意思なることを容易に推定することが出來ます又理論上これを見るに甲乙間乗車券を購求し更に其の乗車其のものを丙迄延長したる場合と最初甲より丙迄乗車券を購求したる場合とは何等異なるところは無いのであります。

これにより之を見れば乗越は別箇の契約にあらずして契約の内容の變更であると思ひます然らば現行の取扱は以上の理論に反することゝなりますが、鐵道の如き多數の旅客を相手に事務を遂行するものは一律に理論にのみ合致せしめ取扱の難易を度外視することは最も考慮を要するところであります。乗越の如きはしばしば起る事柄で車掌が乗務中又は改札掛が短時間にこれを處理する場合に運賃、通用期間、下車回数等を各々通算により計算しもつて原券のそれと比較することは非常に困難の問題でむしろかゝる場合は理論に反しても取扱の簡便による適當として現行の如き制度が制定せられた所以であります。

【質問】 鐵道教育第十號質疑(五二頁)に水戸入野氏の質問に對し旅客課川西氏より解答

ありましたが私等の解釋と甚しく違ひますので失禮ながら入野氏の質疑順に私の卑見を申述べ今一應川西氏の御説明(條文あるものは條文を入れて下さい)を煩し度いのです。

記

(イ) 問の通りでいゝと思ひますが。

そして追徴切符又は概算切符も徴收事由を、乗換、乗越として一葉の發行にて澤山でないでせうか。

(ロ) 問の通りでいゝと思ひますが。

(ハ) 同上。

解答に上野水戸間の復片と水戸高萩間の追徴切符との二葉で託送するとありますがそれは旅客及荷物運送取扱細則第六十五條第二號に反則ならぬでせうか。

(ニ) 前記の通りで乗越は乗換と同じく運送契約の内容變更だと思はれますが。(二年四月
HT生)

質問 (川西實夫)

HT君ばかりでなく熊谷驛改札掛某君よりも前陳の様な御質問に接しましたが、私はむ

しろ奇異の感に打たれて居るのであります。左に御質問に對して大體の意見を述べてみます。

乗越に對する立法論は別として苟も現行制度では乗越は別箇の旅行として取扱ふものであることは御承知のことと思ひます。

即ち規則第十一條第一項第一號で乗越の場合は、乗越區間に對する相當運賃を徴收することを規定し、細則第三十四條及第四十一條の反面解釋で乗越區間に對する通用期間及び途中下車回数は別途に計算することとなります。又當時立法者の意思も乗越は別箇の旅行として規定したことは、細則第三十四條の問答中第二問で明であります。

乗越に對して追徴切符を餘儀なく原券の發驛(往復乗車券の復片の所持者)又は途中の驛で發行する場合には、原券の區間及び乗越區間に對する二個の旅行を一枚の追徴切符に併記することは現行の制度上不可能であることは容易に御了解のことと思ひます。御質問の様に追徴切符の理由を乗越として、原券の發驛又は途中驛で之を發行して原券を回收したならば次の様な違法の取扱とならないでせうか。

一、規則第五條に違反すること

(例) 函館、札幌間乗車券所持者が旭川驛迄乗越を(函館又は途中驛)で要求したる場合
 通用期間は規則第五條によつて原券の函館札幌間は(一七九、一哩)三日間、乗越區間札
 幌、旭川間は(八八、六哩)二日であります。この兩通用期間の五日を一枚の概算切符又は
 追徴切符に記入すると、函館、旭川間(二六七、七哩通用四日間)に對し初めより函館で一
 枚の乗車券を購求するよりも、乗越の取扱を受けたがために旅客は通用期間一日を利用する
 こととなり従つて規則第五條に違反することとなりません。

二、規則第九條に違反すること

途中下車回数も通用期間と同様に乗越の取扱を受けたがために、直通の一枚の乗車券を
 購求するよりも一回だけ旅客が利益することとなります。

以上のような理でありますから乗越區間と原券區間とは同一の追徴切符に併記することは
 出来ません。

元來乗越は原券の着驛に接近して其の取扱をすることを豫想して規定したものであると
 思ひます。

即ち原券の發着區間が相當遠距離であるとき、其の發驛又は途中驛で前途の乗越區間に

對して追徴切符を發行すると、乗越區間に於ける通用期間は追徴切符の發行當日より進行
 しますから、肝心の乗越區間に到つたときは、既に通用期間が經過して居る様なこととな
 ります。又規則第六十五條第二號で乗越に對して追徴切符を發行したときは原券を回
 收することを規定してをります。これは原券の着驛に接近してのことを豫想したものと解
 する他はありません。

以上の様な事情でありますから、旅客が原券の發驛又は途中驛で乗越の取扱を請求した
 ときは、むしろ着驛に接近して其の請求をする様に通告したらよいと思ひます。強いて原
 券の發驛又は途中驛で乗越の取扱をするときは、乗越區間に對して追徴切符を發行しその
 記事欄に「原券不回收」(回收することの出来ない特殊の乗車券ではないが、これに準じて)
 と記入して原券は旅客に所持せしめる外はないでせう。

以上述べたこと(イ)(ロ)(ハ)共各々列記的に述べなくとも御解りのことと思ひます。

(ニ)は茲に改めて御答する必要もないでせう。

【質問】 旅客荷物運送規則第一百條第二問答による場合、通學生等の爲め設けたる三等
 定期混合列車をも含むの意なりや。(十二年二月 福島 WT生)

解答

(原田健一郎)

下級乗換は接續列車に相當級車室の設けなき場合も之を認むる様になつて居ります。従つて質問の様な場合も當然含むものと解して宜い譯であります。つまり通學生等の爲めに定期の混合列車を運轉する時でも、其の列車に乗車すべき旅客を學生丈に制限した譯ではなく、一般に解放するのが普通であるからであります。夫れ故萬一乗車すべき旅客を通學生に限定したならば、通學以外の旅客は乗車することが出來ないのであるから、本問題は之を惹起するの餘地はないこととなります。

【質問】

佐世保發小倉着の公務旅客折尾より直方に方向變更を申出でたる場合大正二年

三月達第二百十七號第十三條に依り變更區間に對する官用證を提供したるときは折尾小倉間賃金と折尾直方官用賃金とを比較し後者の賃金少きを以て切符裏面に證明したる上原券にて乗車せしむべきなり、而して官用證を提出せざるときも折尾小倉間と折尾直方間との普通賃金を比較し後者の賃金少きを以て矢張り前段同様原券裏面證明の上乗車せしむべきなり。

右に依れば未乗車區間より變更區間が遠距離なる場合は別として本問の如き場合は官用證

を提出するも提出せざるも同じこととなり官用證の必要なきが如く思はる理由如何。

(十年十二月 門鐵 若松車掌)

解答

(立花榮吉)

變更乗車區間に對する運賃が不乗車區間の運賃より少額なるときは別に官用證を提出せしむる必要はないのであります。官用旅客半賃輸送取扱手續第十三條は官用旅客が方向又は經路變更乗車を爲す場合原則として一般手續即ち變更乗車區間と不乗車區間との普通運賃を比較し變更乗車區間に對する運賃が高額なるときは其の不足額を收受せよ、但し此の場合變更乗車區間に對する官用證を提出したときは該區間官用割引運賃を以て計算した不足額を收受せよとの意であります。

【質問】

往復券の復片に對し方向變更の取扱をなし得るや。(十一年七月 長野 亭能生)

解答

(原田健一郎)

方向變更を認めない場合としては規則第十九條、第一百十二條に其の旨を規定して居ります故に右規定以外のものは往復乗車券の復片でも方向變更の取扱をして差支へありません。

【質問】

水戸にて水戸上野間往復乗車券を購求し上野に至り即日歸るに際し高萩迄手荷

物託送の都合により上野驛改札掛に高萩迄乗越申出た場合
上野水戸間通用期間四日と水戸高萩間二日とを併合するや否や併合すとせば上野水戸間五日を要するも差支なきや否や。(十五年十月 水戸 入野生)

解答 (川西實夫)

上野改札掛は水戸高萩間乗越に對する追徴切符を發行しますから御質問の如き通用期間流用の問題は起りません。

旅客は上野水戸間復片と水戸高萩間の追徴切符の二枚を提出し高萩迄手荷物を託送することが出来ます。

【質問】 概算切符所持の客が途中驛より許諾を得て方向變更を爲したる場合の取扱を問ふ但し該概算切符は正當額より不足且未精算のものにして方向變更區間は現等級より劣等のものなり。(十年八月 札鐵局 明石登雪)

解答 (飯島利安)

概算切符所持の旅客に方向變更の承諾を與ふる場合は曩に領收したる概算額を精算した上で第二の切符を發行するとか或は更に精算額を領收した上でなければ第二の概算切符を發

行することが出来ないと思ひます、それで本文の場合は其の何れによつた場合をいふのであるか其の邊を明かにした上でなければハッキリしたお答は出来ません。

【質問】 東北本線岩沼以北發、亘理、湖北經由千葉行乗車券所持客が第八〇二列車に乗車し岩沼以北に於て「上野に下車し兩國橋より乗車したき旨」申出たる場合の取扱方如何。

(十四年五月 上野車掌室 H U 生)

解答 (立花榮吉)

上野に方向變更の取扱を爲し、兩國橋千葉間は別に乗車券を求めてもらふより外はない。

【質問】 乗車券の發驛以外の驛に方向變更の申出ありたる場合之をなし得るや。

イ、例 發驛自天王寺至高田の乗車券所持者が高田にて橋本に方向變更請求したるとき

ロ、例 自天王寺至王寺の乗車券所持者が高田にて五條に變更請求したるとき。(二年二月 高田 泉華生)

解答 (川西實夫)

方向變更とは乗車券面に記載してある發着區間の途中驛から一部の區間を異つた方向に變向して乗車する場合及發驛から之と反對の方向に全部變更して乗車する場合等であります

から御質問の例示の様な場合は一般の觀念上方向變更と云ふことが出来ないではないでせうか。又現行の規定はかう云ふ場合を豫想して居ないものと思ひます。

併し御質問の様な場合が澤山ありとすれば、將來大いに考究を要する興味ある問題であると思ひます。

【質問】 東京發大森着乗車券にて大森又は品川より東京着に方向變更の請求ありたるときは旅客及荷物運送規則第百十一條の「異ナル區間」にあらざるを以て承諾し得ざるものと認めらるゝが之が取扱を爲すも鐵道が何等の損害を蒙らざるに特に制限したる理由。(二)

年二月 函館 研究生)

解答 (今井榮次郎)

御質問の様な方向變更は鐵道の運賃が遠距離遞減法を採用して居る爲鐵道に於て損をする場合があるのであります。若し假りに之を許したとしますると左の例に就て説明する様な不合理を生ずるのであります。



今A C間の乗車券を購求して乗車した旅客が途中B驛に於てB C間の旅行を止めBよりDに方向變更を申出た場合

此の場合の各區間の哩程を

- A C間 三〇〇哩
- A B間 一〇〇哩
- B D間 三〇〇哩

とすれば此の方向變更の不足賃として追徴する運賃は

B C間二〇〇哩分の運賃四圓〇〇錢とB D間三〇〇哩分の運賃五圓四〇錢との差額一圓四〇錢であります。

然るに今此の旅客が初めからBとDとに旅行する目的の爲に乗車券を購求するならば其所要運賃はA B間乗車哩(一〇〇哩)に對する運賃二圓三〇錢とB D間乗車哩(三〇〇哩)に對する運賃五圓四〇錢即ち七圓七〇錢であります、今此の兩方を比較しますれば同一目的を達する爲めに一方は最初C迄の乗車券を購求し其の後方向變更をした爲めに六圓八〇錢(最初Aから乗車の際A C間の乗車券を購求するに要した運賃五圓四〇錢と方向變更の不

足賃一圓四〇錢との合算額)で済み一方は七圓七〇錢即ち九〇錢丈け高い運賃を要したことにあります、之れは前にも述べました通り遠距離遞減法の關係であつて其の乗車哩程の長短に依つて鐵道が損をしない(貴殿の御質問の實例の如き)場合もありますが其の度毎に一々運賃を計算して見てから此の場合損をするから方向變更の取扱はしない、此の場合損をしないから取扱つてよろしいと云ふ様に取扱を二、三にすると云ふことはいたづらに現場従業員の手数を増すばかりでありますから此の様な方向變更は總て取扱はないことにして居るのであります。

