

が要員面、制度面ともに強化・拡充を必要とされ、種々改正が加えられ現在にいたっている。すなわち現行の鉄道司法警察制度の根拠は、新刑事訴訟法第190条にもづく司法警察職員等指定応急措置法(昭23・12・9法律234号)となっている。同法第4条は、つぎのように規定している。

左に掲げる日本国有鉄道の役員または職員で、運輸大臣の定めるものがその役員または職員の主たる勤務地を管轄する地方裁判所に対応する検察庁の検事正と協議をして指名をしたものは、日本国有鉄道の列車または停車場における現行犯について、第1号に掲げる役員または職員にあっては、刑事訴訟法の規定による司法警察員として、第2号に掲げる職員にあっては、同法の規定による司法巡査として職務を行う。

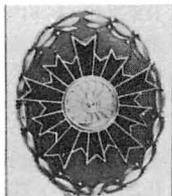
(1) 日本国有鉄道の役員、駅長、駅の助役および車掌区の長並びに日本国有鉄道の職員で旅客公衆の秩序維持または荷物事故防止の事務を担当するもの

(2) 日本国有鉄道の駅または車掌区の助役および車掌ならびに日本国有鉄道の職員で旅客公衆の秩序維持または荷物事故防止の事務を担当するもの

本条にもとづいて現行鉄道司法警察制度を概説する。

### 1 指定職名

条文によると国鉄の役員・職員のうちから指名されることになっているが、実際には役員の指名は行われていない。指定されている職は、司法警察員の職務を行う者には駅長・車掌区長・駅助役、司法巡査の職務を行う者には駅助役・車掌区助役・車掌・警備掛となっている。これら職員は運輸省告示(昭29・4・5第134号)により、鉄道管理局長から関係検事正と協議の上指名され、検事正から司法警察職員として職務を行う者の証票の交付を受ける。なお国鉄としては、この職務にある者の自覚の高揚と部外者からの識別を容易にするため、日本国有鉄道公示により鉄道司法警察職員のき章を制定し、はい用させている。



鉄道司法警察職員徽章

国鉄には、これら職員が全国重要な地区につきのように配置されている(昭和32年度)。

司法警察員の職務を行う者

駅長 825 車掌区長 119 駅助役 228 計 1,172

司法巡査の職務を行う者

駅助役 1,191 車掌区助役 288 車掌 2,869

警備掛 101 計 4,449 合計 5,621

### 2 職務範囲

本条によれば、鉄道司法警察職員の職務権限は、国鉄の列車または停車場における現行犯となっているので、現行犯罪であるかぎり全犯罪に対して捜査権限があるわけである。しかし鉄道司法警察制度の制定ならびに時代に即応した改正の趣旨は、国鉄内における旅客公衆の秩序維持と荷物事故の防止のためであるので、これに関連のない犯罪にまでおよぶことは適当でないと考えられる。昭和21・9司法省刑事局長はこうした基本的な考え方にたつて、勅令第528号が強化拡充された際「鉄道司法警察は列車・停車場における犯罪について捜査の権限を有するものであるが、鉄道司法警察の本旨にかんがみ鉄道営業法違反、窃盗・強盗・詐欺・恐喝・横領・赃物・傷害・脅迫の罪についてのみ捜査するのが適当であり、他の犯罪にはふれないように、制限通達を発している。ただし昭和23年新刑事訴訟法の制定に伴ないこの通達は事実上は消滅している。なお職務

範囲は前述のように列車・停車場となっているが、職務行使の場所は司法警察職員の勤務箇所によって当然分けられることである。すなわち ① 停車場勤務の司法警察職員はその勤務停車場 ② 車掌区・車掌支区勤務の司法警察職員は乗務列車内で職務行使の場所となるのである。(吉沢武雄)

てつどうしほん 鉄道資本 鉄道の設備、資材、労務等を獲得するために投下される資本であり、これにはおよそつぎのような特質がみとめられる。

#### 1 資本の集中性

資本の集中は近代企業に通用の性質であって、ひとり鉄道企業にのみ特殊な現象ではないが、鉄道においてとくにその傾向がいちじるしい。古代の通路は人工を加えることなく、もっぱら天然の地形によったものであるが、その後通路に人工を加え、簡易ながらも運送具を使用するようになり、さらに進んで鉄道のごとく専用の通路を設け、動力に機械力を用い、高速度の大量輸送を行うようになって、その経営は大規模となり多額の資本を要することとなったのである。ことに鉄道においては、その建設に当り線路に投下する資本が大となるにしたがい、運送に要する動力費はこれに反比例して節約しうるものであって、たとえばできるだけ急勾配(きゅうこうばい)を少なくし、橋梁(きょうりょう)や築堤を設けて曲線を緩和するときは、これによって通路の破損と運送具の摩損を防ぐことができ、しかも運送速度の増加と運送の安全を期しうることとなる。したがって建設の際多額の資本を投じても、一方において運送経費を節約しうることとなるので、まず当初の投資額を大ならしめねばならない。このような資本の集中性は、ひとり線路の建設にとどまらず、動力機関、運搬具についても同様の原則に支配される。たとえば機関車の形式が大きくなって列車の牽引(けんいん)両数が増大しても、同一率をもって乗務員を増加する必要はない。したがって輸送の単位を大きくすることは、相対的に費用を節約することとなるのである。

#### 2 資本の固定性

このように鉄道の建設には資本の集中を必要とするが、いったん投下された資本の多くは、ふたたびこれを他の鉄道以外のものに転用することができない。たとえば多額の費用を投じて盛土した線路敷地は、その土をとり去らねば畑地にすることさえできないし、うがれた隧道(ずいどう)は使用中を中止した後は経費回収の途がないのである。しかも鉄道の投下資本中にはこのような部分が多くを占めているのであるから、その大部分は固定的性質をもつものであるといわねばならない。

鉄道資本はこのような特質によって、多額のしかも長期の資本調達を必要とするが、このためわが国の地方鉄道については、鉄道事業全体を1つの設備として鉄道財団を設定し、これを担保権の目的とする鉄道抵当法(明治38・3法律第53号)の定めがある。

わが国における鉄道資本は、明治3年の新橋・横浜間鉄道建設以来、官私鉄道の発展に伴ない逐年増加して、昭和31年度末の総資本額は、国鉄1,333,109,420千円、地方鉄道216,566,612千円(140社)を示している。

鉄道資本のうち固定資産への投資額がその大部分を占め、鉄道企業の特質を示していることは上に述べたとおりであって、31年度の実績によれば、地方鉄道においては固定資産への投資額は総資本の84%を、国鉄においては同じく96%を占めており、一般企業にくらべていちじるしく高率を示している(日銀調査による昭和31年下期全国主要企業経営分析によれば、全産業において51%、製造業において41%を示している)。