

慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resources

Title	注釈鉄道営業法罰則
Sub Title	Railway operation act annotated (penal provisions)
Author	和田, 俊憲(Wada, Toshinori)
Publisher	慶應義塾大学大学院法務研究科
Publication year	2018
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.40 (2018. 2) ,p.229- 264
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	原田國男教授・三上威彦教授・六車明教授退職記念号
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA1203413X-20180222-0229

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

注釈 鉄道営業法罰則

和 田 俊 憲

- I はじめに
- II 前 注
- III 鉄道係員に対する罰則
- IV 旅客および公衆に対する罰則
- V おわりに

I はじめに

原田國男教授の研究室には、江ノ島電鉄 300 形電車（304-354 編成）の車両模型が飾られている。故郷湘南への想いの表れだと思われるが、鉄道に対する否定しがたい愛も感じられる。現に原田教授は、平野龍一ほか編『注解特別刑法第 2 卷交通編(2)』に、「鉄道営業法」と題する、同法の罰則を対象とした 100 頁を優に越える注解を載せられている（以下、「注解」で引用する）。

「注解」は昭和 58 年の作品である。その 4 年後、原田教授が最高裁調査官に就任された年に、国鉄が分割民営化された。それからさらに 30 年が過ぎて、鉄道をめぐる状況も刑法学も大きな変動を経たところである。本稿では、鉄道営業法の刑罰規定の全体に解説を加えた稀少な論考である「注解」の記述内容を追いながら、鉄道営業法罰則のその後をみてみたい。

なお、以下で、単に条文番号を掲げる場合は鉄道営業法のそれであり、また単に頁番号を掲げる場合は「注解」のそれである。

II 前注

1. 鉄道営業法の改正経緯

「注解」は、明治 33 年に公布された鉄道営業法が 80 年余の間に受けた計 5 回の改正を挙げているが、本法はその後、今日までにさらに 6 回改正されている。

①昭和 61 年の日本国有鉄道改革法等施行法 111 条による改正では、国鉄の民営化に伴い、国有鉄道とそれ以外の鉄道との区別が廃止された（3 条 2 項・20 条・28 条の 2）。

②平成 6 年の許可、認可等の整理及び合理化に関する法律 31 条による改正では、鉄道事業者による鉄道係員の服務規程の届出義務が廃止された（20 条）。

③平成 7 年の刑法の一部を改正する法律附則 4 条による改正では、不正乗車罪等に係る親告罪規定の文言が、平易化された刑法典の表現に揃えられた（30 条の 2）。

④平成 11 年の中央省庁等改革関係法施行法 1012 条による改正では、「命令」が「国土交通省令」に、「主務大臣」が「国土交通大臣」に、それぞれ改められた（1 条・4 条 1 項等）。

⑤平成 18 年の運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律 3 条による改正では、公共団体の鉄道に係る資格等の適用除外（28 条の 2）が廃止された。

⑥平成 29 年の民法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律 303 条による改正では、改正民法に合わせて、運賃償還の債権について消滅時効の起算点を改める（14 条。時効期間は 1 年が維持されている）などされた。

以上のとおり、鉄道営業法には、鉄道に固有の改正が加えられてきただけでなく、民法・刑法・行政法の各分野におけるこの間の大きな改革の証しが刻印されているということになる。もっとも、罰則に係る改正は上記③のみであり、それも形式的なものにとどまる。

なお、平成 3 年改正の罰金等臨時措置法 2 条が、特別法について広く、罰金および料金の額を読み替えている。以下のⅢおよびⅣで掲げる条文には、便宜上、読み替え後の額を示することにする。

2. 鉄道営業法罰則の適用範囲

鉄道営業法の適用範囲を画する鉄道の意義について、「注解」は、「レールを敷設し、その上に動力を用いて車両を運行させて、旅客、荷物を運送する設備をいう」という伝統的・一般的な定義を挙げている（4 頁）。その際、この定義だと磁気浮上式リニアモーターカーの捕捉が困難になることがすでに指摘されている点が注目される。なお、本法 1 条の委任を受けた鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）は、懸垂式鉄道・跨座式鉄道（モノレール）、案内軌条式鉄道（ガイドレールで方向を規制しゴムタイヤで走行する交通機関）、無軌条電車（トロリーバス）、鋼索鉄道（ケーブルカー）および浮上式鉄道などを特殊鉄道と位置づけており（同令 120 条）、鉄道の概念を一部上記の伝統的定義にあてはまらないものにも拡張させている。

鉄道営業法罰則は、鉄道事業法（昭和 61 年。同法以前は日本国有鉄道法〔昭和 23 年〕および地方鉄道法〔大正 8 年〕）で規制される鉄道にのみ適用されると解される。したがって、軌道法（大正 10 年）の体系におかれる軌道は、本法罰則の対象外となる（なお、鉄道と軌道の通し運送については、一部本法の例外的適用が定められている〔18 条の 2〕）。鉄道か軌道かは、運輸事業について鉄道事業法と軌道法のいずれに基づき許可・特許を取得しているかということのみに依っており、路面電車のほか、道路上のモノレールや新交通システム、道路下の地下鉄などでも軌道として敷設されている例は多い。軌道については、軌道運輸規程（大正 12 年鉄道省令第 4 号）が旅客・公衆および係員に対する各種罰則をおいているものの（同令 17～20 条および 22 条）、これは軌道法その他の法律の委任による罰則ではないため、日本国憲法施行の際現に効力を有する命令の規定の効力等に関する法律（昭和 22 年）1 条により、昭和 23 年 1 月 1 日以降は失効したと解される（最大判昭和 27 年 12 月 24 日刑集 6 卷 11 号 1346 頁参照）。

さらに、鉄道営業法は、鉄道事業法で規制される「鉄道事業」の対象たる鉄道にのみ適用されると解される。したがって、第1種～第3種鉄道事業にあたらない索道（普通索道〔ロープウェーやゴンドラリフト。鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）47条1号〕および特殊索道〔リフト。同条2号〕）および専用鉄道（専ら自己の用に供するため設置する鉄道〔鉄道事業法2条6号参照〕）には、本法は適用されない（索道につき18条の2、専用鉄道につき4頁参照）。また、事業開始前や廃止後の鉄道も、車両の運行の有無にかかわらず、本法の適用外である。たとえば、JR東海の山梨実験線は、往来危険罪（刑法125条1項）の対象にはなり得ても、鉄道営業法罰則は適用されない。

国内犯のみが処罰される本法の罰則との関係では、青函トンネルのうち津軽海峡の公海下の部分は、日本国内に属するものと解されている（4頁以下）。JR北海道の海峡線が開業するのは昭和63年3月のことであり、その後、平成28年3月に、同線は北海道新幹線となっている。

3. 鉄道営業法罰則の運用状況

鉄道営業法違反による送致件数および起訴人員数は、次の表のように推移している（警察庁調べおよび法務省「検察統計」）。

送致件数のうち、平均して約70%が29条違反（不正乗車罪）、約25%が37条違反（鉄道地内立入罪）であり、平成20年～同22年に送致件数が増大しているのは、29条違反が増加したことによる（平成19年に小児用のSuicaおよびPASMOの発行が開始されていることから、それを悪用した不正乗車が多く検挙されたとも推測されるが、詳細は明らかでない）。

「注解」によれば、本法違反による通常第一審事件終局総人員数は、昭和52年から56年までの5年間で、地裁事件が0、簡裁事件が毎年10前後である一方、鉄道公安職員による処置件数は毎年約20万件であった。刑事事件が極少なく処置件数が膨大に及ぶ原因や、その他本法の運用状況の特色については、①本法違反の罪は軽微で、法定刑は大部分が罰金・科料にとどまること、②本法違反の罪が同時に他の重い犯罪にもあたる場合が多く、本法違反の罪の独自

送致件数	うち 29条違反	うち 37条違反	起訴人員数	うち	うち
				公判請求	略式命令請求
平成19年	390	231	123	65	8
平成20年	774	648	106	53	9
平成21年	947	822	106	77	6
平成22年	1,111	934	161	85	5
平成23年	598	423	167	45	5
平成24年	427	310	111	33	4
平成25年	428	293	127	55	2
平成26年	412	291	113	48	3
平成27年	327	219	102	56	3
平成28年	225	137	86	38	2
					36

の存在理由に乏しいこと、③本法違反の罪については、割増賃金の支払い（18条2項）や車外・鉄道地外への退去強制（42条1項）の措置で十分であることが多いこと、④定員乗車強要の罪（26条）や婦人専用車室への立入りの罪（34条2号）は、時代離れしていて存続の必要性に疑問があること、⑤郵便や電電とは異なり、公労法で禁止される争議行為を直接処罰する不取扱の罪が規定されていないことが指摘されていた（5頁以下。なお、「注解」では退去強制に関する詳細な解説もなされているが〔100～111頁〕、紙幅の関係上、本稿では扱わない）。