【質問】 長岡發青森着客が羽越線經由の乗車券を以て磐越線新庄秋田經由に變更の場合賃金徴収方

(實例) 新津、酒田、秋田經由と磐越福島、新庄、秋田經由の賃金よりは新津、秋田、青森間の賃金と磐越小牛田、盛岡、青森間の賃金の方九十一錢低廉となる。

不乗車區間と雖磐越福島、小牛田、盛岡、青森間と新津、秋田、青森間との差額を徴収すべきものと思料するが如何。(十四年一月 盛岡驛 S R 生)

解答 (立花榮吉)

秋田迄經路變更の取扱ひをして一向差支ない、寧ろその方が當り前なのであるが、東北本線と奥羽線とは特定關係に在る爲あ、此の場合には青森迄經路變更の取扱ひをした方が、追徴額も廉く而かも秋田青森間を乗車せんとする旅客の希望をも満たすことが出来るから、其理由をよく説明して青森迄の經路變更として扱つてやる方が親切である。但し此扱は旅客に無斷でやつてはいけない。旅客の請求以外のことであるから、無斷でやると却て疑念を起させ、折角の親切が不親切になる虞がある。充分の説明を與へることを忘れぬ様にせねばならぬ。

【質問】 小濱より京都(綾部經由)迄の普通乗車券を購求し更に別途福井迄の往復割引乗車券を購求し歸路前途併用の目的なりしが敦賀より米原經由に變更方前途乗車券併用提示して申告せり如何取扱ふ可きや。(十四年三月 金澤車掌室 E N 生)

解答 (立花榮吉)

質問には旅行の順序が明かに書いてないから、どういふ場合のことを質問して居らるゝのかはつきり判り兼ねますが、想像するに、其の旅客は最初小濱福井間の往復券で福井へ行き、同驛より復片で乗車し、小濱綾部を經由して京都へ行く爲めに、其の復片と最初に求

めて置いた小濱京都間の片道券とを併用する積りのところ、敦賀で行程を變へて米原を經由して京都へ行かんとし、右の二枚の乗車券を示して経路變更の申告をしたものと思はれるが、それなれば、福井京都間(小濱、綾部經由)の乗車券を以て米原經由に變更するときと同様兩経路の運賃を比較し、若し米原經由の方が廉ければ、原券(二枚共)に「何々間乗車券と併用」「米原驛經由承認」と記載し之に驛名小印を押捺してやれば宜しいのであります。

【質問】 岡山驛發行京都行乗車券を所持せる旅客加古川驛にて播丹鐵道經由谷川行の別途乗車券を購求して谷川に來り原乗車券(加古川にて途中下車の印なし)を福知山經由京都に経路變更の申出ありたる場合谷川驛を起點とする福知山經由京都の賃金と加古川京都間の未乗區間に對する賃金の差を計算すれば可なりや。(十四年十月 谷川驛 大西生)

(谷川驛は共同使用驛として)
解答 (立花榮吉)

乗車開始後の旅客に對しては、規則第百十一條に依る方向變更又は経路變更の取扱はするが、質問の如き途中驛より別途に他の地點に行きそれから先きの部分に付て方向や経路を

變更する様な扱は出来ません。

【質問】 (一)上野發青森行き乗車券所持者が新庄に至りて陸羽東線東北線經由の申込ありたる際、運賃計算方は如何にすべきか

(二)上野發青森驛行き乗車券所持者にして仙臺に所用のあるに山形に來たりて斯く申出ありたる時の取扱方如何。(二年三月 上ノ山驛 幸平)

解答 (川西實夫)

(一) 上野、青森間の乗車券では旅客は東北本線又は奥羽本線の何れを乗車しても差支ない換言すれば旅客は兩經由線路中何れか一つを選択するの權利を有つて居るが、一旦何れかの線路に一區間でも乗車すれば、其の線路は特定(乗車する線路が決定する)して最初から經由線を指定したと同一になりますから御質問の様に上野青森間乗車券所持者が新庄で陸羽東線、東北本線經由に變更の申出があつたときは、不乗區間である奥羽線經由新庄青森間運賃と變更區間である陸羽東線、東北本線經由新庄青森間運賃との差額を徴收して、其の申出に應じて差支へありません。

(二) 第一問に述べた様な理由でありますから、現行制度上は山形より陸羽東線、東北本

線經由に経路變更の取扱をなし、小牛田、仙臺間は細則第九十六條の分岐線往復乗車の取扱をすればよいと思ひます。

【質問】 信越線長岡驛より北陸線經由大阪行乗車券所持客直江津より高田驛間の別途往復概算切符を以て高田驛に下車せり(原券には直江津驛代印押捺せり)翌日乗車の際中央線經由に變更申出ありたる場合の取扱方如何。(二年五月 S日生)

解答 (栗田采女)

御質問の場合は原券(長岡より北陸線經由大阪行乗車券と直江津高田間復片)の不乗區間即ち高田大阪間普通運賃と中央線經由高田大阪間普通運賃とを比較して其の差額を追徴して経路變更の取扱をして差支ありません。

【質問】 規則第一百二十二條と細則第二百十九條第二項とは撞着する様に思料さる又迂回乗車中に下車したるときは経路變更の取扱を爲すに上級に乗換を爲さんとするときは別途に上級相當の運賃を收受すると如何なる意味より出でたるものなるや。(十年八月 札鐵局)

岡本生)

解答 (飯島利安)

規則第一百二十二條に依れば一部復乗となる経路變更の取扱は出来ない筈であるに拘はらず、細則第二百十九條の第二號の場合には一部復乗となるものでも経路變更として差額運賃を追徴するといふのでありますからお説の如く感ぜられるのはお尤もだと思ひます、然し前者は普通の場合であり、後者は例外のときでありまして已むを得ざるに出でたることと思ふのであります、それから細則第二百十九條に依つて迂回乗車をさせるときには運賃の差額を取立てずに所謂「只」で乗せるのでありますから途中で用達などをせず目的地まで直通すべき筈なのであります、夫れにも拘はらず客は迂回乗車中に、途中下車をして用達をするのでありますから一般の場合と同じ様に運賃の差額を取ることにされたのであります、又これに對し上級乗換を認めないことにされたのは取扱を簡單にする爲に「パス」の場合と同じ振合——即ち迂回乗車をさせる區間に對しては運賃を取つて居らぬのであるから乗換區間に對して別途に運賃を取立てることにされて居るのであります。

【質問】 経路二途以上ある場合

例へば野付牛發札幌行乗車券所持者(名寄深川經由)が網走本線中驛に下車し更に湧別名寄線を経由する目的にて中驛より野付牛迄は別に乗車券を購入せずして野付牛着接續列車

に乗車し其儘名寄深川經由の途中車内檢札の際に發見したる場合如何に處理すべきものなりや。(十二年三月 札幌驛駐在 加藤生)

解答 (原田笹一郎)

本問は先づ第一に野付牛から網走線の甲驛まで如何にして乗車したのであるかが、判明して居らなければお答へに困ります、何となれば最初網走線の甲驛へ下車するに就て原乗車券の經由線路を變更し、網走線經由のものに確定して網走線内で下車したものとすれば野付牛と網走線の甲驛間が復乗となりますから、再び之を湧別線經由に變更することは出来ませんし又野付牛と網走線の甲驛間を原乗車券に關係なく別途に乗車したものとすれば湧別線を経由するのが當然であつて此のときの問題は網走線内の部分だけに局限されるか若しくは原乗車券に改竅がないといふ點に限られる様に思ふからであります、従つて質問者の問はんと欲する所が果して那邊にあるかが判明しませんが便宜上三つの場合を豫想しまして述べて置きます。

第一 原乗車券を網走線經由のものに變更し其の取扱を受けて網走線の甲驛に下車したるものなるとき。

右の如く經路變更の取扱を受けて乗車したものであれば假に旅客に悪意のなかつたものとしまでも細則第七十七條を適用する餘地がないのでありますから(此の點に就ては前にも鳥渡述べて置いた如く)、最早名寄線經由に變更する取扱は出来なくなるのでありますそれは網走線の甲驛と野付牛間が復乗となつて規則第一百十二條に抵觸するからでありますされば此の場合には網走線の甲驛(湧別線經由)と瀧川までの間即ち原券面の區間に屬する部分に對し(無札無斷乗車區間に對し割増金を要するものは勿論之を取立ねばならぬ)としての取扱を爲し瀧川から前途だけを原乗車券で乗せる様にするの外はないのであります。

第二 原乗車券に關係なく網走線内 野付牛驛と甲驛迄の往復乗車券を以て乗車したとき(此れは質問外に屬することでありませんが便宜上掲げたのであります)。

此の場合は甲驛野付牛驛間の乗車券と原乗車券との併用になる譯でありますから規則第八條第三問答に依つて取扱をすればそれで宜しいのであります。

第三 原乗車券に關係なく網走線内(野付牛驛と甲驛間)の片道乗車券を以て乗車したとき。

此の場合であつても下車した甲驛から再び乗車するとき、更に甲驛野付牛驛間の片道乗車券を買つて乗車するものなれば前述の如く併用の取扱を爲して差支ないのであります。けれども甲驛野付牛間が無札であつて、而かも原券が無改缺のものであつたとするならば、規定上原券面區間も無札として取扱をせねばなりませんから、更に甲驛からの全區間に對する規定の運賃を取立て、原乗車券に對する運賃は規則第百十五條に依つて拂戻を請求させるが宜しいと思ふのであります。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送規則第二十六條の區間並経路二途以上ある場合、例へば仙臺發上野行乗車券所持者が常磐線甲驛に下車し、更に東北本線を経由する目的を以て甲驛より岩沼驛迄乗車券を購求し該券を岩沼に交付せずして接續列車に乗車し前途途中驛にて下車の際之を發見したる場合は如何なる規定により處理すべきや御教示を乞ふ。

(十一年十一月 福島 T A 生)

解答 (原田健一郎)

規則第二十六條の特定區間は、旅客運賃は近距離の哩程に依り計算するのですが乗車に就ては孰れの線路を経由するも全然旅客の自由であります。併し其の自由は未だ經由線の選

擇が確定しない前であればならぬ、然るに本例の場合の如きは、既に岩沼より常磐線の甲驛に到達したのでありますから本旅客は經由線路に常磐線を選択したものと見なければなりません、従つて經由線路は既に確定したから、無條件で他の線路を経由することは出来ません、依つて本例の場合は少くも岩沼と同驛以南の發見驛迄は無札旅客として規則第百一條に依る取扱を爲すべきであります、若し最初より東北本線經由の目的であつたとしたならば、岩沼と常磐線甲驛間は細則第九十六條の所謂分岐線内乗車の取扱を受け——即ち往復分運賃を支拂ひ、東北本線經由の意思を明かにして置かなければならないのであります。

【質問】 大阪東京間乗車券所持客が岐阜に到り米原經由新潟に行きたい旨申出だ場合、岐阜で途中下車印を押捺し岐阜米原間往復乗車券を購求させ一旦米原に歸らしめ米原から其の復片と元の乗車券(岐阜東京間有効)とを併用して新潟に方向變更の取扱が出来るでせうか。(十五年八月 出雲今市車掌室 R T 生)

解答 (川西實夫)

國有鐵道旅客及荷物運送規則第一百十二條に於て一部復乗となるべき方向變更又は経路變更

の取扱を爲し得ざることを明示す、本條の精神は云ふ迄もなく現今我國に於ける運賃の計算は遠距離遞減法を採用せる結果旅客賃金算出の根據を爲す哩程はすべて復乗開始驛にて打切り(規則第十六條)復路は別途計算とするものとす従て方向變更經路變更もこの原則により當然に出でたるものとす故に前示の問題の場合岐阜驛に於いて同驛を基點とする方向變更又は經路變更の取扱不可能なるは言を俟たざるも岐阜米原間の往復乗車券を購求せしめ一旦米原驛に引返しもつて米原岐阜間の復片と原乗車券を併用し方向變更を爲し得るや否やの問題は多少これと趣を異にし研究を要するものとす以下可否兩論を述べ以て質問者に答へんとす。

