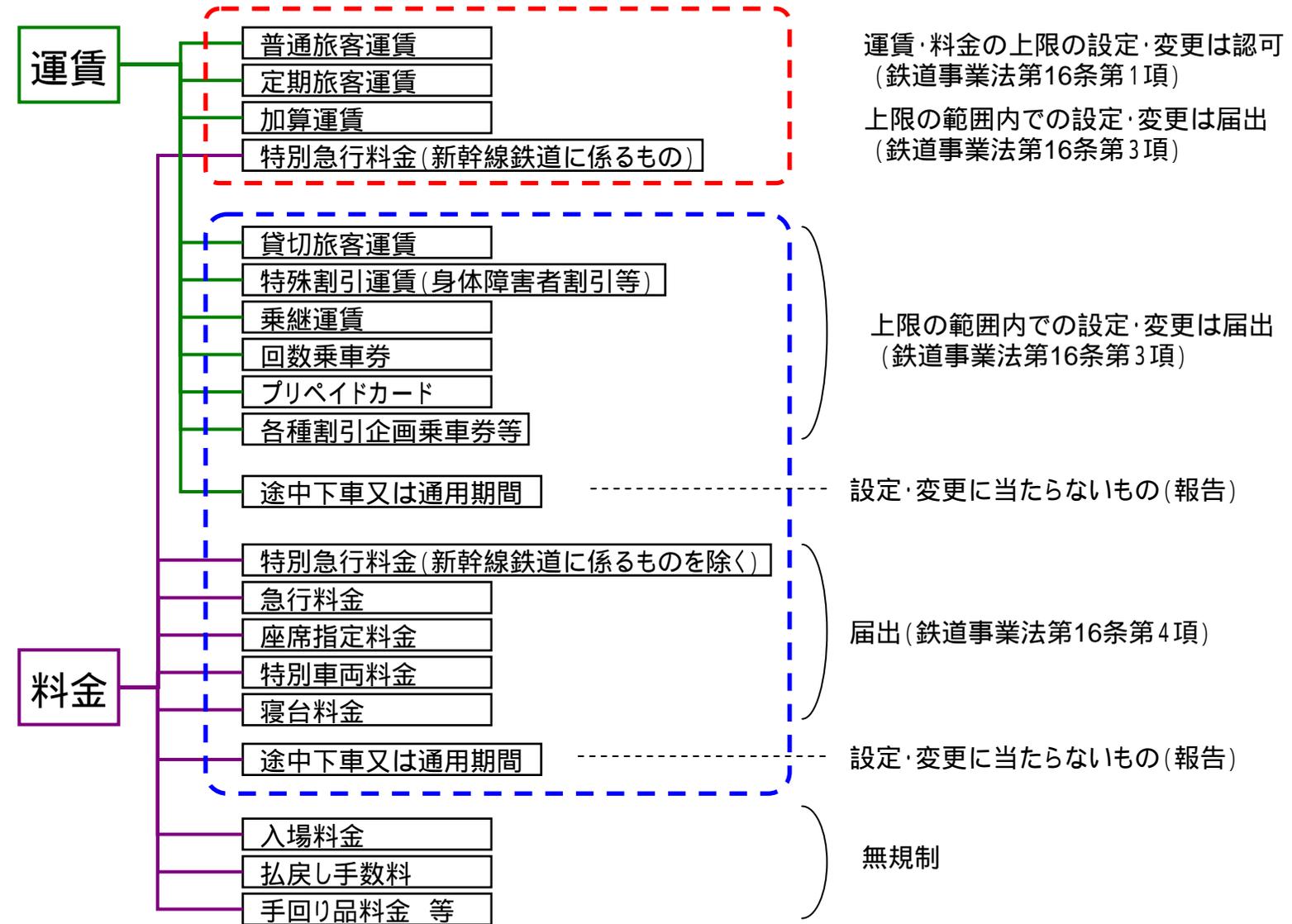


## 第4回有料道路部会

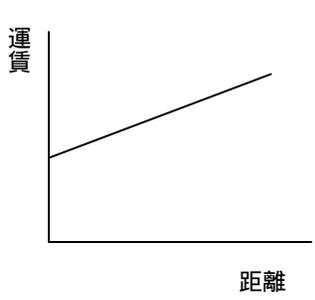
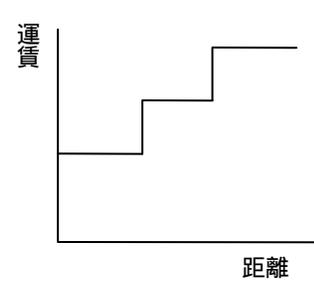
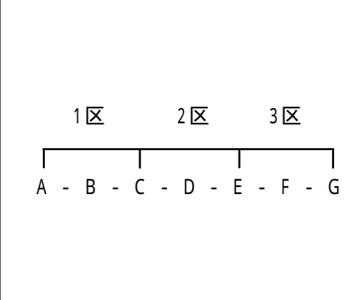
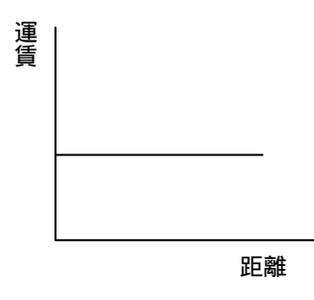
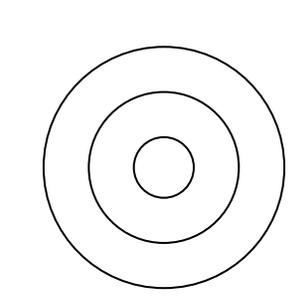
# 鉄道の運賃