刑事事件数は、上でみたように近年は多少増えたとはいえ、極めて少ないと変わらない。そして、その理由のうち上記①～③にも変化がない。また、④も基本的には同様であるが、近年、各社で導入されている女性専用車両との関係では議論がありうるところである。これに対して、⑤は、国鉄の民営化および国内の争議行為の激減により、本法の改正が求められるほどの負の特色とはいえなくなったと思われる（なお、郵政民営化後も郵便法〔昭和22年〕には不取扱の罪〔同法79条1項〕が残されている）。

III 鉄道係員に対する罰則

鉄道営業法には、鉄道係員を処罰対象とする4種の犯罪類型が規定されている。

1. 失行罪

第24条 鉄道係員職務取扱中旅客若ハ公衆ニ対シ失行アリタルトキハ2万円以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス

本条の目的は、鉄道係員が旅客・公衆に対して親切かつ公正であることを担保することにある（9頁）。

「鉄道係員」は、鉄道事業に直接に関係する現業職員をさし、非現業職員は除かれるが、その職務が旅客・公衆に接触する性質のものである必要はないと解されている（10頁以下）。

「旅客」とは、運送の客体たる自然人をいい、幼児や無賃乗車客を含む。「公衆」とは、旅客以外の不特定または多数の者である（11頁）。

現行法令上、「失行」の語には、①社会的基準による失態（位階令7条、官吏功労表彰令6条2項）、および、②医学的基準による高次機能障害（炭鉱災害による一酸化炭素中毒症に関する特別措置法施行規則2条5号）の2つの意義がある。本条の「失行」は前者であり、常識上看過できない程度の失態、すなわち、相手方に対して失礼な行為または失礼な態度等をいう（同様の用例が軌道運輸規程22条にもみられるが、こちらは失効している。前述I 2参照）。具体的には、酒に酔って旅客に戯れる行為や、旅客を方向違いの列車に乗車させる行為などのほか、改札係がものを訊いても何も答えないという態度も度を過ぎればこれにあたりうるとされる（11頁）。過失の場合も含むかについて、「注解」では、文言上過失を含みうること、法定刑が軽いことなどから、積極説が支持されている（12頁以下）。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

2. 職務上の義務違反罪

**第25条 鉄道係員職務上ノ義務ニ違背シ又ハ職務ヲ怠リ旅客若ハ公衆ニ危害ヲ
釀スノ虞アル所為アリタルトキハ3月以下ノ懲役又ハ2万円以下ノ罰
金ニ処ス**

本条は、旅客・公衆に危害を及ぼすような鉄道係員の職務上の義務違反を防止するための規定である（14頁）。

「鉄道係員」は、運転保安に係わる者に限られず、すべての現業職員を含む（14頁）。

行為である職務上の義務違背・職務懈怠は、故意または過失を問わない（大判大正7年6月11日刑録24輯838頁）。

本罪は、旅客・公衆の生命身体に対する危険の発生を要件とする具体的危険犯であるとした高裁判例がある（東京高判昭和38年12月11日高刑集16巻9号729頁〔弥彦線事件〕）。生命身体が現に侵害されれば業務上過失致死傷罪（刑法211条）が成立するし、生命身体の危険化にとどまる場合も、列車の往来の危険を生じさせていれば業務上過失往来危険罪（同129条2項）が成立するから、本条は今日では実務上の意義を失っているとされる（19頁）。あえて例を挙げれば、車掌が不注意により乗客を車両扉に挟んだまま列車を発車させてしまい、すぐに気づいて緊急停止させたが危うく乗客が傷害を負いかねなかつたような場合（業務上過失致死傷罪の手前）や、台車に亀裂の入った車両で走行し続けたような場合（業務上過失往来危険罪の手前）が、本罪の対象になりうるだろうか。

本罪については、近年でも無罪事例がある。被告人が車掌として乗務していた列車が停車駅である駅に停車せずに通過したという事案で、原判決が、被告人には、運転士に列車を停車させるよう電話連絡し、また、自ら非常スイッチを用いて同列車を停止させるべき職務上の義務があったのに、被告人が車内放

送を始めるポイントの目標物を見落とした結果、列車が同駅を通過することに気づかず、列車の速度について全く確認しないまま駅を通過するのを放置した過失を認定したのに対して、控訴審判決は、本件当時、被告人が放送のポイントを見落としたことが被告人の不注意によるものだと認めるることは困難であり、また、同列車が減速せずに駅を通過した際、ホームに乗客等が存する可能性があったとしても、これをもって具体的な危険があったとはいえないとして、原判決を破棄し、無罪を言い渡した（広島高判平成19年5月29日判タ1252号343頁〔芸備線上三田駅事件〕）。

これに対しては、肯定的な評価が加えられている（高橋則夫＝松原芳博編『判例特別刑法』〔2012年〕94頁以下〔武藤眞朗〕）。

3. 定員外の乗車強要罪

第26条 鉄道係員旅客ヲ強ヒテ定員ヲ超エ車中ニ乗込マシタルトキハ2万円
以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス

本条は、④鉄道係員に「保安定員」を守らせて旅客の安全な運送を担保する規定だとする見解と、⑤鉄道係員に「サービス定員」を守らせて旅客の快適な旅行を保障する規定だとする見解とがあるところ、「注解」は、本罪で旅客の意思に反することが要件とされていることが④説からは説明できない（旅客の安全はその意思如何にかかわらず守るべきである）として、⑤説を支持している（24頁以下）。

その趣旨から、「鉄道係員」は客扱業務に従事する係員に限定される（24頁）。旅客車の「定員」は、鉄道営業法1条が「鉄道ノ建設、車両器具ノ構造及運転ハ命令（平成11年改正後は国土交通省令）ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ」とするのを受けて、鉄道の種類に応じて日本国有鉄道建設規程（昭和4年鉄道省令第2号）および地方鉄道建設規程（大正8年閣令第11号）で車両の床面積による基準が定められていたが、それを満たして車両ごとに決められ車両に標示

された定員は、本条の趣旨から、保安定員ではなくサービス定員を意味すると解することになる（24頁以下。ただし、地方鉄道建設規程で特別の基準が設けられている鋼索鉄道〔ケーブルカー〕については、保安定員とみるべきだとする）。

なお、旅客車の定員に係る規定をおいていた前掲2つの建設規程は、昭和62年の国鉄民営化を機に普通鉄道構造規則（昭和62年運輸省第14号）等に整理された。さらに平成13年には、各種鉄道の構造規則（「普通鉄道-」「特殊鉄道-」「新幹線鉄道-」）および運転規則（「鉄道運転規則」「新幹線鉄道運転規則」）とが統合されて、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号）が制定された。そこでは、規制緩和の現れとして、技術基準が仕様についての数値基準から性能に着目した質的基準へと抜本的に改められ、旅客車のサービス定員については規定が廃止されて、車両製造会社と鉄道会社の間で自動的に決められることになった。

なお、日本工業規格 JIS E 7103:2006「鉄道車両－旅客車－車体設計通則」の5.1項は、車両設計の基本条件を次のように定めている（抜粋）。

a) 乗客定員 乗客定員は、座席定員と立席定員との合計とする。

- 1) 座席定員 座席定員は、腰掛幅を乗客1人当たりの占める長さで除したときの整数値とし、小数点以下は切り捨てる。受渡当事者間で協定がないとき、乗客1人当たりの占める長さは、430mmとする。
- 2) 立席定員 立席定員は、腰掛用の床面積及び腰掛前縁から250mmの床面積を除いた客室床面積のうち、有効幅550mm以上で有効高さが1900mm以上確保できる部分の床面積を、乗客1人当たりの占める広さで除した整数値とし、小数点以下は切り捨てる。受渡当事者間で協定がないとき、乗客1人当たりの占める広さは0.3m²とする。

本条の行為は「強いて」乗車させることであり、旅客の意思に反することが必要である。旅客が自発的に定員を超えて乗り込むのを制止しなくとも本罪にはあたらないから、本罪は故意作為犯だとされる（25頁以下）。理論的には、

混雑がひどいので次の列車を待とうとした旅客 A の意思に反して、旅客 B が旅客 A を押し込みながら無理やり列車に乗り込もうとするのを、傍の鉄道係員 X のみが旅客 A の意思に反することを認識しながら黙認したような場合に、本罪の不作為による間接正犯の余地があろう。

鉄道係員が旅客 C の求めに応じて旅客 C を列車内に押し込んだが、すでに満員の車内にいる旅客 D らの意思には反していたという場合は、本罪にあたらない。乗り込ませられる旅客の意思に反することが必要だと解される。旅行の快適さも、ほかの旅客の自由な乗込意思との関係では保護が制約されるのである。しかしそうすると、上の例では結局、旅客 A は保護されなくてもよいのではないかとも思われる。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