取扱否認論者曰く「岐阜米原間の往復乗車券を購入し其の復片を原券と併用して方向變更の取扱を受けんとするは規則第一百十二條の所定を潜る所謂脱法行爲たるを以て問題の如き取扱を爲すことを得ず」と然し往復乗車券を別途購求するときは原乗車券とは全然別箇の旅行にして第一百十二條の遠距離遞減法により一部運賃を免るゝことを防止するの主旨に反せず且つ復乗區間打切計算の原則に何等抵觸するものにあらず依つて論者の云ふ如き脱法行爲にあらざるのみならず形式上より云ふも規則第一百十二條復乗云々に全然抵觸せざるも

のなり。

第二説は岐阜米原間の往復乗車券を購求し米原驛に引返し同驛にて原券と復片を併用して正規の取扱を受けんとするは何等規則第一百十二條に反せず旅客はこの二枚の乗車券により米原岐阜間及岐阜東京間即ち米原東京間を乗車する權利換言すれば鐵道に對し米原東京間の運送債務履行の請求權は乗車券が二枚なると一枚なるとに差異無きを以て問題の方向變更は當然爲し得るものとす。

要するに本問題を冷靜に考ふるに於いては岐阜米原間の往復乗車券を購求せしむるときは遠距離遞減法による運賃を故意に利用して運賃の一部を免るゝこと無く且つ別途に乗車券を購入し旅行するものなるを以て同一乗車券を復乗に使用することを得ざる原則に反せざるのみならず旅客の乗車を要求する權利は乗車券の一枚なると二枚なるとにより異なることとなく、我が鐵道に於いて二枚併用の乗車券を認むるは運送規則第八條によりて明白なるべし、又他方旅客側にありても岐阜東京間を乗車する權利を拋棄することなく他の方向に旅行を變更することを得るの便宜多大なるのみならずこれが取扱を爲す鐵道當事者の手數も特に増加することなし斯くの如く問題の如き方向變更の取扱を爲すは鐵道經營上、理論

上、旅客に便宜を與ふる上及其の取扱上の手數等より云ふも何等差支無きのみならずむしろ正當なる取扱方なりと信ず。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第九十六條中實際取扱ふに分岐線内の往復乗車券を購求するのみにて下車印押捺は不當だとの旅客より質問を發せらるゝ事あり、引例具體的に御説示を請ふ。又同條に途中接續驛より省所管の分岐線内の往復乗車船の場合のみ下車印を押捺し、接續連帶線内往復乗車方を申出ありたる時は下車印を押捺せざる意味なるや併せてお説示を請ふ。(十五年十一月 機織驛 繁美生)

解答 (川西實夫)

(例) 秋田青森間乗車券所持者が機織驛より能代迄細則第九十六條による區間外往復乗車の申出でをなしたる場合機織驛で途中下車印を押捺せねばならない理由。

途中下車とは乗車券面記載區間の途中で列車より下車して旅客の意思によつて停車場外に出場することでありませぬ。故に前例の旅客が所用のために能代に行くためには機織驛で下車せねばなりません。この場合機織能代間鐵道が無かつたならば(鐵道があつても旅客の選擇で)旅客は停車場の構外に出て(正規の下車手續をして)徒歩、人力車又は自動車で能

代に行かねばならないが、たゞ機織能代間に鐵道があるために徒歩、人力車又は自動車の代りに鐵道を利用したに過ぎませぬ。換言すれば旅客が機織驛の構外にある能代に所用を達するために列車によつたのはたゞ徒歩、人力車又は自動車等の所用を達する手段の相異に過ぎないのであります。

規則第九十六條の區間外往復乗車券の取扱をするのは鐵道及旅客の便宜のための取扱でこの取扱が無かつたならば旅客は機織驛で集札口即ち停車場外に出て(正規の下車の手續をして)能代迄の乗車券を購求せねばならないのであります。

以上の様に單に機織驛の連絡關係にのみ着眼せずして所用の目的地である能代に着眼して能代に到る交通機關は所用を達する手段として考ふるときには機織驛で秋田青森間の乗車券に途中下車印を押捺するのは當然の取扱であると云ふことが明となります。

尙機織驛で途中下車印を押捺して置けば既乗車區間秋田機織間を二重に使用することを防止することが出来ます。

次に區間外の連帶線内を往復する場合にも接續驛で途中下車印を押捺するのであります。

【質問】 上野發札幌着片道乗車券所持客(通用九日下車三回、郡山より會津若松へ別途旅

行を申出で片道乗車を請求(若松へ五泊の目的にて)の場合取扱方如何、歸路は當然同線乗車とす。第九十六條問答によれば片道を他の交通機關に由る場合に限り本條に準じ取扱ふことを得るものとすとあり事實取扱に際し迷ふことあり。(二年五月 會津若松 齊藤勲次郎)

解答 (栗田采女)

本問の場合郡山で片道の概算を發行して差支ないと言ふ者と否發行すべきもので無いと云ふ者と種々議論があるのでありますが私一箇の考へとしては本問の如く特別の事情ある場合には徒らに規定の文字に許り拘はらずに片道の概符を發行してやつて差支無い様に思へるのであります。が何分規定の文面に明かにされて無いのですから何れ近き將來に規定の改正等ある際には相當考慮されることとせうから今の處は出來得ないものと解された方が宜しいと思ひます。

【質問】 神戸方面より福知山線經由福知山方面行乗車券所持者が神崎大阪間無斷別途旅行(大阪驛にて出場せず大阪發福知山方面行の列車に乗車するため)し居るを大阪神崎間に發見せる場合の賃收方に就いて。

A、發見車掌に於て細則第九十六條の分岐線往復の取扱をなすや

B、細則第七十五條一項二號に準じ復路の運賃割増金のみ徴收すべきや (三年三月 出)

雲今市 愛讀生)

解答 (川西實夫)

細則第九十六條の分岐線往復乗車の取扱に準じ相當運賃及割増金を收受すればよいと思ひます。

【質問】 直方方面發門司方面着乗車券を持ち途中折尾にて係員の許諾を得て若松に方向變更をなし戸畑より乗車せんとするときは旅客運送細則第九十七條及同條「例」等に依り



乗車券面中の一部区間の方向變更として取扱ひ(途中接續驛より分岐線内の片道乗車とせず)差支なきものなるや。(十一年十二月 若松驛車掌 八幡主見)

解答 (原田笹一郎)

直方方面發門司方面行乗車券を、折尾にて係員の承諾を得て若松に方向變更をした以上、其の乗車券は一部区間の變更として細則第九十七條の取扱をすることは出来ません、同條の適用ある場合は發驛を變更する結果途中驛迄の一部の區間が變更されるのであつて結局は途中より原經路に復歸し原着驛に到達することの出来るときでなければなりません、即ち本例と反對に戸畑發直方着乗車券所持者が若松より乗車せむとするときは戸畑折尾間を乗車せず若松折尾間を乗車し折尾より原經路に復歸する様な場合が同條の適用を受けるのであります。

又問意が折尾若松間を支線内別途乗車の取扱をなし、原券は其の儘として若松に至り直に他の交通機關に依りて戸畑に出で戸畑より乗車せむとするときの例としますれば乗車権利の一部拋棄として、同驛より乗車することは差支ないのであります。

【質問】 旅客及荷物運送取扱細則第九十七條には、無改鈔乗車券所持者にして係員の

承諾を得たる者は乗車券面の發驛と其の途中驛迄の一部の區間を該券面と異なる區間に變更乗車し得る様に規定され居るも左の如き場合も同條の取扱を爲し得るや



今圖の如く、松本發長野行の片道乗車券所持者が姥捨に下車し、下車印の押捺を受けて屋代に至り變更乗車方を申出たる場合、既に改鈔あるものに對しても姥捨篠ノ井間及屋代篠ノ井間の運賃を比較し、不足額は追徴(追徴切符發行)變更の取扱を爲し過剩額は拂戻を爲さず(原券裏面に發驛變更と記載し驛名小印を押捺證明す)發驛變更の取扱差支なきや、又此の場合、姥捨驛にて下車印を押捺せざりしものに對しては理由の如何を問はずして原券を無効とすべきや。(十三年七月 屋代驛 愛讀生)

解答 (原田笹一郎)

一、細則第九十七條の取扱は之を稱して「發驛變更の取扱」と謂ふ。本問は一旦一部區間の乗車を爲し且つ途中下車を爲したる後であるから、發驛變更ではない。従つて同條に依

る取扱を爲すべき限りに非ずである。考へやうに依つては、御質問の如く取扱つても差支ないやう一應は考へられないでもないが元來同條の取扱方は、同條の例にも示してある如く横濱港の如きは外國航路の汽船が出帆する日に限り一往復の列車を運轉し、暫く故國を去る人の行を壯ならしめんがための見送客の便宜を圖り、たとひ其の列車に乗りおくれたやうな場合でも、其の切符を以て櫻木町から乗車し得ることにしたのであつて、若し此の取扱方が設けられてなくとも拂戻を受けて更に乗車券を買換へる途は設けられてあるのであるから別段不都合を來たす譯ではないけれども、かゝる手續は相互に可成り面倒があるから、其の手續を省略し乗車せしむるのが相互の便益であるといふのでかゝる規定を設けたのである。従つて此の趣旨からしても、發驛變更にあらざるものは其の取扱を爲さないうものであることが窺はれやうと思ふ。故に實際本問の如き場合に際會したならば、事情をよく説明して屋代篠ノ井間は別に乗車券を購求せしめ、二枚の乗車券を併用（此の場合の取扱方は規則第八條三問）せしめるか、若くは姥捨から乗繼がしめることにするのである。次に、姥捨で途中下車を爲したるに拘らず、同驛で下車印を押捺しなかつたときは、單に本問の場合に限らず、何れの驛から乗車しようとしても其のまゝ乗車せしむることは規定

上許されない。何故なれば既に改竅が加へられて居る以上、其の乗車券は使用したものに相違ない。そして途中下車印がなければ果して何れの驛迄乗車したかは乗車券自體では判明せぬ。そこで途中下車を爲したるときは、細則第四十二條の場合の外は、必ず途中下車印を押捺し、該驛の前途に對して尙乗車の權利あることを證明するのである。だから此の證明のないものに對して其のまゝ乗車せしむることはたゞ不正旅客に乘ぜらるゝの機會を與ふることとなるの虞があるから、かゝる乗車券を以ては乗車を拒むべきである。かやうに途中下車印は規定回數を下車したりや否やを檢定するに役立たしむる外、途中下車したる旅客に對して前途乗繼の權利あることを證明する重要な使命を持つて居るものであるから、下車印の押捺を爲さざるときは、前述の如く不正旅客に乘ぜらるゝの外惡意なき善良なる旅客にまで思はざるの迷惑を及ぼすこととなるから、此の點は係員に於て充分なる考慮を要する。改札係員が途中下車印を押捺せず、其のまゝ出場せしむるが如きは前述の如き重大なる結果に思ひ及ばないのであるか、又は横着であるかは問題でない。充分責任を問はなければならぬと思ふ。要するにかゝる場合は善良なる旅客に對しては充分便宜を與ふべきは旅客待遇上の要諦であるから充分其の真相を調査し、正當なる判斷に訴

へて機宜の處置を採ることの必要あることは言ふ迄もないのであるから、かゝる場合は驛長に指導して貰ふのが最も穩當であると思はれる。

【質問】 往復乗車券所持者が歸路異線の異なる驛に發驛を變更せんとする左の場合に於ける取扱方



旅客はA驛よりC驛までの往復乗車券を所持し往路は正規のC驛に下車し歸路其の復片を持つてI驛よりA驛まで乗車せんとする場合(B驛よりC驛まで七哩七分B驛よりI驛まで四哩七分C驛よりI驛まで道路約一里)此の場合に於けるI驛の取扱方御教示を乞ふ。

(二年五月 奈良線 勝翠)

解答 (栗田采女)

本問の如く乗車券面の發驛と其の途中驛迄の一部の區間を該券面の區間と異なる區間に變更して乗車船する場合に就ては細則第九十七條に方向變更に準じて取扱ひ得ることに規

定されてありますから御参照下さい。

【質問】 國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則(質疑應答)中の第百十三條に「旅客ハ時間切迫其ノ他已ムヲ得サル事由ニ因リ」とありますが「時間切迫」とはどういふ意味ですか今發車せんとする場合を意味するのですか、或は鐵道運輸規程第十五條に「出札ハ列車出發時刻五分前迄ハ之ヲ停止スルコトヲ得ス」とある其の時を意味するのですか。(十一年五月

山陰線梁瀬驛 御尋生)

解答 (立花榮吉)