# 鉄道の運賃、料金体系と手続き一覧



     枠内は大臣権限(ただし、年間の旅客の運賃及び料金の収入額又は収入予想額30億円未満の鉄道事業者の運賃等は地方運輸局長権限)  
     枠内は地方運輸局長権限

# 鉄道における普通旅客運賃制度

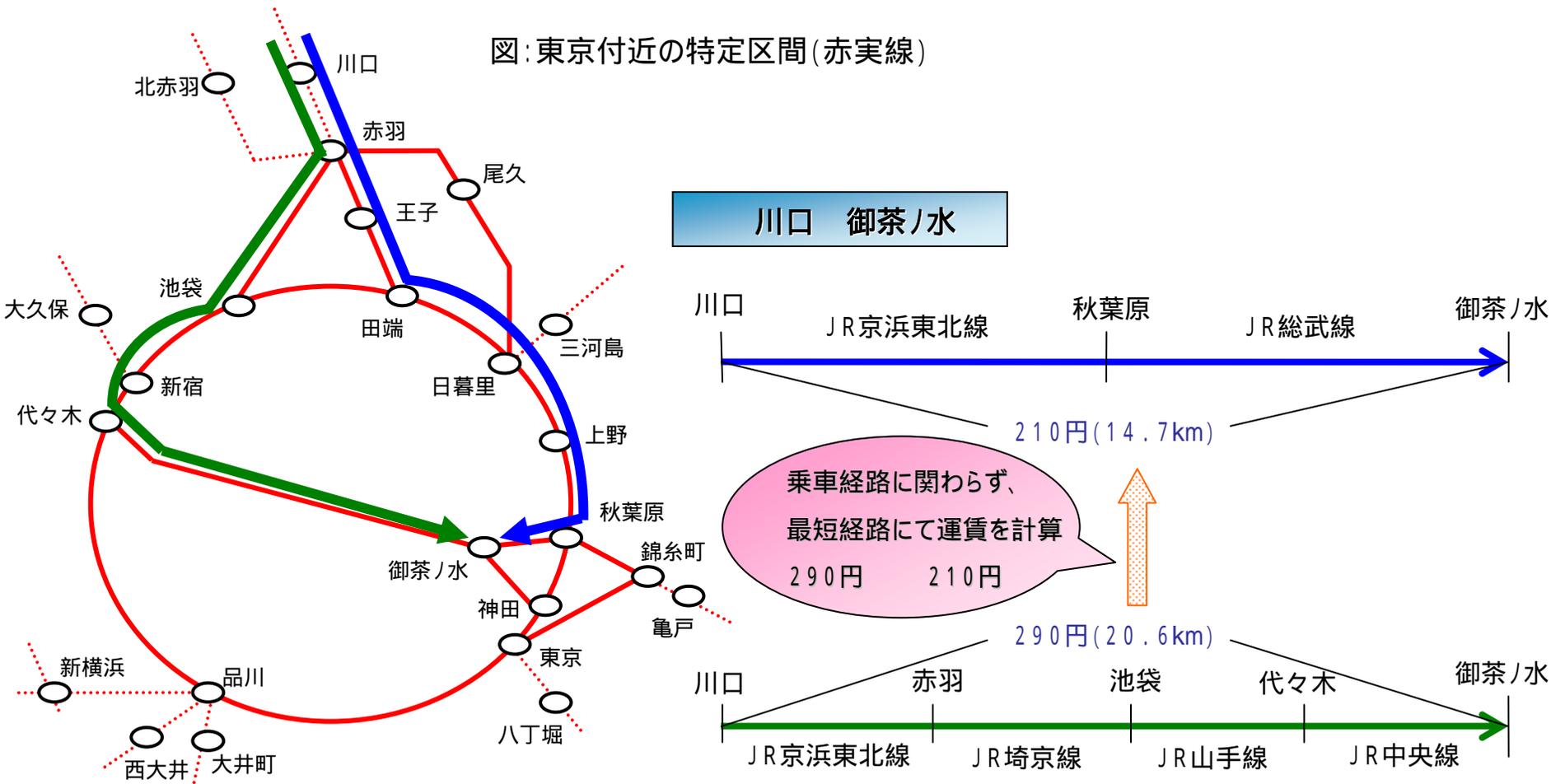
	対キロ制	対キロ区間制	区間制	均一制	ゾーン制
特徴	キロ当たりの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃額を計算	一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出	営業路線を概ね等距離に区分できる駅を基準として2以上の区間に分割し、区間に応じて運賃を算出	乗車キロに関係なく運賃を均一	都市内をいくつかのゾーンに分類し、乗車してから下車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決定
	 <p>運賃</p> <p>距離</p>	 <p>運賃</p> <p>距離</p>	 <p>1区 2区 3区</p> <p>A - B - C - D - E - F - G</p>	 <p>運賃</p> <p>距離</p>	