4. 運賃を免脱させる罪

第 27 条 削除

鉄道係員が旅客等と通謀して運賃の一部または全部を免れさせる行為を 3 年以下の懲役および 500 円以下の罰金で罰することとされていたが、背任罪（刑法 247 条。5 年以下の懲役または 50 万円以下の罰金）による処罰で足りるとして、昭和 4 年に削除された。

運賃を免れる旅客は本法 29 条の不正乗車罪で軽く処罰されるから、その法益が鉄道会社の財産だとする理解を前提とすれば、鉄道係員と通謀がある場合、旅客について背任の共犯は排除されると解される。

5. 踏切の往来妨害罪

第 28 条 鉄道係員道路踏切ノ開通ヲ怠リ又ハ故ナク車両其ノ他ノ器具ヲ踏切ニ留置シ因テ往来ヲ妨害シタルトキハ 2 万円以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス

本条は、一般公衆による踏切道の通行を鉄道係員が不当に妨げることを防止する規定である（28頁）。鉄道営業法制定時の旧刑法162条が、往来妨害罪につき妨害手段として道路の閉塞を規定していなかったため、踏切道の閉塞について処罰を用意すべく本条がおかれたが、現行刑法124条の往来妨害罪は道路閉塞による往来妨害を処罰するので、本条はそれと補充関係に立つ。

「鉄道係員」は、本条前段の踏切の開通を怠る行為との関係では、踏切の開閉に関する業務に従事する職員に限定されるのに対し、後段の車両その他の器具を留置する行為との関係では、その他の現業職員も含むと解される（28頁以下）。

「道路踏切」とは、不特定または多数の人の往来の用に供されている道路（刑法124条1項の「陸路」と同義で、道路交通法の「道路」よりも狭い）と鉄道とが交差する部分をいう（29頁以下）。

往来妨害の結果の発生が必要である。これに対する故意がある場合は往来妨害罪（刑法124条1項）で処断されるから、補充関係に立つ本条は適用されない。

本条後段の車両その他の器具を留置する行為は、故意の場合に限られる（32頁）。「器具」とはいえない物件（岩石や樹木など）の留置はこれにあたらず、「留置」は、閉塞に至る必要はないが、一般公衆が通行に不自由を感じる程度であることは必要で、全く通行の支障とならない場合は含まれない（31頁）。

本条前段が定める道路踏切の開通を怠る行為は、過失の場合も含む（31頁）。自動遮断機または手動遮断機の設置された踏切（第1種・第2種踏切）で、列車通過後に遮断機を上げない行為や不必要に遮断機を下げる行為は、それ自体道路の閉塞にあたるため、不開通の故意があれば往来妨害の故意も認められ、往来妨害罪（刑法124条1項）が成立して本罪は排斥されるから、本罪は過失の場合に限られる。これに対して、警報器のみが設置されている踏切（第3種踏切）で列車通過後に警報器を止めない行為や不必要に警報器を鳴らす行為は、故意の場合も本罪が成立する。一般公衆は通行に不自由を感じるから、「開通を怠る」にあたると解してよいと思われる。

罪数関係については、たとえば鉄道係員が車両を踏切に放置する行為が、①本条後段、②道路との関係での往来妨害罪（刑法 124 条 1 項）、③鉄道との関係での往来危険罪（同 125 条 1 項）の要件を同時に満たすとき、①と③はそれだけみれば觀念的競合であるが、①と②は法条競合であるから、結局、①を排除した②と③との觀念的競合となる（33 頁参照）。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

IV 旅客および公衆に対する罰則

鉄道営業法には、旅客および公衆を処罰対象とする 13 種の犯罪類型が規定されている。

1. 不正乗車罪

第 29 条 鉄道係員ノ許諾ヲ受ケシテ左ノ所為ヲ為シタル者ハ 2 万円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス

- 1 有効ノ乗車券ナクシテ乗車シタルトキ
- 2 乗車券ニ指示シタルモノヨリ優等ノ車ニ乗リタルトキ
- 3 乗車券ニ指示シタル停車場ニ於テ下車セサルトキ

本条は、旅客が乗車券に係る不正を伴う乗車をすることを防ごうとする規定である。本法制定時の旧刑法には、詐欺罪としては財物および証書類を客体とする詐欺取財罪（同法 390 条 1 項）しか規定されていなかったため、不正に運賃を免れる行為を罰する規定として、本条が正面から機能した（なお、明治 43 年改正前は「運賃ヲ免ルル目的ヲ以テ」と規定されていた）。現行刑法には 2 項詐欺罪（同法 246 条 2 項）およびその補充規定としての電子計算機使用詐欺罪（同法 246 条の 2）があるので、本条はさらにその補充規定となっている。

2 項詐欺罪が財産犯であるのに対して、本罪は鉄道乗車券に係る手続違反罪

だとみれば、性格が異なる両罪は観念的競合の関係に立つことになるが、判例はそのような理解を否定している（大判大正5年10月10日刑録22輯1537頁、大判大正12年2月15日刑集2巻78頁）。その意味で、本罪は、鉄道財産に対する罪である。

本罪は、鉄道以外の不正乗車には適用されないが、鉄道と船舶、軌道、自動車または索道との通し運送（18条の2）については、鉄道以外の部分についても、鉄道の乗車とみなす余地がある。東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）のように鉄道区間と軌道区間が混在する路線もあることを考えれば、全体を鉄道の乗車として本罪を適用するのが合理的であろう。

「鉄道係員」は、許諾権限を有する者に限られ、これにあたるのは駅の出改札の係員や車掌である（36頁）。そのような許諾権限のある鉄道係員の少なくとも1人の許諾がある場合は、本罪を構成しなくなる。ただし、後述のように默示の許諾による場合は、必ずしも特定の鉄道係員が観念されるわけではない。

本条1号の「有効の乗車券なくして」とは、①乗車券を全く持たない場合、②持っている乗車券が乗車券として無効である場合、および、③持っている乗車券が当該乗車行為との関係で無効である場合である（36頁以下）。

鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第3号）は、「乗車券ニハ通用区間、通用期間、運賃額及發行ノ日附ヲ記載スルコトヲ要ス」（同令12条本文）としており、この形式を満たさない乗車券は有効なものとして成立しない。有効に成立した乗車券について上記の記載が不明になったものや記載が改竄されたものも、無効な乗車券となる（なお、行使目的の偽変造行為は有価証券偽造罪〔刑法162条1項〕であり、行使行為は同行使罪〔同163条1項〕である）。

有効に成立した乗車券は、券面記載の通用区間および通用期間についてのみ有効であり、通用区間外または通用期間外の乗車は、有効な乗車券のない乗車となる。また、定期乗車券を除き、各乗車券は1回限りの旅客運送債権を表章したものであるから、使用後は無効となる。

乗車券が法令上無効と解される上記の場合に加えて、各鉄道会社は乗車券を無効とする場合をさらに独自に定めている。たとえば、JR東日本の旅客営業

規則 167 条 1 項（国鉄の旅客営業規則 167 条を引き継いでいる）は、定期乗車券以外の乗車券が無効となり回収されるべき場合として、①乗車券の購入・使用資格に係る不正がある場合と、②乗車券の使用方法に係る不正がある場合とを規定している（44 頁以下参照）。

このうち①にあたるのは、「使用資格者を限定して発売した割引の乗車券を当該使用資格者以外の者が使用したとき」（1号）、「第 25 条第 1 項の規定により無効となる旅客運賃割引証で購入した乗車券を使用したとき」（3号）、「資格等を偽って発行された各種割引証又は証明書で購入した乗車券を使用したとき」（4号）、「旅行開始後の乗車券を他人から譲り受けた使用したとき」（7号）、「証明書等の携帯を必要とする乗車券を使用する旅客が、これを携帯していないとき」（8号）、「大人が小児用の乗車券を使用したとき」（11号）である。

また、②にあたるのは、「区間の連続していない 2 枚以上の普通乗車券若しくは普通回数乗車券又は普通乗車券と普通回数乗車券とを使用して、その各券面に表示された区間と区間との間を乗車したとき」（6号）、「乗車する列車を指定した乗車券で、指定以外の列車に乗車したとき」（12号）、「乗車券をその券面に表示された発着の順序に違反して使用したとき」（13号）、「その他乗車券を不正乗車の手段として使用したとき」（14号）である（さらに、同規則 165 条は、乗車券の不正使用にはあたらないが乗車券が前途無効になる場合として、途中下車できない駅で下車した場合や、本法 42 条によって車外に退去させられた場合などを規定している）。

定期乗車券については同規則 168 条 1 項が、「定期乗車券をその記名人以外の者が使用したとき」（1号）や、「使用資格・氏名・年齢・区間又は通学の事実を偽って購入した定期乗車券を使用したとき」（3号）などに無効になるとされている。