お尋ねは發車時間に差し迫つた場合を意味するのでありますが、尙驛の構造に依ては二三分の間合があつても出札口から列車まで走つて尙間に合はぬともありません、又特種の乗車券を發行する場合で相當時分を要し、それを發行して居つては發車の間に合はないやうな場合もあります、要するに實際乗車券を購求して行く追のない場合をいふのでありますが、旅客は相當時刻前に乗車券を購求するのがあたりまへなのでありますから此取扱は全く已むを得ずと認めた場合にのみ承諾を與へ悪い習慣で發車間際に飛込んで來る様な旅客には適用せず必ず正當手續即ち乗車券を購求して乗車する慣習に導いて戴きたい、それ

には相當時刻前に出札を開始し旅客に乗車券購求の餘裕を充分に與へることが必要であります。

【質問】 規則第五十五條乃至五十八條の往復旅客が乗車券購求の違なく承諾を得て乗車せる場合概符發行方如何。(二年五月 會津若松 齋藤勘次郎)

解答 (栗田采女)

本問の如く往復乗車券購求を條件として割引を認むる場合には無札乗車券を承認すべき性質のものでありませんが發驛で乗車を許した以上は車掌としては普通運賃に依る片道の概符を發行して記事欄に特別割引なる旨記入して置いて着驛で便宜精算の際割引を認めて貰う様にしたら宜しいと思ひます。

【質問】 青森より上野迄の三等乗車券所持の客が宇都宮より日光へ別途旅行——。日光より宇都宮迄の乗車券と青森より上野迄の乗車券と二枚呈示して日光より上野まで二等乗換を請求せし時は車掌は如何なる取扱をなすや小生は日光上野間の三等賃金を收受して概算切符を發行するを可しと存じますが概算切符の原券面に二枚の原券を記入することを得ずさりとて日光、宇都宮間及宇都宮上野間の二枚の概算を發行するとせば宇都宮にて打切

つて賃金を收受せすばならぬと思ひますが右何卒御教示下さい。(三年二月 宇都宮 禮智生)

解答 (川西實夫)

通用期間、途中下車回数等の關係もあるので、日光・宇都宮間、宇都宮・上野間各別に概算切符を發行するのがよいと考へます。

【質問】 細則第二百四條中二間概算領收切符は證票引換の場合にも發行し得るや。

答、割引證に關係なく普通運賃の概算額を收受して發行し該證票は車掌之を收受せず旅客をして精算を爲す驛に提出せしむるものとす。

右は如何なる場合に於ても例へば公務運賃半減の場合も必ず普通運賃を徴收と解す可きか。(二年五月 會津若松 齋藤勘次郎)

解答 (栗田采女)

割引證に關係なく普通運賃を以て概算切符を發行させるのは乗務員の手数の簡便並に割引證不正使用に伴ふ事故等を防ぐ意味から出て居るのでありまして官用半減の場合も同様で御座います。

【質問】 甲驛發乙驛着乗車券所持者が途中にて丙驛着に乗車變更を申出で而して該旅客

は割引證一葉を提出して乙丙間の往復乗車請求せるに依り車掌に於て概算切符を發行す右の場合着驛丙驛に於ては該割引證及概算切符を收受して精算に過不足なき場合、復路乗車券は如何なる方法により如何なる乗車券を發行すべきや。
又着驛丙驛に於て調査掛に提出すべき報告方如何。(但し原券は車掌にて徴收済)

十年十二月 石原驛 T Y 生

解答 (立花榮吉)

質問は甲驛より乙驛行旅客が乙より丙までを乗越して其の乗越區間乙丙間を往復乗車したとの申出があつた場合といふことでせうかそれなれば乙丙間の往路片道に對してのみ概算拂の扱をして戴き度い、概算切符を往復に對して發行する場合は運送取扱細則第百九十六條所定の分岐線内を往復旅行せんとする場合に限ると御承知願ひ度い、若し右の分岐線内往復乗車を爲す者に概算拂の取扱をなし收受した概算運賃が過不足なしであつたときは丙驛では其概算切符に「過不足なし」と記入し、驛名小印を押捺して其の儘復路乗車をさせて差支へありません、但しかういふ場合には復路乗車用として相當乗車券を交付せよと定めて居る局もありますからそれは所管局の規定に依つて戴き度い、又乗降人員の報告方等

も同様であります。

【質問】 門司小倉間定期乗車券所持の三等旅客、七月一日に門司小倉間に於て八幡に乘越すべき旨を申告せり、依つて車掌は概算切符を發行して旅客に交付し金五十錢を領收せり然るに該旅客は小倉に下車(定期券にて)し用事の都合により期間内に乗車せず概算切符期限經過後の七月三日に至り超過金に對する拂戻を要求せり此の場合に於ける拂戻手續如何。(十年十二月 門鐵 若松車掌)

解答 (立花榮吉)

概算領收額より小倉八幡間に對する運賃を控除した殘額を普通精算の場合と同様の手續で拂戻して差支ありません但し該切符には相當事由を符箋して置くがよろしいでせう。概算切符の概算領收過剩額の拂戻——即ち精算は途中下車驛又は着驛に於て之を爲すことになつて居りますが已むを得ざる事由で即時精算を爲し得ざるときは一箇年以内(運賃償還に關する時効期間)に限り請求を受けた驛で拂戻して差支へないことになつて居ります。

【質問】 概算切符に依り終着驛に於て精算の上拂戻をなしたるに二等なるを三等と誤認し正當額より多額の拂戻を爲したることを後日氣付きたる場合は如何なる手續によりて不

足額を追徴すべきや。

右は訂通の範圍外なる様思はるゝも如何に取扱ふべきや、併せて正當額より少額の拂戻しを爲したる場合、旅客の住所及行先不明なるときの取扱方を問ふ。(十年十月 山陰線 五十

猛驛員)

解答 (新井小一郎)

拂戻すべからざる金額を拂戻したるときは會計法規の定むる所に依つて戻入するのである、本間二三等の差額即ち正當額より多額の分は拂戻すべからざる金額であるから訂正通信書や訂正命令書に依り處理すべき性質のものでない、而して戻入の手續は明治四十二年四月達第二二八號鐵道院會計事務取扱細則(法規會計編第四一頁)第四十二條により仕拂要求官代理たる驛長に於て戻入要求書を調製しこれに旅客から取戻した現金を添へて主任現金出納官吏に提出するのである。然しこれ丈では出納官吏の方は戻入したことが判るが拂戻の審査をする調査掛には判らぬから戻入したときは戻入要求書の番號戻入金額其の他の必要事項を調査掛に報告する必要がある次に正當額より少額の拂戻をなし後日此れを發見した場合は其の差額に對し仕拂要求書を調製して追拂の手續をなし乗車券引換拂仕

調書(法規運輸收入帳表所定)を作成すれば宜いのであるが旅客の住所等が不明なれば拂戻すことは不可能であるから「債主不明」として處理して置くより外に致し方がない、而して時効完成前に旅客から拂戻の請求があつたならば前の方法で拂戻を執行するのである。

備考 戻入の手續 明治四十二年四月達第二二八號鐵道院會計事務取扱細則は大正十一年三月二十八日達第一九五號に依つて改正されて居りますから「第四十二條」は現在の「第七十四條」と御承知願ひます。

【質問】 概算切符紛失者が途中驛又は着驛に於て概算額の精算方申出でたるに對し如何に取扱ふや。(十年十一月 神鐵川田驛 一會員)

解答

概算領收額に對する精算は概算切符に就て之を爲すべきものでありますから若し該切符を紛失したる場合は精算の請求に應ずることは出来ません、概算切符を紛失した旅客に對しては乗車券や急行券を紛失した場合と同様に扱ひ更に相當運賃又は料金を收受して再徵證明書を交付するのであります、而して後日に至り紛失した概算切符を發見して再徵運賃の拂戻方を申出たときは取扱細則第百八十五條に依り曩に再徴した運賃又は料金を拂戻し、

同時に其の概算切符が未精算のものであれば之に對する精算をするのであります。
【質問】 乗車券購求の暇なくして概算額を支拂ひたる人に對し着驛に於て精算するに之を他客の後に取扱ふべきものなるや。(十一年二月 花巻驛内 海老川生)

解答 (立花榮吉)

「他客の後に取扱ふべきもの」と極めてしまふ必要もないが正當の手續を履んで乗車した旅客が變則な手續で乗車した者のために迷惑を蒙る様な立場になつたときに鐵道の係員が之を黙過することは果して善良なる旅客を保護する途でありませうか。これは理窟として堅苦しく考へずに常識判斷に依つて取扱つて戴きたい。

【質問】 概算切符に關して精算の時間を待たれたき旨當該旅客に申入れたるに何等の意思表示を爲さずして行去りたる場合過剰金拂戻若くは不足額を追徴する場合の處理方を承りたし。(十一年五月 福島驛 W T 生)

解答 (立花榮吉)

過剰額のあるものならば事實を具して報告を爲し置き債主から拂戻の請求のあつたときに拂戻し得るやうにして置くより外ありません。又追徴を要するものならば當務者の不注意

として辨納を要するでせう。

【質問】 概算切符を發行し未だ精算を爲さざるものが方向變更乗車の申出をなしたる場合乗務員に於て途中精算する暇なかりしにより其の儘變更着驛に到着したるとき着驛に於ける處理方如何。(十一年七月 長野 亭能生)

解答 (原田健一郎)

本問の如き場合のなからんことを切に希望致します、此の場合旅客は折角方向變更の申出をして置きながら、多くの場合變更着驛に於ては無札とし取扱はれることにならないでせうか、何となれば、途中精算の暇もなく其の儘變更着驛へ到着する様では、承諾を與へて方向變更乗車を爲さしめたることを變更着驛に通知も出来まいと思ひます、従つて細則第七十七條を適用すべきや否やが非常に困難な問題になります、同條を適用すべき限りでないときは無論一般無札旅客として規則第一百一條に依るのであります、變更着驛に於て其の事實の通知があつた場合又は諸種の事情により細則第七十七條を適用することゝなつた場合は先づ概算切符面の着驛に代つて同驛迄のものとして精算をなし、精算切符を以て方向變更の申出があつた様にするより外はないと思ひます、従つて此の場合精算切符面の

不乗區間と方向變更區間との運賃に差異あるときは不足は追徴切符を發行して追徴するが過剰の拂戻をしないことは一般の方向變更と同様であります。

【質問】 本誌七月號にて原田笹一郎氏の御執筆にかゝる旅客規定と現場の實例中四、概算切符の概算全額拂戻は爲し得るやとの題目の下に於て分岐線中往復乗車の申込を爲したる旅客が其の旅行を見合せたる場合には全額拂戻をし、又無札、乗越等に對しても旅行を見合はせたならば全額拂戻に應じて差支ない様に拜見致しましたが無札、乗越等は其の實質上左様な問題が起るでせうか、私は元來乗越といふことを原乗車券の着驛を過ぐる刹那に於て起る問題で原則から云ふならば原券の着驛に乗車券を渡し更に其の驛から目的驛迄の乗車券を購求して乗車すべきものであるが、其の手續をする邊のない場合に限り乗越の事實を係員に申告し承諾を得て乗車すべきものである様に考へて居るのであります、隨つて乗越に對する概算額の全額を拂戻す場合が起らぬ様に思ふのですが如何でせう。

假にこれを乗越驛以前で發行するとすれば原券を回收するのでせうか、概算切符面の通用期間や下車回数はどう云ふ風に書かれませう御伺ひ致します。

次に無札の如きも已に一般の乗車券は改銜後の旅行見合に對しては拂戻しせぬ様に承知し

て居ります、然るに出發後發行する概算切符の旅行見合せに對して全額の拂戻が出来るでせうか、而かも之は上局の指揮を承知して處理せよとの御意見ですが果して此際上局で拂戻せよとの御指令に接する場合がありますれば、改銜後の一般の乗車券(特に規定あるものを除く)に對しても一々上局の指揮を承まりたい様な氣がするのですが如何ですか。

(十一年十二月 札幌 八百生)

解答 (原田笹一郎)

乗越の意義に關する御見解には全然同感であります、然るに七月號に於てあの様なことを述べましたのは全く私が實際に經驗した事實に基いて爲したのに過ぎないのみならず、實際上の取扱として乗越の申出あるときは早目に其の手續を爲すことは敢えて非議すべきことでないと思つたからであります、恐らく札幌管内と雖も同様の取扱をして居る向があらうと思ひます、而して事實上原券の着驛に到着しない前に概算切符を發行交付するものがある以上其の取扱方が嚴格の意味に於て、規定違反たると將又然らざるとを問はず又觀念がどうあらうと全然新乗車區間に入らない前に其の申込を取消し其の旅行を止めた時には既に領收した概算額の金額を拂戻さなければならぬことは當然の事理ではあるまいか、