メリット	利用者に対して公平。計算の煩雑さを解消し、運賃体系を単純化。乗車距離帯別に異なる賃率を設定することで、遠距離逓減が可能。	簡明であり、券売機・精算機・その他の取扱いの面から合理的。	簡明であり、券売機・精算機・その他の取扱いの面から合理的。	単純でわかりやすく、出改札での設備の簡素化、省力化が図れる。	均一制の不公平感を解消し、制度の単純化が図れる。
採用事業者	JR旅客会社、一部の中小民間鉄道事業者	大手民鉄、東京地下鉄、公営地下鉄、中小民間鉄道事業者	箱根登山ケーブルカー、十国峠ケーブルカー等の鋼索鉄道	山万ユーカリが丘線、舞浜リゾートライン等の新交通システム	ロンドン市地下鉄、フライブルク(ドイツ)都市内交通

# 旅客鉄道事業（JR）における同一発着同一料金の例

## 東京付近の特定区間を通過する場合の特例

図の赤実線区間上の入口の駅から出口の駅までは、後戻りしたり再度同じ駅を通らない限り、普通運賃・料金は、実際に乗車する経路にかかわらず、太線区間内の最短経路の営業キロで計算

図：東京付近の特定区間(赤実線)



JRおでかけネットHPより、道路局作成