本罪は故意犯であり、有効な乗車券がないことの認識が必要である。旅客営業規則を誤解して乗車券の有効性を誤信していた場合でも、乗車券が無効とされる根拠である実質的な不正性の認識があるのであれば、本罪の故意を認めてよいと思われる。

既遂時期は、無効な乗車券で旅行を開始または継続した時点であるが、このうち開始時点は、通常は、有効な乗車券を持たずに駅改札口を通過して入場した時点であると解される。車両に乗った時点または車両が動き出した時点という理解もありうるが、「下車」は改札口の外に出場することを意味するから、入場時点で「乗車した」に該当すると解しても不合理ではないし、本条2号が車両に乗ることを「乗る」と表現し分けていることとも整合的であると思われる。ただし、車両に乗る意思をもたずに入場券なしで入場する行為を「乗車」に該当するとするのは無理があるので（これは鉄道地内立入罪で対応可能である。37条注釈参照）、本条1号で入場時に処罰されるのは、乗車意思をもって入場する場合に限定されると解すべきであろう。

本条2号の行為は、有効な料金券をもたずに特別車両（JRのグリーン車など）に乗るような行為である。明治5年の鉄道開業以来、客車については等級制がとられ、客車の等級ごとに異なる運賃の乗車券が発行されてきた。そこでは、3等運賃の乗車券で2等車や1等車に乗るような行為が本条2号の罪に該当した。ところが、国鉄は昭和44年に等級制を廃止し、統一運賃の乗車券と、それとは別に特別車両についての料金券を発行する方式に切り替えたため、乗車券には車両の等級が記載されなくなった。したがって、本条2号の「乗車券」とは、狭義の乗車券ではなく、「乗車に必要な券」とすると解して、現在では、乗車券と料金券とを併せたものを意味すると解すべきである。そうすると、特急券なしに特急列車に乗るような行為も同様に捕捉されるべきで、「優等の車」とは、同一編成内の普通車との比較で追加料金が必要な特別車両だけではなく（なお、自由席との関係で指定席は優等車にあたらない）、普通列車との比較で追加料金が必要な特別列車も含むと解される。

本条3号の行為は、乗り越して乗車する行為である。乗越区間についてはそもそも有効な乗車券のない乗車であるから、実質的には必ず本条1号の対象になるべき行為にあたるので、本条3号には独自の存在意義はないともいえ、それは本条2号も同様である（36頁）。

本条の「許諾」は、默示の許諾を含む（37頁）。事前に運賃・料金の支払が

なくても一般に不正乗車罪が成立しないと考えられる場合は、鉄道の默示の許諾が認められる。たとえば、駅員無配置駅（無人駅）で乗車して車内で乗車券を購入する場合（本条1号）、乗車券のみで乗車した後、車内でグリーン券や特急券を購入する場合（同2号）、乗り越した後に、車内で乗車変更の手続をとる、または、下車駅で精算する場合（同3号）などにおける運賃・料金を支払うまでの乗車についてである。本法15条1項は「旅客ハ営業上別段ノ定アル場合ノ外運賃ヲ支払ヒ乗車券ヲ受クルニ非サレハ乗車スルコトヲ得ス」として運賃前払いの原則を定めてはいるが、実際には、相当程度広い範囲で乗車券なき後払い乗車が「許諾」されていることになる。

下車駅での精算意思をもって乗越乗車したが、下車駅到着後に翻意して精算せずに逃げたような場合は、本条3号の罪の実行行為が下車駅到着までに終了するものとすると、実行行為の時点ではそれに対する默示の許諾があるといえるし、仮に遡及的に許諾なき乗車になると解したとしても行為の時点で故意がないことには変わりないから、本罪では捕捉できなくなる。それが妥当でないのであれば、乗越乗車の実行行為は、下車駅出場時まで継続すると構成する必要があると思われる。

SuicaやPASMOなどのICカードによる乗車は、本法が想定していないものである。ICカードを使用した適正な乗車に本罪が成立しないことの説明には、次の2つがありうる。①ICカードを本条の「有効な乗車券」と位置づける構成と、②ICカードは本条の「乗車券」にはあたらないとしつつ、それを使つた乗車には鉄道の許諾があるとする構成である。

このうち①の構成は、ICカードにより自動改札機で入場した時点で、当該乗車券の有効区間をどのように判断するかが問題となる。運賃前払いの原則に極力忠実に考えるのであれば、入場時に差し引かれる金額分の乗車券があるとみて、それを越える乗車は下車駅での精算意思を前提に許諾されているという構成になろう。しかし、入場時の自動改札機では、一定の残額（最低区間の運賃分〔Suica、PASMO等のエリア〕または10円〔ICOCAエリア〕）があることが確認されるだけで、それがその時点で差し引かれるわけではないから、前払いに

より何らかの乗車券を購入したとみるのは困難だと思われる。

そうすると、IC カード内の一定の残額を「担保」にして最低区間の乗車券の発行を受け、それを越える乗車は下車駅での精算意思を前提に許諾されているという構成をとるほかない。しかし、そうであれば、それをあえて乗車券と呼ぶ必要もなく、券面に有効区間や有効期間に係る記載が何ら存しないことも考え合わせれば、前記⑤のように、IC カードは本法における乗車券にはあたらないとしたうえで、すべて許諾の有無の問題として処理するのが簡明であろう。

もっとも、小児用 IC カードを大人が使用して乗車するような場合は、いずれにせよ有効な乗車券がないから、構成の違いは生じない。また、券面に記載のある IC カード定期乗車券については、従来の定期乗車券と同様に扱うことができる。

「注解」では、いわゆるキセル乗車について、2 項詐欺罪の成否に関する詳細な検討がなされている（37～51 頁）。昭和 62 年に電子計算機使用詐欺罪（刑法 246 条の 2）が新設され、近年は、自動改札機および自動精算機を利用したキセル乗車に同罪を認める判例（東京高判平成 24 年 10 月 30 日高刑速平成 24 年 146 頁）が出されたので、本罪の適用領域はさらに狭まっている（和田俊憲「キセル乗車」法教 392 号〔2013 年〕93 頁以下は、電子計算機使用詐欺罪の適用を限定的にして、本罪を活用すべきだとする）。

2. 託送手荷物等詐称罪

第 30 条 託送手荷物又ハ運送品ノ種類又ハ性質ヲ詐称シタル者ハ 2 万円以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス記名乗車券ヲ買求ムル際氏名ヲ詐称シタル者亦同シ

本条は、運送品等の不正運送および記名乗車券の不正購入を防ぎ、運送の安全等および適正な運賃収入を確保しようとする趣旨の規定である。

本法の制定当時は、後段で運賃免脱目的の詐欺行為が定められ、前後段とも3月以下の重禁錮または500円以下の罰金が定められていたが、現行刑法によって2項詐欺罪が新設されて後段の罪が空文化したため、昭和4年改正により、詐欺よりも手前の氏名詐称行為に処罰対象が改められるとともに、前後段ともに法定刑が罰金と科料に軽減された。

鉄道運送の客体である物品は、①旅客運送に随伴する手荷物と、②手荷物以外の「運送品」、すなわち貨物とに分けられる。①のうち、(i) 鉄道が旅客から引渡しを受けないものが手回り品であり、(ii) 鉄道が旅客から引渡しを受けるものが「託送手荷物」である（54頁）。

前段の行為、すなわち物品の種類・性質の詐称は、運賃免脱目的があれば2項詐欺になるので、本条にあたるのは、統制物資や危険物であることを隠す目的の場合などである。

後段の行為である氏名の詐称は、購入した記名乗車券によるキセル乗車について成立する詐欺罪の予備段階の行為にあたる（55頁）。キセル目的の場合に氏名詐称が多くみられることが立法理由になっただけで、本罪の成立にキセル目的が必要であるわけではない。

3. 親告罪

第30条ノ2 前2条ノ所為ハ鉄道ノ告訴アルニ非ザレバ公訴ヲ提起スルコトヲ
得ズ

不正乗車罪および託送手荷物等詐称罪について、親告罪とする規定である。明治43年の鉄道営業法第1次改正で追加されたもので、平成7年に表現が改められている（Ⅱ1参照）。

両罪は鉄道の財産のみにかかる罪であることに加えて、実害がないか、あっても被害額は類型的に小さく、割増賃金の支払（18条2項）で足りる場合が多いことが考慮されたものと解される。

立法時の議論では、「鉄道」が告訴するというのはレールが告訴するようでおかしいという指摘もなされたが、本法で「鉄道」とは、①レールを意味する場合と、②鉄道営業者（官設鉄道では法人としての国家、私設鉄道では鉄道会社等の法人または私人）を意味する場合とがあると、政府委員によって説明されている（衆議院委員会議録明治43年3月17日、衆議院議事速記録明治43年3月19日）。