然らば一般乗車券の改銜後のものとの關係如何であります。が之に關しては規則第百十五條の如き規定あればこそ一定の事由以外には拂戻を爲さないものであつて、概算切符に就ても斯様な規定があれば問題を生ずる餘地はないのであります。然るに之に關しては何等の規定なきのみならず、乗越の如き場合には改銜の觀念は全然存在しないのであると思ひます。で、假りに右第百十五條を準用解釋するとしても事實問題として乗車の開始さるゝことが必要になつて來ます。故に原券の着驛を通過したときの如きは新乗車區間に對する乗車の開始ありと認められます。其の以後に於ては全額拂戻の問題を生じないがそれ以前に於ては之を認めないのは不穩當たるを免れないと思ひます。

次に七月號拙稿四に於て無札、乗越……の如く述べましたが其の場合は二の實例に就て述べた如く分岐線内往復乗車の場合のことであり、所謂「別途無札」のつもりであつたのであります。従つてあの場合縦令品川以前に於て概算切符が發行交付されたとしても原券を回收されては山手線に乗車することが出来なくなり、又普通乗越の場合に概算切符を早目に發行することを私は承認したのではありませぬ、事實ありのまゝに記載したのに過ぎませぬ。

以上の如く乗越又は別途無札に對しては、概ね概算領收額の全額拂戻の問題が生じ得るのであります。が、方向變更又は徑路變更の場合には、此の問題に觸れない方が正當である様に思はれます。此の機會に於て序に之を訂正して置きます。

【質問】 概算切符を車掌發行し（公務旅客にして乗車券購求の違なき爲め無札として乗車せる場合公務證券にて往復を請求）着驛に至り該旅客が概算切符と（往復と記載のもの）公務證券とを提出せる場合の如き復路に對して如何に處理せば正當なりや、且往路に對する差額運賃の徴收方を問ふ。（十二年七月 掛川 松井生）

解答 (原田笹一郎)

往復に對する概算扱は細則第百九十六條の場合に限られて居る。従つて公務旅客が往復の概算扱を要求しても之に應ずべきでなく、片道に對してのみ其の取扱をするのです。で着驛に到達して公務旅客が往復と記入せる公務證券を提出しても往復分として處理を爲さず必ず車掌發行の概算切符に基き片道分として處理し、片道に對してのみ割引を行ふのであります。

【質問】 本誌十二年七月號に於て掛川松井生の質問中の第二項概算切符取扱に對する解

答は能く納得しました、然るに大正十一年八月十六日東鐵局報甲達第五三〇號には「注意事項」として「往復ニ對スル概算切符精算處理方ニ就テ」といふ題目の下に之に對する處理方を詳しく述べ過不足なきとき又は不足額を生じたるときは復路用として追徴切符を發行する旨を達示してありますが、何れが正當であるかお答へを願ひます。(十二年十二月 程ヶ谷

小山生)

解答 (原田佐一郎)

何れが正當であるかとの質問に對しては何れも誤りないと申上げて置きます、が参考の爲め往復に對する概符發行方の今日に至る成行を一通り述べて自由なる判断にお任せします。細則が制定されまして昨年二月十八日改正が行はれる迄は往復に對する概算切符を發行すべきや否やは規定上明瞭を缺いて居たのである、勿論細則第九十六條の如く往復分の運賃を收受すべきことを規定してあるときは往復分を發行すべきであるが、此の場合往復分を發行する必要あるのと同程度の必要あるときは他の場合と雖も發行差支なしとの見解が廣く行はれた、併し往復を發行するときは手續上非常な困難に陥るので、本省に於ては手續の複雑なることを恐れて特に規定ある場合の外は往復に對するものは發行しない方

針を採つた併し實際各局の振合を見ると區々になつて、乗務員の如きは随分骨を折つた様に見受けられたので、遂に昨年二月十八日の改正で之を明瞭にする爲に細則第二百六條發行方へ號を規定するに至つたのである。

これで本省の意圖がどこにあるかは容易に看取されるであらう、さりながら鐵道局長が必要を認めて別の取扱方を定めて居る以上局員たる諸君は直接の上長たる局長の命に従つて處理されねばならないので又これを以て十分であるといはねばならない。

【質問】 中間驛に於て旅客小錢なき爲切符を購入するを得ずとの理由を以て其の旨を車掌に引續ぎ乗車せしめたるため車掌に於て概符發行乗車の取扱をせり、然るに着驛も中間の小驛にて一日中の收入を以てしても釣錢を支拂ひ得ざる場合は着驛は如何なる方法に依りて之を處理すべきや、旅客をして最も便宜ならしむる方法を御教示ありたし。

(例) 乗車區間の賃金三圓なるに概算百圓を以て處理したる場合の如し。(十二年七月

福知山車掌 山名生)

解答 (原田佐一郎)

概算の精算を爲すに當り現金に不足あるときは、運輸事務所の指揮を承けて處理するより

外に方法はありませんまい、元來本例の如き極端な場合に發驛が無札乗車を承諾するが如きは、甚だ不見識といはねばなりません。

斯の如き旅客に對しては鐵道は常に精算拂を要求することが出来るのは當然で、精算拂を要求したが爲に乗車不能になつてもそれは已むを得ないことではあるまいか、苟も無札乗車を承諾する以上諸種の事情を考察して取扱上遺憾なきことを確むべきである、又旅客としても、旅行を爲さんとするに當り相當の小錢を用意すべきことは當然のこと、それ等の不用意に基因した諸種の不便は當然之を甘受しなければなりません。

【質問】 甲より乙に向はんとする旅客が時間切迫の爲め乗車券購求の遑なく係員に申告して乗車せりこれに對し車掌に於て概算切符を發行せしに小錢なきにより十圓を受取り乙驛にて精算すべく發行處理せり、而して乗務車掌は乙驛に於て乗務を了り次の車掌に引繼交代せしに、旅客は突然丙驛迄の乗越方を交代車掌に申告せり、この場合交代車掌の處理如何。

但し 甲乙間は賃金五圓、乙丙間は三圓と假定し旅客には所持金なきものとす。

(十二年七月 福知山車掌室 山名生)

解答 (原田健一郎)

事實問題としては稀有のことであらうと思はれるが總て變則乗車は單に申告さへあればそれで可いのではない申告を受けたときは、先づ乗車券なり又は其の代用切符を査閲して中告に對して承諾を與へてよいか否かを考へることが先決問題であります、本問の如きは無札乗車を承諾した趣旨に基いて驛に於て精算を爲さしむるのが穩當であるから乗務の引繼を受けた新乗務員は、乗越の申告に對して拒絶しても一向差支へありません、のみならず無條件で承諾を與ふるときは本質問の如く交代車掌に於ける處理方が非常に困難に陥ることとは明かであります併し車掌が不川意にもかういふ旅客の申告に對して承諾を與へたときは、止むを得ず便宜の處理として乗越着驛に旅客を引繼ぎ、該驛に於て甲乙間乗車に對する概算切符の精算を行ひ、然る後乙丙間乗越に對する分を追徴切符を發行して處理せしめ、車掌に於ては乗越に對する概算切符を發行しないのです、何となればかういふ場合に、概算切符を發行したくとも現金を領收しないのであるから發行することは不可能であります。

【質問】 左記に對し御親切なる御回答を乞ふ。
往復概算切符に於て別途無札に發行したる場合途中驛に於て下車したる場合の處理方

(イ)過不足なき場合。(ロ)過不足を生じたる場合。(二年二月 東海道線 S T 生)

解答 (川西實夫)

(一)、御質問の意味を充分解しかねますが、往復に對して概算切符を發行した場合の處理方とすれば次の通りであります。

細則第二百五條問答中第三問に記載してある通り精算驛では前途に對し過不足の有無に拘はず補充廻遊乗車券を使用するのであります。

然し此の場合の精算方に就いては鐵道局に於て別に取扱方を指定したものがありませんから左にこれを掲げて御参考に供します。

イ、東京鐵道局(法規第二編營業第一章旅客一六頁ノ二)

國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則第九十六條ニヨル者又ハ割引證提出者ニ對シテ發行シタル往復用概算切符精算ノ結果過不足ナキトキ又ハ不足額ヲ生ジタルトキハ左記各項ニヨリ取扱ヲ爲スヘシ。

一、過不足ヲ生セサルトキ

途中驛タルト着驛タルトヲ間ハス概算切符ヲ收受シ(割引證提出ノモノニ對シテハ該證ヲ

收受スルハ勿論)前途ニ對シ乗車用トシテ追徴切符ヲ發行スルモノトス。

前項ノ追徴切符ハ抹線ヲ劃シ記事欄ニ概算切符ノ發行月日、番號、車掌駐在驛、車掌氏名ヲ記載シ途中驛ニ在リテハ二葉(往及復路用)着驛ニ在リテハ一葉(復路用)ヲ發行スルモノトス。

二、不足額ヲ生ジタルトキ

不足額ヲ追徴シ概算切符ト引換ニ追徴切符ヲ發行スルモノトス。

前項ノ追徴切符ハ二葉發行スル場合追徴運賃ハ復路用ニノミ記載シ往路用運賃欄ニ抹線ヲ劃スルノ外前號ノ場合ニ準シ取扱ヲ爲スモノトス。

ロ、神戸鐵道局(法規第二章第一節旅客一二頁ノ二)

旅客及荷物運送取扱細々則

第四十條ノ二 細則第九十六條ニ依リ乗車券面途中驛ヨリ省所管分岐線内往復乗車ノ旅客ニ對シ概算切符ヲ發行シタル場合ハ分岐線往路ノ着驛ニ於テ精算ノ上復路ニ對シ左記ノ取扱ヲヘシ。

一、不足額ヲ追徴シタルトキハ追徴切符ヲ交付スルコト

二、過收額ヲ拂戻シタルトキハ乗車券ヲ再交付スルコト
三、右以外ノトキハ精算差引欄ニ「過不足無し」又ハ欄外ニ「棄權」ト記入シ該切符ヲ以テ前
途乗車セシムルコト

前項ノ旅客カ往路ニ於テ途中下車シタルトキモ亦同様ノ取扱ヲ爲スモノトス但シ追徴切符
ヲ發行シタルトキハ記事欄ニ「往復概符第何號精算」ト記入シ過剩額ノ拂戻ヲ要スルモノニ
シテ其ノ驛ニ廻遊乗車券ノ設備無キトキハ精算ヲ爲サス該切符ニ下車印ヲ押捺シテ往路着
驛迄其ノ儘乗車用セシムヘシ。

【質問】 無札(切符購求の追なき時)(尙割引證を所持したる時)(イ)過不足なき場合、

(ロ)過不足を生じたる場合の取扱方。

尙又往復概算切符に對する注意事項あらば御教導を願ひます。(二年二月東海道線 S T 生)

解答 (川西實夫)

切符購求の追なく無札で乗車し概算切符を發行したときの處理方は細則第二百五條を其の
他の場合は細則第百六十五條一號又は三號を御参照下さい。

割引證を提出したときは精算驛でこれを受取り所定の割引をして細則第二百五條又は同第

百六十五條によつて處理するのであります。

往復概算切符に就ての通牒を御参考迄に左に記載しませう、大正十三年八月八日(調査
課長より各鐵道局經理課長宛のもの)

(通牒)

概算領收切符發行方ニ關スル件

往復ノ旅客ニ對シ概算領收切符ヲ發行スヘキ場合ハ旅客及荷物運送取扱細則第百九十六條
ノトキニ限り居ルモ學生又ハ公務往復割引證所持者ニ對シテハ片道(往路)ニ對シ本切符ヲ
發行シ着驛精算ノ際旅客ノ請求ニ依リ特ニ復路ニ對シ同割引證ヲ有効ト認メ追符發行シ差
支ナキ義ト御了知相成度

【質問】 國有鐵道旅客荷物運送取扱細則第百九十六條に依り往復に對し概算切符を發行
したる場合途中驛に於て精算する場合は細則 國鐵旅客荷物 第二百五條の問答(三)には補
充廻遊乗車券を交付する様に記載してあります。