告訴権者は上の②の意味での鉄道であり、鉄道、その代表者、または、告訴権限の委任を受けた者による告訴が必要である（56頁）。日本国有鉄道の駅長に告訴権限を認めた高裁判例がある（福岡高判昭和31年9月17日刑裁特3巻18号874頁）。

4. 火薬類運送に関する罪

第31条 鉄道運送ニ関スル法令ニ背キ火薬類其ノ他爆発質危険品ヲ託送シ又ハ車中ニ携帶シタル者ハ2万円以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス

本条は、爆発質の危険物の運送等を規制し、運送および旅客の安全をはかるための規定である（59頁）。本法では、鉄道は荷送人に対し、貨物の種類・性質を申告させ、疑いがあるときは立ち会わせて貨物を点検できること、および、旅客が火薬その他爆発質危険品を規則に反して手荷物中に収納している疑いがあるときも同様に点検できることなどが規定されており（10条）、本条は刑罰をもってその実効性を補完しようとするものである。

「鉄道運送に関する法令」としては、鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令第3号）が、旅客が旅客車内に携帶して持ち込める物を定め、その対象から爆発質の物品を除いている（同令23条1項1号）。これには、銃用実包・空包等について少量の場合の例外が設けられているが（同号ただし書）、その場合は容器に収納することなどが求められる（同条3項）。託送品にはそのような例外はなく、火薬類の託送はすべて禁じられている（同令37条）。

次いで、火薬類取締法（昭和 25 年）は、火薬類の運搬に関する内閣府令（昭和 35 年総理府令第 65 号）で定める数量を超える火薬類を運搬する場合には、運搬証明書の交付を受けてこれを携帯すべきことを規定する（同法 19 条 1 項・20 条 1 項）ほか、同法 20 条 2 項に基づく火薬類運送規則（昭和 36 年運輸省令第 1 号）が、包装（同令 4 条）、表示（同 5 条）、取扱方法（同 11 条）等の運搬方法に係る規定をおいている（ただし、基本的には貨物としての運搬を前提にしており、火薬類の託送者・携帯者に適用されうる規定は限られる）。

さらに、本法 5 条が「火薬其ノ他爆発質危険品ハ鉄道カ其ノ運送取扱ノ公告ヲ為シタル場合ノ外其ノ運送ヲ拒絶スルコトヲ得」と規定していることから、鉄道会社の旅客営業規則が上記法令よりも厳格な持込制限を課している場合は、それに反する託送・携帯は、結局、法令に反するものになると解される。

「爆発質危険品」とは、その例示である「火薬類」（＝火薬・爆薬・火工品〔火薬類取締法 2 条 1 項〕）を含む「爆発物」（爆発物取締罰則〔明治 17 年〕）が主であるが、火炎びん（火炎びんの使用等の処罰に関する法律〔昭和 47 年〕1 条）なども含む一方、少量のがん具煙火（火薬類取締法 2 条 2 項）は除かれると解されている（60 頁）。

「託送」とは、託送手荷物および運送品とすることをいい、「携帯」とは手回り品とすることをいう（60 頁以下）。

普通貨物と仮装してダイナマイトの運送を委託した事案で、火薬類を他の物件と混包したまゝ変装・仮装して託送することを託送機関を限定せずに禁じていた銃砲火薬類取締法施行規則 37 条 1 項・45 条の罪（1 年以下の懲役または 200 万円以下の罰金）と本罪（50 円以下の罰金または科料〔当時〕）とは一般法・特別法の関係にはないとして、両罪の觀念的競合を認めた判例がある（大判大正 12 年 5 月 21 日刑集 2 卷 426 頁）。

本法 30 条の託送手荷物詐称罪と本罪とは併合罪とされるが（61 頁）、運送委託の行為は 1 個であるから、觀念的競合が妥当だと思われる。

5. 警報器濫用罪

第32条 列車警報機ヲ濫用シタル者ハ2万円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス

本条は、列車警報機の濫用により列車の正常な運行が阻害されることを防止しようとする規定である（62頁）。

「列車警報機」とは、旅客等の安全を確保するために運転中の列車の運行を臨時に停止する必要等がある緊急事態が生じた場合に、そのことを運転士や車掌、駅係員等に通報する保安装置をいう。①駅のホーム上に設置された列車非常停止警報装置や、②踏切に設置された踏切支障報知装置（踏切道改良促進法施行規則〔平成13年国土交通省令第86号〕1条1項）のほか、③車両内に設置された非常通報装置（鉄道に関する技術上の基準を定める省令〔平成13年国土交通省令第151号〕81条1項5号）も含まれると解される。列車を直接減速・停止させる制動機は、これにあたらない（62頁）。

「濫用」とは、正当な理由なく使用することをいう。警報機は、不確実な状況下で安全を確実に保つためのものもあるから、結果として使用する必要がなかったというだけでは、濫用にはあたらない。

本罪は、業務妨害罪（刑法233条・234条）とは法条競合とされ、悪戯による業務妨害罪（軽犯罪法1条31号）とは觀念的競合とされる（63頁）。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

6. 運転中の乗降等に関する罪

第33条 旅客左ノ所為ヲ為シタルトキハ2万円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス

- 1 列車運転中乗降シタルトキ
- 2 列車運転中車両ノ側面ニ在ル車扉ヲ開キタルトキ
- 3 列車中旅客乗用ニ供セサル箇所ニ乗りタルトキ

本条は、旅客の不適当な乗降を防止し、旅客の安全および鉄道運送の安全を確保しようとする規定である（64 頁）。

「旅客」は、旅客運送契約の当事者に限られず、無賃乗車客も含まれる。

「列車」とは、停車場外の線路を運転する目的で組成された車両をいい（鉄道に関する技術上の基準を定める省令〔平成 13 年国土交通省令第 151 号〕2 条 13 号）、車両には機関車、旅客車、貨物車および特殊車（除雪車、軌道試験車、電気試験車、事故救援車等）がある（同条 12 号）。車両 1 両であってもよく、また、編成全体が列車にあたれば、食堂車、郵便車、日本銀行券輸送車のように鉄道職員以外の者によって車内事務が管理されている車両であってもこれに含まれる（65 頁）。停車場（＝駅、信号場および操車場〔同条 10 号〕）の外の線路を運転する目的があれば、停車場内にある列車であっても、これにあたる。

「列車運転中」とは、列車が進行を始めてから停止するまでをいう。出発合図後の駆け込み乗車は、本条 1 号の罪にあたらない（65 頁）。

「旅客乗用に供せざる箇所」とは、一般に旅客の立入りを禁じている場所をいう。車両の性質上それにあたる機関車、貨物車および特殊車のほか、旅客車でも運転室、車掌室、車両外側面および屋根の上などがこれに該当する。

他の旅客の安全も含めた鉄道運送の安全が保護対象であるし、当該旅客自身の生命に対する危険も生じうるから、危険を正しく認識しながら行為した場合であっても、本罪の成立は否定されない。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

7. 吸煙および婦人室立入りに関する罪

第 34 条 制止ヲ肯セスシテ左ノ所為ヲ為シタル者ハ科料ニ処ス

- 1 停車場其ノ他鉄道地内吸煙禁止ノ場所及吸煙禁止ノ車内ニ於テ吸煙シタルトキ
- 2 婦人ノ為ニ設ケタル待合室及車室等ニ男子妄ニ立入りタルトキ

本条は、鉄道地内および旅客車内の適正な環境を維持するための規定である。「制止を^{がえん}肯ぜず」とは、制止に従わないという意味である。これが要件とされるため、本罪は明確に故意のある場合に处罚範囲が限定される。

「制止」は、権限ある鉄道係員によるものである必要があり、他の旅客等が制止してもこれにはあたらない（68頁）。

「停車場其の他鉄道地内」の意義については、37条注釈参照。

「吸煙禁止の場所」および「吸煙禁止の車内」については、単に「喫煙はご遠慮ください」と表示したり放送したりするだけではこれにあたらないとされていたが（68頁）、近年は、鉄道会社を問わず、駅構内および列車内は禁煙が原則であろうから、特に喫煙が認められた場所以外は、通常はこれに該当することになろう（ただし、鉄道地のうち一般公衆の通行がなく駅構内禁煙の効果が及ばない範囲については、個別に禁煙の指定が必要である）。

「婦人のために設けたる車室」への立入りの罪は、時代離れした感が強く存続の必要性に疑問があるとされていたが（7頁）、今日では、いわゆる女性専用車両がこれにあたるかが問題である。2001年に京王電鉄が本格導入した後、ラッシュ時には女性専用車両を設けるのが大都市部の鉄道のある程度一般的な運用となっている。