然るに大正十一年八月十六日東達局報注意事項に於ては追徴切符を發行する様に達示せら
れて居りますが吾々現場の取扱者としては孰れに依る可きや甚だ困ります當局の御意見を

御回答願ひます。(二年七月 中野 須藤生)

解答 (小林 了)

御質問の細則第二百五條の三問と大正十一年八月十六日附東鐵局報注意事項とは少し場合が違ふ様に存じます、要するに細則第二百五條の三問は精算の結果過剩額を拂戻する場合に限られて居り又東鐵局報注意事項(同局規程類抄第二編營業第一章旅客往復に對する概算領收切符精算處理方に就て(参照)は精算の結果(一)過不足を生ぜざるとき及(二)不足額を生じたときの取扱方を補足したものであります。

【質問】 分岐線内往復乗車用に發行せし概算切符を以て復路乗車見合せ賃金拂戻方要求ありたる場合の處理方。(三年二月 京都車掌室 古川他三)

解答 (小林 了)

此の場合も旅客所持の再交付乗車券が追徴切符か若くは概算切符(復路區間に相當する運賃額)に對して次の質問解答と同様の取扱を爲せばよろしいのであります

此の省所管の分岐線内往復乗車に對して發行したる概算切符の精算處理方は各鐵道局に依つて多少の違ひがありますから參考迄に東鐵と神鐵の關係規定を左に掲載して置きます

(東鐵旅客運輸帳表取扱心得)

第三十八條 細則(國有鐵道旅客及荷物運送取扱細則のこと)

第九十六條ニ依リ往復ニ對シ發行シタル概算切符精算ノ場合ハ該切符を收受シ前條ニ準シ取扱ヲ爲スノ外左記各號ニ依ルモノトス

一、運賃過不足ナキ場合

途中驛ニ在リテハ追徴切符二葉(往及復路用)發行、着驛ニ在リテハ一葉(復路用)發行スルモノトス

一、運賃不足ノ場合

途中驛ニ在リテハ不足額ヲ收受シ追徴切符二葉(往及復路用)發行、着驛ニ在リテハ一葉(復路用)發行シ徴收運賃ハ復路用ニ記入往路用運賃欄ニハ抹線ヲ劃スルモノトス

(運賃過剩にして拂戻を爲す場合は細則第二百五條に依り前途に對して相當乗車券を再交付するのであります)

(神鐵旅客及荷物運送取扱細則)

第四十條ノ二 細則第九十六條ニ依リ乗車券面途中驛ヨリ省所管内分岐線内往復乗車ノ

旅客ニ對シ概算切符ヲ發行シタル場合ハ分岐線内往路ノ着驛ニ於テ精算ノ上復路ニ對シ左記ノ取扱フヘシ

- 一、不足額ヲ追徴シタルトキハ追徴切符ヲ交付スルコト
- 二、過收額ヲ拂戻シタルトキハ乗車券ヲ再交付スルコト
- 三、右以外ノトキハ精算差引欄ニ「過不足ナシ」又ハ欄外ニ「棄權」ト記入シ該切符ヲ以テ前途乗車セシムルコト

前項ノ旅客カ往路ニ於テ途中下車シタルトキモ亦同様ノ取扱ヲ爲スモノトス、但シ追徴切符ヲ發行シタルトキハ記事欄ニ「往復概算第何號精算」ト記入シ過收額ノ拂戻ヲ要スルモノニシテ其ノ驛ニ廻遊乗車券ノ設備ナキトキハ精算ヲ爲サス該切符ニ下車印ヲ押捺シテ往路ノ着驛迄其ノ儘乗車セシムヘシ

【質問】 海田市以東より吳線行旅客が海田市驛通過に付き廣島迄別途乗車のため概算切符發行後同驛臨時停車(開通待等)せし場合概算切符に對する賃金拂戻方要求ありたる海田市驛の處置方 (三年二月 京都車掌室 古川他三)

解答 (小林 了)

此の場合海田市驛に於ては其の概算切符(領收額全部)に對して旅行見合に依る證憑引換拂戻の手續を爲せばよろしい譯であります。

【質問】 概算拂戻の効力は集札せし時に終了するや、若し通用期間中有効のものとするれば集札の際旅客が急用ありとて精算を待たずして立去りたるときは之を棄權と看做すべきや、將又期間中保管して客の申出を待つべきものなりや。(十一年二月 花巻驛 海老川生)

解答 (立花榮吉)

概算領收過剩額は一箇年以内は拂戻の請求に應じなければなりません、旅客が下車の際に精算せずして立去つても棄權の意志を表示しない限りは之を棄權と看做すことは出来ません。

【質問】 一 十一年二月號質疑解答中花巻驛海老川生の第三問に對する解答に概算切符過剩額は一箇年以内は拂戻の請求に應ずべきものなる旨を記載されしも法規上如何なる條項に據るものなりや。(十一年五月 福島 W T 生)

解答 (立花榮吉)

概算額は運賃を概算として收受するのであるから之を運賃と看做して差支へないといふ見

解に基き民法第七十四條第三號の運送賃に關する債權の時効は一箇年であるといふ條項に據るのであります。

【質問】 十一年五月號にて福島驛WT生の質問に對し概算領收額の拂戻は民法第七十四條第三號に依り一箇年時効で債權が消滅するとの解答ですが民法第七十四條第三號の詳解を承りたいのです、而して一箇年間有効とすれば規則及概算切符に其の事項を記載する必要はありませんか。(十一年七月 神鐵 IH生)

解答 (立花榮吉)

本誌五月號にて福島驛WT生の質問に係る概算切符過剩額は一箇年以内は拂戻の請求に應ずべきものなりとする法規上の根據如何といふのに對して説明の足らなかつたことを深くお詫び致します依つて茲に改めて補足すると同時に之を以て神鐵IH生への答へと致します。

元來概算切符を以て運賃の概算額を收受した場合に過剩額は精算の上拂戻すのであります。が此の場合右過剩額は果して運賃であるか否や此の點に就ては恐らく異論のあることと思ひますが、之に關する理論は省略しまして右過剩額は運賃(民法第七十四條第三號では

運送賃と謂ひますが同意義であることは疑ひないこととあります)なりと謂ふ前提で進みます。

而して右民法の規定に於て一年時効とした運送賃は、運送人が運賃を收受する場合の時効期間であつて(註一)、商法に於ては一層廣い意味での消滅時効の規定があります(註二)併しながらこれは何れも運送人が債權としての運送賃請求權又は旅客、貨物の依託者若くは荷受人に對する債權の消滅時効でありますから一年間を経過すれば鐵道よりの請求權が消滅するのであります。

例へば後拂運賃、着拂運賃、追徴運賃等は一年間經過するときは右運賃の請求權は消滅します、斯様に民法や商法には運送人の債權の消滅時効は時に短い期間を規定してあります。が運送人より運賃を償還すべき債權——換言すれば運賃拂戻等に就ては特に短期時効がないので此の點に就ては商行為に關する時効即ち商法第二百八十五條に依り五箇年を以て消滅時効となるのですが(註三)、若し民法なり商法の規定にのみ従へば運送人の運賃請求に關する債權は一箇年を以て消滅するに拘らず、運送人の運賃償還に關しては五箇年となり彼此權衡を失ふこととなりますので此の間の調和を圖る意味を以て鐵道營業法第十四條に

於て之が特別規定を設けて居ります(註四)、即ち概算切符の過剩額も亦前述したる如く運賃なりとの見解を前提として、一箇年内は拂戻を爲すべき義務ありと爲すは一に鐵道營業法第十四條を其の根據として居るのであります。

次に再徵證明書を發行した場合は紛失乗車券を添付して後刻其の拂戻を申出づるのが一般であります。概算切符に對する過剩額の拂戻は之と異なり途中下車驛又は着驛に於て其の精算を行ふと同時に拂戻を爲すべきでありますから未精算の儘出場し後刻に其の拂戻を申出づるが如きは極めて少い例外といはねばなりませんし、且再徵證明書の如く一年内は拂戻をする旨を附記して置くことすれば却て途中下車驛又は着驛に於て精算を爲すべきことの規定を有名無實たらしむることに立ち至りはせぬかとも認められます、従つてさういふ様な記事を記入しない方が却て便宜であると思ひます。

- (註一) 民法第七十四條 左ニ掲ケタル債權ハ一年間之ヲ行ハサルニ因リテ消滅ス
 - 一 月又ハ之ヨリ短キ時期ヲ以テ定メタル雇人ノ給料
 - 二 勞力者及藝人ノ賃金並其ノ供給シタル物ノ代價
 - 三 運 送 賃

四 旅店、料理居、貸席及娛樂場の宿泊料、飲食料、席料、木戸錢、消費代價並立替金

(註二) 商法第三百四十九條、第三百二十四條、第三百二十五條、第三百二十八條及第三百二十九條ノ規定ハ運送人ニ之ヲ準用ス(參照)第三百二十九條 運送取扱人ノ委託者又ハ荷受人ニ對スル債權ハ一年ヲ經過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス

(註三) 商法第二百八十五條 商行爲ニ因リテ生シタル債權ハ本法ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外五年間之ヲ行ハサルトキハ時効ニ因リテ消滅ス但他ノ法令ニ之ヨリ短キ時効期間ノ定メアルトキハ其ノ規定ニ從フ

(註四) 鐵道營業法第十四條 運賃償還ノ債權ハ一年間之ヲ行ハサルトキハ時効ニ因リテ消滅ス

【質問】 概算切符に依り過剩額の拂戻を爲す場合は其の乗車區間の通用期間内に限り拂戻の手續を爲すべきものと解して居りますが如何。(十一年七月 神鐵 I H 生)

解答 (立花榮吉)

概算切符の過剩額拂戻は通常の場合は途中下車驛又は着驛に於て——換言すれば旅行終了

までに精算を行ひ、同時に拂戻を爲すべきであつて何等かの事情に因り其の後に拂戻の請求があれば一箇年内は之に應じなければならぬことは「一」(前問解答)に説明した如くであります。而して拂戻を取扱ふ驛は途中下車驛又は着驛であります。が「着驛」とは必ずしも概算切符面記載の着驛にのみ限定して解すべきでなく廣く旅客が旅行を終へて下車する驛と解すべきであります。

【質問】 本誌二月號花巻驛海老川君の質問に對し「一箇年間は拂戻の請求に應じなければならぬ」とありますが後日何によつて拂戻の請求に應ずるのですか、誰れにでも申出た者に拂戻をなすのですか御尋ね申します。(十一年十一月 徳島線 令生)

解答 (原田笹一郎)

拂戻の請求があれば誰にでも之に應ずると謂ふのではなく正當の権利者でなければ勿論これに應じられないのです正當の権利者が何人であるかは拂戻の當時これを調査する必要がありますが、未精算の概算切符の所持人は正當の権利者であることが一應推定されます、又概算切符を鐵道に交付して現に所持して居らない者は正當の権利者たるべきことを具體的に立證しなければなりません此の場合の普通の方法としては概算切符の發行年月日、番

號、發行車掌姓名、支拂つた金額や乗車區間等を明示することあります。

【質問】 一、概算領收切符に對する過剩額拂戻請求期間は一箇年なりとするものと、切符に記入せる右通用期間内に限るとの兩説があるやうなるが、何れが正當なりや。若し一箇年なりとせば切符餘白に其の旨を印刷する必要なきや。(十三年七月 尾代驛 愛讀生)

解答 (原田笹一郎)

概算切符を以て乗車し得る期間は同切符に記入されある期間に依ることは明かであるが、概算額も亦運賃なりと認むる以上、理論上は拂戻請求権は一箇年間存在すると爲すを正當と思ふ、併し概算額の精算は規定上途中下車驛又は着驛で之を行ふのであるから過剩額の請求も亦同時に行はるのが普通である以上、實際上の事實を基礎として切符の通用期間後に其の拂戻を申出るものはないと思ふ、假りにあつても之は極めて稀れな場合を想像するのであるが其の爲めに特に其の旨を説明し置くの要を認めないのみならず、之あるが爲め却つて取扱上困難を惹起する虞があると思ふ、故に其の旨の表示は必要でないと思ふ、尙本誌大正十一年七月號立花君の説明を御熟讀を希望する。