否定説からは、①身体障がい者や男児も利用できるので女性専用ではない、②「車室」とは「車両」よりも狭く閉鎖性の高い空間を指す、といった根拠が挙げられる。これに対して、積極説からは、①主に女性のために設置されれば「婦人のために設けたる車室」にあたるとしたうえで、例外的に利用が認められている男性については「^{みだり}妄に」に該当しないと整理すれば足りる、②車両内の空間全体を指して「車室」と呼んでも語の可能な範囲を越えず、適正な環境という観点からは空間の大きさは決定的でない、といった反論が可能である。

女性専用車両は鉄道会社が鉄道利用者に協力を求めているもので、男性の利用を禁止していないのだとすれば、「婦人のために設けたる車室」にあたると解したとしても、実際上「制止」がなされないから、本罪が成立する事態は生

じないことになる。今日、本条 2 号の罪が時代離れしているとすれば、それは「婦人のために設けたる車室」を想定している点ではなく、むしろ「男子」のみを処罰対象としている点においてであろう。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

8. 寄附要請等に関する罪

第 35 条 鉄道係員ノ許諾ヲ受ケスシテ車内、停車場其ノ他鉄道地内ニ於テ旅客又ハ公衆ニ対シ寄附ヲ請ヒ、物品ノ購買ヲ求メ、物品ヲ配付シ其ノ他演説勧誘等ノ所為ヲ為シタル者ハ科料ニ処ス

本条は、鉄道地内の秩序を保ち、旅客の快適な旅行を保障するための規定である（69 頁）。

本条の合憲性については、国鉄飯田線の電車内で国鉄幹部を批判するビラを配布した事案で、本条は公共の福祉のための規定であり憲法 12 条・13 条・21 条に反しないとした高裁判例があり（名古屋高判昭和 25 年 10 月 30 日高裁特 14 号 65 頁）、また、別の事件で最高裁は、「憲法 21 条 1 項は、表現の自由を絶対無制限に保障したものではなく、公共の福祉のため必要かつ合理的な制限を是認するものであつて、たとえ思想を外部に発表するための手段であつても、その手段が他人の財産権、管理権を不当に害するごときものは許されないといわなければならないから、原判示井の頭線吉祥寺駅構内において、他の数名と共に、同駅係員の許諾を受けないで乗降客らに対しビラ多数枚を配布して演説等を繰り返したうえ、同駅の管理者からの退去要求を無視して約 20 分間にわたり同駅構内に滞留した被告人 4 名の本件各所為につき、鉄道営業法 35 条及び刑法 130 条後段の各規定を適用してこれを処罰しても憲法 21 条 1 項に違反するものでない」とした（最判昭和 59 年 12 月 18 日刑集 38 卷 12 号 3026 頁）。なお、伊藤正己裁判官の補足意見は、「[鉄道地] のうち、例えば駅前広場のごときは、その具体的状況によつてはパブリック・フォーラムたる性質を強くもつことが

ありうるのであり、このような場合に、そこでビラ配布を同条違反として処罰することは、憲法に反する疑いが強い。このような場合には、「公共用物に類似した考え方」に立つて処罰できるかどうかを判断しなければならない」としている。

「鉄道係員」および「旅客又は公衆」の意義については、24条注釈参照。

「鉄道地」とは、「鉄道の営業主体が所有又は管理する用地・地域のうち、直接鉄道運送業務に使用されるもの及びこれと密接不可分の利用関係にあるもの」をいう（前出・最判昭和59年12月18日）。「停車場其の他鉄道地内」については、37条注釈も参照。

「演説勧誘等の所為」とは、例示された「寄附を請い、物品の購買を求め、物品を配布し」という行為に類する行為であって、旅客の快適な旅行を保障するという観点から鉄道地内の秩序を害するものと認められる行為をいう。截然と分けられはしないが、通行の邪魔になる行為の類型と、鬱陶しい行為の類型とが考えられる（東京高判昭和54年11月22日判時962号127頁は、駅前広場での政治活動のための演説およびビラ配布行為について本罪の可罰的違法性を認めるにあたり、駅前広場では様々な目的・用務をもった通行人が複雑な人の流れを形成しているのが通例であることを指摘する）。駅前広場で「お泊まりですか」と呼びかける客引行為（大阪高判昭和40年8月10日高刑集18巻5号626頁）や、駅の待合所内で「仕事に行かんか」と申し向ける就労の勧誘（大阪簡判昭和40年6月21日下刑集7巻6号1263頁）などのほか、プラカードを掲げて駅構内を歩くことや辻芸人^{ストリートパフォーマー}も含まれる（70頁）。

罪数については、①本罪（科料）と、②鉄道地内立入罪（37条・科料）、および、③入ることを禁じた場所等に入る罪（軽犯罪法1条32号・拘留・科料）との関係が問題である。②と③を法条競合としたうえで、それと①を牽連犯とするのが1つの筋であろうが、判例は、②と③を觀念的競合とし（最決昭和41年5月19日刑集20巻5号335頁）、それと①は併合罪だとする（最決昭和41年10月26日刑集20巻8号1014頁）。

9. 標識および信号機等の改ざん等に関する罪

第36条 車両、停車場其ノ他鉄道地内ノ標識掲示ヲ改竄、毀棄、撤去シ又ハ灯火ヲ滅シ又ハ其ノ用ヲ失ハシメタル者ハ2万円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス

2項 信号機ヲ改竄、毀棄、撤去シタル者ハ3年以下ノ懲役ニ処ス

本条は、鉄道係員および旅客が必要な情報を取得するための各種物件の効用を維持し、安全かつ円滑な運送・旅行を確保しようとする規定である。特に運送の安全に直接影響する2項の罪には、重い刑が定められている。

「車両」とは、機関車、旅客車、貨物車および特殊車（除雪車、軌道試験車、電気試験車、事故救援車等）をいう（鉄道に関する技術上の基準を定める省令〔平成13年国土交通省令第151号〕2条12号）。

「停車場其ノ他鉄道地内」の意義については、37条注釈参照。

「標識」とは、鉄道係員に対して、物の位置、方向、条件等、列車運転や線路保全等に係る情報を伝達するための表示をいう。これにあたるのは、車両停止標識、車止標識、架線終端標識、転轍機標識、距離標、勾配標、車両接触限界標識、汽笛吹鳴標識、列車の前後部の列車番号に係る標識などである（75頁）。

「掲示」とは、鉄道が旅客に対して運送に係る情報を伝達するための表示をいう。これにあたるのは、客車の行先札、列車発着時刻表、運賃表、客車内の禁煙等の各種掲示などであり、第三者による広告類は含まれない（75頁）。

「灯火」は、鉄道係員が携帯するランプやカンテラ、車両内外の各種灯火のほか、駅構内、踏切、トンネル内など、鉄道地内の灯火のすべてを含むとされる（75頁以下）。しかし、広告は「掲示」にあたらないのに、広告用の照明を「灯火」に含めるのは整合的でないであろう。本条の趣旨からは、①点灯していることで一定の情報を伝える灯火と、②照明用の灯火のうち安全に関わるものに限定すべきだと思われる。

標識灯（夜間に列車の前方および後方からその列車の進行方向を確認することができるようにするための車両附属ライト）は、「標識」と「燈火」の両方にあたりうる。信号機は2項が適用され、「標識」「燈火」からは除外される。点火した信号燈を鉄道信号器から取り去る行為は2項に該当するとした判例がある（大判大正11年4月10日刑集1巻216頁）。

「信号機」とは、列車・車両に対して運行の可否・条件を機械的または電気的な方法で指示する設備をいう。携帯用燈火、手旗、信号雷管（爆薬を用いて爆音により停止指示などを伝達する器具）などはこれにあたらない（76頁）。

「改竄」とは、権限なく他の意味の表示に変更することをいう。踏切支障報知装置の押しボタンをみだりに押して信号の色を変える行為も、信号機の改竄にあたるとされる（76頁）。

「毀棄」は、本来の効用を喪失させることをいう。毀棄罪（刑法258～261条）と同じく、物理的に損壊する場合に限らない。

「撤去」とは、本来あるべき場所から取り除くことをいう。標識や信号機の多くは設置された位置が重要であることに着目し、「毀棄」を補充するものとして規定されていると解される。

本罪と往来危険罪（刑法125条1項）とは法条競合である（大判大正7年11月1日刑録24輯1317頁参照）。器物損壊罪（刑法261条）との関係については、本条2項を特別加重類型とみる余地はあるものの、本条1項を特別減輕類型とすべき理由はないから、結局、本罪と器物損壊罪は觀念的競合となる（76頁以下）。

10. 鉄道地内立入罪

第37条 停車場其ノ他鉄道地内ニ妄ニ立入りタル者ハ科料ニ処ス

本条は、旅客の乗降や列車の運行の妨げになり危険発生のおそれのある立入行為を防止して、鉄道地内の一般的保安を維持しようとする規定である（78

頁)。

「停車場」とは、駅（旅客の乗降または貨物の積卸しを行うために使用される場所）、信号場（専ら列車の行き違いまたは待ち合わせを行うために使用される場所）、および、操車場（専ら車両の入換えまたは列車の組成を行うために使用される場所）をいう（鉄道に関する技術上の基準を定める省令〔平成13年国土交通省令第151号〕2条7～10号）。これは、「鉄道地内」の例示である。

「鉄道地内」とは、鉄道が所有または管理する用地または地域のうち、鉄道の運送業務に直接使用されるもの（停車場、線路〔列車の運転に常用される本線だけでなく、側線も含む〕、車両、踏切、橋梁、トンネルなど）、および、これと密接不可分の利用関係にあるもの（駅前広場、線路の両側の敷地など）をいう（79頁。35条の注釈も参照。大阪高判昭和40年8月10日高刑集18巻5号626頁は、駅前広場を停車場に含める）。「鉄道構内」ではないので囲障の有無を問わず、また、土地に限らず建造物も含む。ホームの売店等は停車場の一部であるが、駅ビルのデパートやホテル等は管理が独立しているから鉄道地内からは除かれ、また、鉄道運送業務と直接の関係のない宿舎、病院、研究所、厚生施設等もこれに含まれない（79頁）。

「^{みだり}妄に」とは、正当の理由がなく、かつ、管理権者の意思に反することをいうものと解される。入場券や乗車券をもたずに、①駅舎に立ち入り、②改札内に入場する行為は、②の時点でこれに該当する（29条注釈参照）。

「立入りたる」とは、鉄道地内に身体の全部を入れることをいう。住居侵入罪（刑法130条）と、入ることを禁じた場所に入る罪（軽犯罪法1条32号）とで、既遂時期の解釈が分かれているが、後者に合わせて、身体の一部を入れただけでは足りないと解されている（80頁）。

罪刑法定主義に照らすと、不退去行為は含まれないと解するほかないが（最判昭和59年12月18日刑集38巻12号3026頁の事案では、井の頭線吉祥寺駅構内において無許可でビラを配布して演説を繰り返したうえ、同駅管理者の退去要求を無視して約20分間にわたり同駅構内に滞留した行為が、35条の罪と刑法130条後段の不退去罪のみで起訴されている）、当初の立入り時には認識がなかったが、そ

の後立入禁止の場所だと認識しながら退去しないような場合は、さらに別区画の立入禁止場所に立ち入ったといえる限りで（鉄道地内の敷地部分から建物内に入ったときや、車両内に入ったときなど）、本罪に該当するとされる（80 頁以下）。

鉄道係員は、本罪を犯した旅客・公衆を車外または鉄道地外に退去させることができる（42 条 1 項 3 号）。そのため、かつては、鉄道公安職員が本罪を理由に退去を強制し、それに対する公務執行妨害罪が起訴されるという争議事件（最判昭和 48 年 4 月 25 日刑集 27 卷 3 号 418 頁〔久留米駅事件〕など）が多くみられた（81～84 頁）。

罪数関係については、本罪と、入ることを禁じた場所に入る罪（軽犯罪法 1 条 32 号）とは観念的競合とするのが判例である（最決昭和 41 年 5 月 19 日刑集 20 卷 5 号 335 頁）。そこでは、両罪の保護法益の違い（前者は、鉄道営業の安全と円滑な運営、後者は、場所に対する支配の平穏）が指摘されていた（大阪高判昭和 40 年 8 月 10 日高刑集 18 卷 5 号 626 頁）。しかし、「注解」では、実質的には法益は同じであるとして、現に立入りが禁止されている場合は軽犯罪法違反にあたり、立入禁止ではないが正当な理由のない立入りを、鉄道地について補充的に処罰するのが本罪だとする理解が支持されている（86 頁）。これに対して、本罪の客体も立入りが禁じられたものに限定されるという解釈を前提にして、本罪は、鉄道係員に鉄道地外への退去強制権限（42 条）に基づく自力での秩序維持が認められることによる特別減輕類型であるとする見解も主張されている（江藤隆之「立ち入りを禁じる特別刑法と刑法 130 条」桃山法学 25 号〔2015 年〕17 頁）。

本罪と住居侵入罪（刑法 130 条）とは観念的競合とされる（86 頁以下。札幌高判昭和 33 年 6 月 10 日高裁特 5 卷 7 号 271 頁〔旭川駅ホーム〕、仙台高判昭和 47 年 2 月 7 日刑月 4 卷 2 号 320 頁〔国鉄仙台鉄道管理局長町機関区総合事務所〕。江藤・前掲 15 頁は、本罪を補充規定と解すべきだとする）。

本罪と寄附要請等に関する罪（35 条）とは併合罪である（35 条注釈参照）。

本罪と新幹線鉄道の線路内に立ち入る罪（新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法〔昭和 39 年〕3 条 2 号。1 年以下の懲役または 5

万円以下の罰金）とは、同一区画に対する立入行為については法条競合であるが、後者の立入対象が「軌道の中心線の両側について幅3メートル以内」（同条1号）に限定されているため、鉄道地内に立ち入り、さらに、新幹線の線路内にまで立ち入った場合は、両罪の併合罪だとされる（87頁）。新幹線以外の線路内への立入りは、線路の内外で別の区画が観念できるにもかかわらず、鉄道地への立入りと、さらに線路内にまで立ち入った部分とが分けられずに、本罪一罪で処断される。そのことに照らせば、新幹線の線路の場合も、上の特例法のみを適用して包括一罪にする処理にも合理性があると思われる。

11. 職務執行妨害罪

第38条 暴行脅迫ヲ以テ鉄道係員ノ職務ノ執行ヲ妨害シタル者ハ1年以下ノ懲役ニ処ス

本罪は、鉄道係員の職務執行の円滑をはかる規定である。本法制定時の旧刑法には私設鉄道業務の妨害を罰する規定がなく、また、暴行罪は10日の拘留、脅迫罪は6月の重禁錮が刑の上限だったので、本条が鉄道業務について特別の保護を用意した。もっとも、現行刑法には威力業務妨害罪が規定され、暴行罪および脅迫罪も懲役2年まで刑の上限が引き上げられているから、現在では本罪は独自の存在意義を失っているとされる（88頁）。ただし、本条には罰金の定めがないので、本条を適用すると、本罪と観念的競合となる暴行罪、脅迫罪、威力業務妨害罪および公務執行妨害罪の各罪における罰金の適用が排除されるという効果がある。

「鉄道係員」には限定がない。古い判例には、列車給仕について、列車内の秩序保持に関する職務権限がないとして本条の適用を否定したものがあったが（大判大正7年11月27日刑録24輯1436頁）、今日では乗客掛として鉄道係員に含まれると解される（89頁）。かつての鉄道公安職員は国鉄の職員であり鉄道係員であったのに対し、国鉄民営化に伴い鉄道公安制度が廃止されて新たに組

織された鉄道警察隊の隊員は、警視庁または各道府県警の司法警察職員であり、鉄道係員にはあたらない。

「職務の執行」は、公務執行妨害罪（刑法 95 条）におけるのと同義である。適法なものに限られる。鉄道連結手が、駅長・助役から命ぜられて駅構内の通行者を取り締まる行為は、これにあたる（東京高判昭和 36 年 9 月 29 日下刑集 3 卷 9=10 号 839 頁）。車掌の職務執行は、列車内に限られない（大判大正 8 年 2 月 13 日刑録 25 輯 144 頁）。

「暴行」「脅迫」も、公務執行妨害罪におけるのと同義である。妨害結果が必要である点で、公務執行妨害罪よりも適用範囲が狭く、他方で、職務執行中になされる必要がなく、職務執行に着手する前の妨害行為でもよい点で、公務執行妨害罪よりも適用範囲が広い（88 頁以下）。

本罪と公務執行妨害罪の関係について、大審院は公務性よりも鉄道性を優越させて本罪のみを認めていたが（大判明治 43 年 7 月 26 日刑録 16 輯 1449 頁〔駅長〕、大判大正 8 年 2 月 13 日刑録 25 輯 144 頁〔車掌〕、大判昭和 5 年 9 月 1 日評論全集 19 卷 322 頁〔駅係員警手〕）、最高裁は、重い公務執行妨害罪のみを認める判例（最判昭和 24 年 4 月 26 日刑集 3 卷 5 号 637 頁〔小荷物係駅手〕）を経て、両罪を観念的競合とする立場をとるようになった（最大判昭和 29 年 7 月 7 日刑集 8 卷 7 号 1052 頁〔駅助役〕）。なお、国鉄民営化後も、地方公共団体による公営鉄道の係員は、鉄道係員であり、公務員でもあるから、両罪がともに成立する余地はまだ残っている。