【質問】 七月一日付鹿兒島門司間三等乗車券(鹿兒島門司間二百三十八哩八分通用期間

四日下車回数二回)所持の旅客同日鹿兒島を發し途中人吉に下車し翌日人吉より乗車、熊本に於て二等に乗換へ且つ長府迄乗越すべき旨を申告したる場合、概算切符は一枚發行して可なるや又この場合に於ける通用期間及途中下車回数計算方は如何にするや。

(十年十二月 門鐵 若松車掌)

解答 (立花榮吉)

乗越は別箇の旅として取扱ひ乗越區間に對する通用期間及途中下車回数は乗越區間の哩程に對して別箇に定むることになつて居ります。

御質問の如き場合は熊本で熊本門司間二等乗換に對して概算切符を發行し門司長府間乗越に對しては門司で乘繼の際相當乗車券を購求せしむべきであります。

無札や乗越に對して概算拂の取扱を爲すは全く時間切迫其の他已むを得ざる事由により乗車券を購求する迫なきときに限るもので乗車券を購求し得る場合は之を購求せしむるを原則とします、若し當該列車で其の儘乗越す様な場合は曩に發行した乗換に對する概算切符を便宜の驛で精算の上更に乗越として概算拂の取扱をすることになるのですが概算切符は成るべく原乗車券の着驛間近くなつてから發行し通用期間及途中下車回数は乗越區間の哩

程に依つて計算したる日數及回数に附するのであります。

【質問】 例 名古屋發綾部福知山經由岡山行三等片道乗車券所持者ありと假定す

右の如き旅客が綾部まで乗車し途中下車をなして後に乗車せり、而かも旅客列車出發時刻間際に來り、不案内のため同驛に停車中の京都市列車に乘車せり、而して途中園部に來りて本列車の京都市なるに心付きて車掌に申告せり。

「私は福、綾經由の乗車券所持すれ共、前記の如き次第に付是非京都より東海道本線經由にて岡山行に變更し尙大阪にて途中下車したきに依り御願ひ致しますと」

右の申告を受けたる場合、車掌に於て概算切符發行方詳細に教示ありたし。

以上の如き申告に接した場合は規則第百十二條により一部復乗となる徑變ですから取扱出來ないものですか、即ち無札旅客として綾部より京都經由にて切符を購求させるものですか、原券無効として或は綾部まで往路に於ては當然使用する權利あるにより復路に付て綾部より京都、大阪經由の神崎までの賃金を徴收の上乗車させ、神崎よりは原券により岡山までの乗車を取扱ふものですか。(十一年七月 福知山車掌室 T Y 生)

解答 (原田笹一郎)

本間の如きは徑路變更としての取扱を爲すことは出来ません(規則第一二二條)、故に綾部から京都大阪經由姫路までの運賃を別に收受すべきでありまして姫路から前途は勿論所持の乗車券が有効に使用されます、でありますから此の場合には右運賃徴収區間に對して概算切符を發行すべきことは一般の場合と何等異なる所がありません、併しながら斯様な事は實際問題としては極く稀でありませうが若しありとすれば事情を告げ所定の徑路に由らしめるのがよいのであります。

【質問】 旅客及荷物運送取扱細則中第二百六條第五に

問 原券に「手荷」又「附隨」の捺印あるとき概算切符に其の記載を爲すべきや
答 記入せざるものとす

とありますが、然らば追徴切符を發行する場合には記入しますか、若し記入せざるものとするれば該切符を以て手小荷物を再託送することが出来ず、自分としては該切符を發行する場合は「手荷」印の捺捺を要するものと思ひます、如何ですか。(十一年八月 仙臺驛改札掛 伊東篤次)

解答 (原田笹一郎)

概算切符又は追徴切符發行の際、原乗車券に「手荷」又は「附隨」印の捺捺あるときは切符にも其の旨を記入することは理想ではありませんが、元來右の切符を發行する場合は種々の原因から生ずるのでありますから若し記入を要するとすれば非常に複雑を來たし事實難きを現場諸君に強ゆることにならないでせうか例へば乗越に對しては勿論捺捺を許さないでありまう、上級乗換には如何に記入すべきか、更に方向變更又は徑路變更の場合如何、かく考へますと無條件で捺捺すべき場合は餘程考へなくてはならないことになりませう、故に該切符を以て再託送することが出来るとしてもそれは極めて稀なことであり且記入方も困難でありますから多少は弊害ありとするも現場諸君の事務の簡捷を圖ることが數倍の意義を齎す所以であると思ふのであります。

【質問】 甲丙間を旅行するに、甲乙間は無札、乙丙間は定期又は回数券を提出せる場合概算切符の徴收事由欄は無札乗越の何れとして記入するや、併せて此の場合に於ける記事欄の記入方を問ふ。(十二年七月 金澤驛 E S 生)

解答 (原田笹一郎)

甲丙兩驛間の乗車に就て乙丙間は定期又は回数乗車券を所持し、甲乙間のみは無札で乗車

したときは、概算切符の徴收事由欄には無論「無札」と記入するのです。而して此の場合に於ける「現乗車」欄には當該無札乗車區間を記入記事欄には乙丙間定期(又は回数)券第何號併用と記入して所持の乗車券との關聯を保たせる、而して併用の場合に於ける取扱方は規則第八條第三間に準すればよろしい。

【質問】 A列車にて甲驛より乙驛へ到る乗車券所持者が丙驛へ乗越し丙驛行遠B列車にて乙驛へ歸る場合A列車々掌に於ては概符發行の違なき爲B列車々掌に引繼を爲しB列車々掌に於て乙丙間往復運賃を徴收して概符發行にて差支ありませんか、此場合A列車乙丙間は乗越となりB列車乙丙間は無札となります、徴收事由欄並に原券欄、現乗車區間欄は如何にしますか。(十四年十一月 出雲今市 T S 生)

解答 (大澤勝次)

B列車々掌は乙丙間乗越に對し乗越の概算領收切符を、丙乙間の無札乗車に對し無札の概算領收切符を發行すれば簡單明瞭に行くではありませんか。

【質問】 一、A驛よりC驛行客B驛著の際所用の爲B驛より折返しA驛に往復旅行方申告せる場合は細則第一九六條の例により取扱差支なきや。(十四年十一月 金澤車掌室 E N 生)

解答 (大澤勝次)
概算領收切符は片道のみ發行するを原則といたしますが特に細則第一九六條の例外を設けられた趣意は復路も必然的乗車する爲に外ならぬと考へます。本問の如き場合は右と同様であるから同細則を準用して差支ないと思ひます。

【質問】 規則第五十六條の割引證を以て旅客多數等の理由にて無札乗車し概符にて着驛に(概符記事に割引證所持と記入しあり)到着したる場合該割引證を收受し往復の取扱を爲し得るものに候哉又概符に依る往復乗車は細則第九十六條より無しとせば片道に取扱ひ差支なきものに候哉該割引證は往復に限られ居る故を以て無札乗車したるときは全然割引の取扱を認めざるものとせば細則第六十六條二項に依る取扱方は規則第五十五條乃至五十八條を意味せざる規定に候哉。(十五年一月 函館本線八雲驛 川村省三)

解答 (大澤勝次)

規則第五十五條乃至第五十八條の割引は往復乗車券を購求するときに限られて居りますからそらいふ旅客に對し片道以外には發行しない概算領收切符を發行することは出来ないのであります。然し係員がそらいふことに氣付かずに發行してしまつた場合には機宜の處置

として精算の際往復割引を認めてやらねばなりません。其の場合復路に對しては追徴切符を發行したらいゝでせう。

【質問】 本誌十一月號(第六卷)五八頁所載の概算領收切符發行方に就ての御解答大澤氏の御高見を文字を通じて拜聴し至つて便利な取扱方だと思つて居ましたが、第七卷第一號の五三頁所載に依る同氏の御意は聊矛盾の感があるまいかと思ひます、今兩者を再述すれば前者に於ては細則第一九六條以外に往復概符を發行し得る御意見にして、後者は規則第五五條乃至第五八條の割引證を提出した場合は往復概符は發行出來ない、併し係員が誤つて發行したら其取扱をせよとあります。前者に依つて往復概符を認めたなら、當然後者は往復の取扱が出來得ると思ひます、兩者孰れを信じますか。(十五年四月 山陰線出雲今市 佐々木繁一)

解答 (大澤勝次)

概算領收切符は片道に對して發行するのが原則であるが細則第一九六條の場合には必らず往復の概符を發行せねばならぬことになつて居ります。それはそう云ふ場合に起ることあるべき不正乗車を防止する必要上からの取締手段として定められたのであります本誌十一

月號第六卷五八頁EN氏質問の場合は細則第一九六條の場合と同様の結果を來たす虞れがあるから其の取締上同條の精神に則り往復の概符を發行する方が宜しいと申したのであります規則第五五條乃至第五八條の割引を受くる爲に往復乗車券を購求しければならぬ旅客と前者とは其意味に於て何等の關係を有しないのであります故に前者に往復概符を發行するから當然後者にも同様の扱が出來るとは申されませんが、一般に往復の概符を發行する制度を設けられぬ限りは往復乗車券の發行を條件とする規則第五五條乃至第五八條の旅客に概算扱は出來ないのであります。

【質問】 拜啓御多忙中恐れ入りますが左記の件誌上に於て御解答願ひます。概算切符所持者が途中下車を爲した時は細則第二百五條に依つて精算をなし、不足額ある場合は不足額を收受し、原切符と引換に追徴切符を發行致しますが、概算切符一葉に對し二人以上記載ある時、旅客の請求に依つて前途の旅行に對し一人に各一葉宛發行方希望ありたる時發行してもよいでしやうか?、若し分割發行出來るならば追徴切符の記載方を詳細御説明願ひます。(二年十一月 上井驥 原田生)

解答 (小林了)

概算切符は一人に付き一葉を發行するのが原則であります。が前途の旅行を同じくする同行者に對しては各鐵道局共二人以上に一葉を發行しても差支ない事を認めて居ります。處が其の二人に對して一葉の概算切符を發行し精算の結果運賃を追徴する場合前途に對しては追徴切符を發行するのであります。が此の際旅客から切符を別々にしてくれとの要求があつたとしたなら全く止むを得ない譯で別々に發行して差支ないのであります。又此の場合の追徴切符の記入方は人員欄を一人として追徴金額には一人宛の金額を記入し記事欄に「分割發行」と記入するの外は一般の取扱に準じてよろしいのであります。

又精算の結果過不足のない場合は該概算切符で其の儘乗車せしむるのであります。が、此の場合に若し前の様な要求があつたとしたならばやはり追徴切符を別々に發行（追徴金額には抹線を劃す）して乗車せしむるがよろしいと存じます。

【質問】 列車内に於て車掌が發行せる概算切符に何々間學割又は公務割引證第何號所持と記事欄に記載してある所本人其の割引證を紛失せる場合には如何なる取扱をなすが正當なりや御教示相成度。(二年十二月 明石驛 S O 生)

解答 (小林 了)

割引證所持の旨記入の概算切符を精算するに當り其の旅客が該割引證を紛失したなら旅客に對しては氣の毒であります。が其の割引を認むる譯には行きません。其の概算切符面の區間に相當する普通運賃を頂戴せねばなりません。

又紛失しなくとも精算の際には其の割引證が正規に依つて發行されたものか又必要によつては身分證明書等の携帶あるや否やを確むること等は勿論であつて此の場合若し許すことの出来ない異式のもの又は無資格者なることを發見した時も無効として前同様其の割引を認めず普通運賃を收受して差支ないのであります。

【質問】 概算切符甲片に記載の(途中又は着驛で下車の際精算致します)は寢臺券記載事項に準じ(途中又は着驛で精算致します)が適當ならずや。(三年二月 京都車掌室 古川他三)

解答 (小林 了)

結構なお考えであります。當方でも昨年の改正直後に氣付いて居りますから次の機會には多分考慮せらるゝ事でありませう。

全く些細な事の様ですが斯る點は旅客待遇上からしても効果のある事と思ひますから他の方々も若し御氣付の點がありましたらば御注意を願ひます。

【質問】 過誤に依る乗車券購求者を発見したる場合車掌としての處理方如何。(十年八月)

札鐵局 岡本生)

解答 (飯島利安)

過誤に因る乗車券購求者を列車内で発見した場合の車掌としての取扱方は其の距離と時間等に應じて大體左の如き方法を講ぜらるれば宜いと思ひます。

(イ) 正當着驛が當該列車の停車する驛であつてそして発見した場所から程遠からぬ箇所であれば客を其の儘乗せて行つて着驛係員に之を引繼ぐこと

(ロ) 正當着驛が発見した場所から相當距離のある様な場合には途中の時間ある驛又は乗換驛等で正當手續をさせる手配をすること

【質問】 一、旅客が甲乙間の乗車券を以て終列車に乘車せり、然るに該旅客が居眠を催したりとて丙驛迄乗越し來り此の場合は之を如何に處置すべきや。

二、若し翌日該旅客を返乗せしむる場合通用期間經過するときは如何にすべきや。

(十一年五月 關西線加茂驛 愛讀者)

解答 (立花榮吉)

翌日の初列車で返乗せしむるのであれば通用期間が經過しても差支ありません取扱細則第二百七條、第二百八條本文及問答を参照されるやう願ひます。

【質問】 細則第二百七條の取扱を申出でたる旅客が、該送還驛にて發病の爲にこれが返乗出來ざる場合は如何なる取扱を爲すべきや、但し通用期間は全快迄に満了とする。

(十一年十一月 神鐵 I H 生)

解答 (原田健一郎)

誤乗者が無賃送還の取扱を受けんとしたとき、當然の病氣で返乗されることが出來ない様な場合は細則第二百十三條第一號を適用して通用期間延長の手續をすることが出來ません。

【質問】 發驛掛員承諾の無札旅客(旅客降車後關係驛に問合せ確認)悪意なくして乗越したる時は無賃返乗(發驛申告の着驛まで)せしむべきものと解す。

此場合掛員は便宜紙片等に「誤乗」を證明し乘車せしめ差支なきや。(十三年十一月 軍川驛 首藤生)

解答 (立花榮吉)

臨機の處置として、質問の通り取扱て差支ありません。

【質問】 定期乗車券所持の者乗車券面區間外に誤乗し返乗車方を申出たるときは如何なる取扱をなすや。

旅客荷物運送取扱細則第七節第二百八條の一に旅客所持の乗車券裏面に「誤乗」と記載し驛名小印を押捺し該券を以て乗車船せしむることあり、定期券を含むや、定期券については特に扱方法なし規程上よりの教示を乞ふ。(十四年十月 掛川驛 松井生)

解答 (立花榮吉)

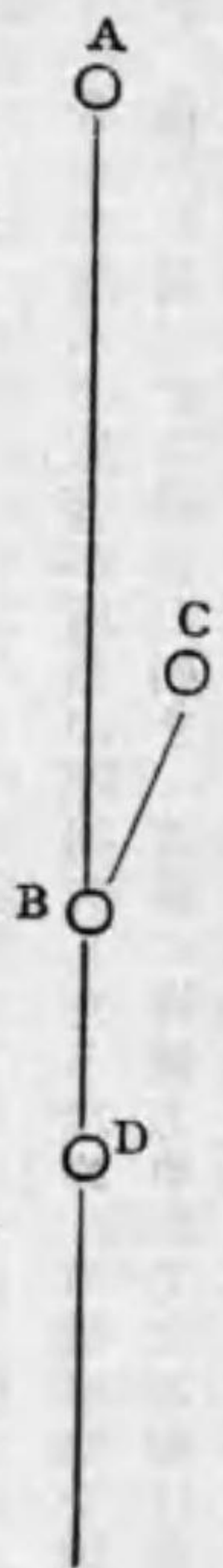
便宜の紙片に「誤乗に付何々間返乗」と記載し驛名小印を押捺して證明してやつたらいでせう、定期乗車券で乗る様な旅客に誤乗と云ふことは極めて稀れなことであらうから別に取扱方を示してないのであります。

【質問】 拜啓御多忙中恐入りますが左記の件を誌上に於て御解答を願います。

AよりCに行く旅客がBに於てC行きに乗換すべきを隣驛のDまで誤乗せりDよりBまでは無賃送還すべきをB行までは相当列車間合(一時程)あるに依つてBまで徒歩にてCまで乗車せんとす。

此場合Dに於てはBD間を誤乗とは云へ區間外乗車に付運賃及割増金收受し不足賃日報

にて徴收事由を無札として處理し猶AC間の乗車券に對し誤乗の證明をすべきものと思ひますが如何なるものでありますか。(二年八月 關都 柳原生)



解答 (川西實夫)

誤乗とは御承知の通り運賃、料金を免れようとする悪意なく事實誤つて乗車した場合を指すのであります。従つて御質問の様に誤乗した事實が明瞭なばかりでなく、DB間列車の時間のみ関係上、例へばD驛で次の列車に乗車してはB驛でBC間の列車に接続しないが、D驛よりB驛迄徒歩又は自動車で行けば接続する時等の場合、徒歩其他の方法でDよりBに行くことが明かに認定出来る時はBD間(區間外乗車として)別に運賃を收受しないで便宜誤乗の場合に於ける返乗取扱に準じて差支へないと思ひます。併しDよりB迄徒歩其他の方法で行くことが實際の場合には、接続時間の関係の爲めか將又他の用務を遂行するためかの認定困難の場合が相当多いことと思ひます。かゝる場合には根本に遡つ

て誤乗の扱を爲すべきや否やに係ることゝなります。

【質問】 無改乗車券に對し其の通用期間内に運賃拂戻を許容したるは運輸規程第十七條第一項に矛盾せざるや。(十年八月 札鐵局 明石登雪)

解答 (飯島利安)

鐵道運輸規程第十七條第一項の規定は旅客に對して運賃拂戻の請求權を認められたものであつてこれ以上に拂戻をしてはならぬと云ふのではない様です従つて鐵道が進んでそれ以上の拂戻をした所で規定に抵觸する様なことはない譯であります。

【質問】 本誌二月號掲載明石氏執筆「乗車券類引換拂戻の内容」なる解釋中に二重購求といふ事由の拂戻は絶対に許諾せぬとあるも規則第一一五條「問答」中乗車券重複購求云々の項は改乗前ならば二重購求の事由の下に拂戻差支なき意味を含むものと解す詳解を求む。例へば往復乗車券購求の旅客が復路の際紛失したため片道乗車券を購求して乗車せしに車中に於て復片を發見せる場合の如き、着驛に拂戻方申出でたる際は當然二重購求の事由を以て拂戻すべきものにあらざるや、若し斯る場合を旅行見合せの事由とせば矛盾の生ずることなきや。(十一年五月 鹽釜驛 花岡一郎)

解答 (明石多吉)

二重購求なる事由では乗車券引換拂戻は出来ません。これに就ては大正九年十二月十八日仙臺鐵道局に於ては本省旅客課長が演述された説明——即ち一般に配付されてある國有鐵道旅客及荷物運送規則改正要領中「旅行見合」に就て説示された末項に

序に申添へて置きますが、二重購求の乗車券に對しても絶対に運賃拂戻をしないことに改正しました

と宣明せられあるに徴して何等疑惑はないはずであります。

規則第百十五條に對する「質疑應答」に

(問) 重複購求の事實を改乗後に申出でたるときは拂戻に應じ差支なきや
(答) 改乗後なるときは拂戻を爲さず

とあるのは貴見の如く改乗前であれば拂戻して差支ない意味は無論含んで居るのであり、細則第二百五條に對する「問答第四」にも明示してありますが、其の拂戻事由は二重購求なるの故を以つてでなくして其の乗車券を使用せぬ——即ち旅行見合せなる事由で拂戻を認めるのであります、これは改正の趣旨を徹底する上に於て當然の解釋であらうと思ひます。

故に此の拂戻を爲すには矢張り通用期間内なることの條件を伴ふのを必要とするのであります、尙「例」に擧げられた往復乗車券の復片を紛失した場合には旅客は其の旨を驛に申告して再徴證明書を受けて置き、原券を發見した時は該證明書に依り拂戻を受くべきものであります、然るに規則不案内の爲であらうが無斷で更に復路に對する片道乗車券を買つて乗車した後に復片を發見した場合と云ふのであります、これは改缺されて居らず且通用期間内なるときに限り其の復片に對して引換拂戻はしますが、これは二重購求と云ふ事由に對してでなくて其の復片は使用せぬ——即ち「旅行見合」と看做して拂戻することを認められるのであります、何等矛盾の嫌ひないことと思ひます、若し夫れ二重購求に對して拂戻すこととしますか、重複購求の事實が判明して居る上は改缺後又は通用期間經過後にも拂戻さねばならぬといふ理窟となりそれこそ規則改正の主旨と矛盾して統一上且取締上面白からぬ弊害の生ずる虞れがあるから現行法に於て二重購求といふ事由の拂戻を撤廢せられたものと存じます。

【質問】 規則第一百五條第一問は回数乗車券に適用すべきものなるや、此の場合は細則第二百十條の如く(誤改缺)として返付するものなるや。(十一年八月 金澤 S C 生)

解答 (原田健一郎)

規則第一百五條第一問答の趣旨は回数乗車券にも準用すべきであります、唯取扱ひ方としては回数乗車券は規則第一百八條に依る場合の外は券片に對する運賃を拂戻さないのであるから御見解の如く細則第二百十條に依り證明して返付するのであります。

【質問】 一、一旅客が仙臺より上野行小兒券を買求旅行開始の際改札掛より貴君は小兒にあらずと謂はれ急ぎ大人券を更に買求めたるに小兒券に對する拂戻は時間の關係上着驛(上野)にて受取つて下さいといふ。此の場合着驛に於て拂戻して差支無きや。若し手荷物受託したる場合の運賃の精算方如何。(十五年四月 十和田鐵道 中川原政雄)

解答 (大澤勝次)

着驛で拂戻をして差支ありません。然し改缺を加へた後ならば發驛で證明をしてやる必要があります又手荷物を託送した場合の精算方云々に付ては託送手荷物が無賃の場合には該乗車券の託送證印を取消すと同時に大人乗車券には受託證印を押捺すればよろしいのであるが有賃の場合着驛で拂戻を爲すときは規則第一九八條に準じ既收運賃に對し無賃運送斤量の異動に依る過剩額を拂戻さなければなりません此の場合に於ては其事實を確認した上

荷物賃訂正通知書を發行して處理するのです。(細三五五條)

【質問】 一、國有鐵道旅客及荷物運送規則第一百五條は左の如き場合にも之を適用し運賃の拂戻をなし差支たきや(二年二月 高田 泉華生)

イ、發着驛を全然異にせる乗車券

例、自御所至和歌山の乗車券を高田に拂戻請求なしたるもの

ロ、發賣驛に非ざれども該券の着驛或は其の區間の驛に申し出でたる場合

例、天王寺(發賣驛)より高田驛間乗車券を高田或は王寺に請求なしたるもの。

解答 (川西實夫)

イ、規則第一百五條には乗車券の改缺前に旅行を見合せたときは通用期間内に限つて旅客運賃の拂戻を請求することが出来る旨を規定するばかりで、其の請求を爲す驛換言すれば拂戻に應ずる驛を限定して居りません。然るに細則第二百十三條、同第二百二十七條第三號、同第二百二十七條、同第二百二十七條の二及乗車券引換證に對する拂戻は其の拂戻を爲すべき驛を指定して居ります。これは改缺後の乗車券又は特殊の乗車券で斯く拂戻驛を限定

しないと、實際の取締上差支へを生ずるからであると思ひます。

故に以上の様な特殊の事情を有つて居らない改缺前の乗車券は其の運賃の拂戻をする驛を指定することを必要としなれないものと思はれます。此の意味に於て細則第七十條で規則第一百十五條ばかりでなく特に指定しないものゝ運賃の拂戻は旅客より請求を受けたる驛と規定し、拂戻すべき乗車券の發賣驛又は發驛に限定して居りません。

斯く拂戻驛を限定しない以上は、其の驛が乗車券の券面區間内であると、順路であると將又區間外であることに區別は無いと思ひます。従つて御質問の場合御所和歌山間の乗車券に對して高田驛で拂戻に應じて差支へないと思ひます。然し旅客運賃の拂戻に就いては特に慎重の注意を拂はねばなりませんから一應乗車券の發賣驛に乗車券發賣の有無其他必要と認むる事項を照會することが要を得た取扱方ではないかと考へられます。

ロ、の場合も以上述べたことによつて御了解下さい。

【質問】 規則第一百五條二問の乗車券重複請求の事實を改缺後列車中に於て申出たるとき乗務員として上局の指揮を承くる具體的の順序を示されたし。(三年二月 京都車掌室 古

川他三)