私鉄職員に対する妨害（および、公営鉄道職員に対する妨害であって、公務執行妨害罪が成立しない場合）については、本罪と威力業務妨害罪の関係が問題となる。公務の場合と同様、観念的競合とするのが妥当であろう（93 頁）。

本罪と暴行罪・脅迫罪とは、一方で、刑が軽い前者が重い後者を吸収することはできず、他方で、職務執行妨害の要素がない後者がそれがある前者を吸収することもできないから、観念的競合とするほかない（92 頁）。本罪と傷害罪も同様である（93 頁）。もっとも、本罪が成立する場合は、必ず公務執行妨害罪または威力業務妨害罪が成立し、手段としての暴行罪・脅迫罪はそこに吸収

されると解されるから、本罪と暴行罪・脅迫罪の觀念的競合という処理が現れるのは、検察官が特に公務執行妨害罪や威力業務妨害罪を不間に付し暴行罪・脅迫罪で起訴した場合に限られる。

12. 発砲罪

第39条 車内、停車場其ノ他鉄道地内ニ於テ発砲シタル者ハ2万円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス

本条は、発砲により列車内および鉄道地内の安全・平穏が害されることを防ぐ趣旨の規定である。

「車内」とは、列車の内部をいう。「列車」の意義については、33条注釈参照。
「停車場其の他の鉄道地内」の意義については、37条の注釈参照。

「発砲」とは、銃砲を発射することである。銃砲は、銃砲刀剣類所持等取締法（昭和33年）にいう銃砲（同法2条1項）および古式銃砲（同法14条1項）であり、空気銃を含む。実包か空包かを問わない。文言上、弾丸が鉄道地内に達するのでは足りず、鉄道地内に所在する銃砲の発砲でなければならない（94頁以下）。

前記銃刀法3条の13は、「何人も、……駅、……その他の不特定若しくは多数の者の用に供される場所若しくは電車、……その他の不特定若しくは多数の者の用に供される乗物に向かつて、又はこれらの場所……若しくはこれらの乗物においてけん銃等を発射してはならない。」と規定し、違反行為は無期または3年以上の有期懲役に処せられる（同法31条1項）。この発射罪と本罪とは法条競合と解されるから、本罪の適用は、①空包の場合、ならびに、②実包でも、(i)「けん銃等（=けん銃、小銃、機関銃または砲〔同法3条の4〕）」以外の銃砲等の場合、および、(ii)鉄道地のうち停車場等を除く場所における発砲で、かつ、運行中の列車に向けられていない場合に限られる。

新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法（昭

和 39 年) 4 条は、列車に物件を投げる等の罪として、「新幹線鉄道の走行中の列車に向かつて物件を投げ、又は発射した者は、5 万円以下の罰金に処する。」と規定している。上記② (i) の場合でも、鉄道地内から走行中の新幹線列車に向かつて発射した場合は、この罪が成立し、本罪は適用されない (95 頁)。

また、同じく上記② (i) の場合のうち「獵銃」に関しては、鳥獣の保護及び管理並びに狩獵の適正化に関する法律(平成 14 年)の 38 条 3 項が「弾丸の到達するおそれのある……電車、自動車、船舶その他の乗物に向かつて、銃獵をしてはならない。」と規定し、違反行為は、1 年以下の懲役または 100 万円以下の罰金に処せられる(同法 83 条 4 号)。この罪と本罪とは觀念的競合とされる (95 頁)。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

13. 投石罪

第 40 条 列車ニ向テ瓦石類ヲ投擲シタル者ハ科料ニ処ス

本条は、旅客および鉄道係員に対する傷害ならびに車両に対する損壊の類型的危険性が認められる行為を防止する趣旨の規定である。鉄道車両に対する不敬な態度を罰しようとするものではない。

「列車」の意義については、33 条注釈参照。乗客等の有無や走行中であるか否かを問わない (96 頁)。

「瓦石類」とは、瓦や石のほか、これらに類する煉瓦やコンクリート塊などの物件をいう (96 頁)。一定の重量と堅さが必要であると解される。空き瓶などは、同様の危険性があるものの、文言上これにあたらない。

行為は、列車に届きうる距離から列車の方向に故意に投げる行為である。跨線橋から落とすような行為も含めてよいであろう。列車に命中させる積極的な意図は不要であり、現に列車に命中することも不要である。線路上への置き石はこれにあたらない。また、客体となる列車の外から投げることが必要だと解

される。

器物損壊罪や傷害罪とは包括一罪となる（96頁）。新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法（昭和39年）4条が、列車に物件を投げる等の罪として、「新幹線鉄道の走行中の列車に向かつて物件を投げ、又は発射した者は、5万円以下の罰金に処する。」と規定している。瓦石類に限られない点で本罪よりも広く、走行中の列車に限定される点で本罪よりも狭い。この罪と本罪は法条競合である。北海道新幹線の線路を走行中の貨物列車は、同特例法の客体となり、本罪の客体からは外れると解される。山形新幹線および秋田新幹線は同特例法の適用を受けないので、その車両は走行中でも本罪の客体となる。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

14. 伝染病患者に関する罪

第41条 第4条ノ規定ニ違反シ伝染病患者ヲ乗車セシメタル者ハ2万円以下ノ罰金又ハ料料ニ処ス伝染病患者其ノ病症ヲ隠蔽シテ乗車シタルトキ亦同シ

2項 前項ノ場合ニ於テ途中下車セシメタルトキト雖既ニ支払ヒタル運賃ハ之ヲ還付セス

本条は、不特定または多数の者が交錯する鉄道内で伝染病に対する旅客および鉄道係員の安全を確保しようとする趣旨の規定である。

本法4条1項は、「伝染病患者ハ国土交通大臣ノ定ムル規程ニ依ルニ非サレハ乗車セシムルコトヲ得ス」とし、これを受けた伝染病患者鉄道乗車規程（明治33年逓信省令第38号）は、「伝染病患者ヲ乗車セシメムトスルトキハ予メ之カ申込ヲ為シ鉄道ノ承諾ヲ受クルコトヲ要ス」（同令1条）、「伝染病患者ニハ少クトモ一人ノ附添人ヲ附スルコトヲ要ス」（同3条1項）、「伝染病患者ハ貸切車ヲ以テ運送シ普通旅客ト其ノ車輛ヲ區別シ当該掛員ノ外一切之カ交通ヲ遮

断スヘシ」（同4条）、「伝染病患者ヲ搭載セル車輛ハ其ノ入口ニ『伝染病者』ノ四字ヲ掲示スヘシ」（同5条）といった規定をおいて、旅客および鉄道係員の安全と伝染病患者の移動の自由とを調整している。

「伝染病」とは、伝染病予防法（明治30年）にいう法定伝染病、指定伝染病および伝染病類似症であるとされていた（99頁）。現在では、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年）に定める1類感染症、2類感染症、指定感染症（同法7条の規定に基づき、政令で定めるところにより同法19条または20条の規定を準用するものに限る）、新感染症および新型インフルエンザ等感染症をいうものと解される（JR東日本旅客営業規則23条で、貸切乗車券の発売対象たる伝染病患者として、これらの感染症が指定されている）。

本条1項の既遂時期については、①入場時とする説と、②車両乗込時とする説とがありうる。本法では「乗車」と「下車」は入出場を基準にしていると解しても差し支えないこと、および、他の旅客等への感染を防ぐ必要は車両に乗り込む前の時点ですでに認められることから、①説が妥当であろう。

なお、知りうる限り、公刊物に掲載された本条違反の裁判例はない。

V おわりに

「注解」が公にされてからの34年余で、新たに出された鉄道営業法違反事件の判例は、前出の最決昭和59年12月18日および広島高判平成19年5月29日の2件のみである。しかも、前者は、そこでなされた合憲性判断は重要であるものの、「鉄道地」の判断は新しいものではなく、しかも「人の看守する建造物」の判断に呑み込まれてしまっているし、後者は無罪判決であり、鉄道営業法罰則の存在意義が乏しいことを示すものであった。「注解」以来、鉄道のあり方も刑法学も大きな変化を受けてきたところであるが、肝心の鉄道営業法罰則は、その変化の流れから取り残されている。ごく一部の条項が細々と適用されるのみで、罰則規定の大半は存在意義に乏しいものの、しかし実害もないため、全面改正の話も聞かれなくなった。

原田國男教授による「注解」がいまなお色褪せないのは、公刊時の完成度の高さ——それは本稿が「注解」をほぼそのままなぞるだけに終わっているところにあらわれている——はもちろんのこと、それに加えて、鉄道営業法罰則がいわば「近代文化遺産」として、時代の流れの外でほとんど静態保存されることにもよると思われた。