

3章 鉄道の開業まで



鉄道事業の基本計画策定から、鉄道事業許可、運行計画および鉄道施設の完成検査までの手続きを鉄道事業法に沿って概説する。



3.1 鉄道事業許可を受ける

鉄道事業許可には事業基本計画、工事施行の認可、旅客運賃の申請など様々な手続きが必要である。鉄道事業に係わる鉄道事業法の法手続き体系図を図 3.1 に示す。

3.2 工事の施行の認可と検査

事業が許可されても、その鉄道が実際にどんな設計でどこに敷設されるかはまだ決まっていない。1/25,000の平面図などの線路予測図は添えられているが、これは「事業基本計画」そのものではないため、変更は自由である。事業基本計画の内容でも駅名などの変更認可は要らず、届け出で良い。そこで次には、そうした概略設計だけでなく、詳細な工事計画を策定し、国土交通大臣に認可申請しなければならない。これは、具体的な設計が安全面など技術基準に適合しているかの確認のためである。

鉄道事業法8条1項には「鉄道事業者は、国土交通省令で定めるところにより、鉄道線路、停車場その他の国土交通省令で定

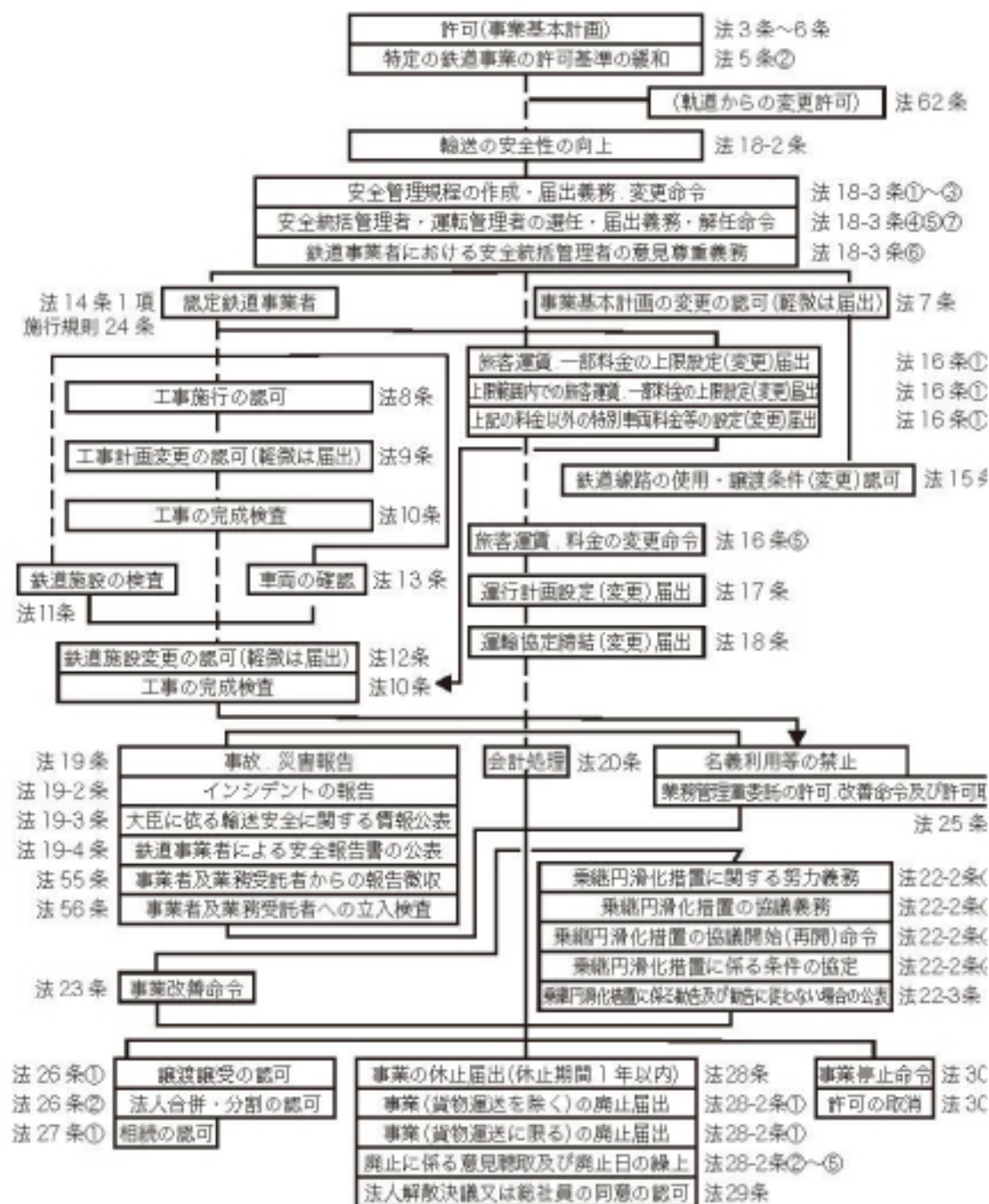


図 3.1 鉄道事業法の法手続き体系

(出典：国土交通省鉄道局監修「数字でみる鉄道 2023」)

6章 鉄道運賃と料金



鉄道事業法が定める運賃認可申請、特別車両料金、特別急行料金や鉄道駅のバリアフリー料金などを概説する。



6.1 運賃と料金

運賃は旅客または荷主が鉄道運送事業者に支払う運送の対価である。通常は運送距離に応じた対距離制運賃だが、併用軌道や景観の鑑賞など等特定目的の鉄道運賃は均一運賃制の鉄軌道事業者もある。料金は優等列車の速達性や特別車両のグリーン車や座席指定席など運送以外のサービスへの利用料金である。入場券も駅施設の利用料金である。表 6.1 に運賃と料金を変更する場合の鉄道事業法上の手続きを示す。また図 6.1 には、かつて津々浦々で乗車できた往年の日本国有鉄道の急行列車の車両（キハ 28）で

表 6.1 運賃と料金変更する場合の鉄道事業法上の手続き

鉄道事業法	鉄道事業法施行規則	提供役務	手続
16条（運賃及料金）1項	32条（特急料金上限認可）第1項	急行列車等速達性	認可
16条（運賃及料金）1項	32条（運賃上限の認可）第2項	旅客又は貨物輸送	認可
16条（運賃及料金）3項	33条（運賃の届出）第1項	急行列車等速達性	届出
16条（運賃及料金）4項	34条（料金の届出）第1項	特別車両、寝台車等設備	届出



図 6.1 急行料金を徴収していたいすみ鉄道の急行列車

急行料金を徴収するいすみ鉄道の急行列車を示す。なお、いすみ鉄道のキハ 28 は 2022 年（令和 4）12 月に退役した。

6.2 運賃認可の手続き

改訂運賃については国土交通大臣が認可するが、鉄道事業法施行規則 71 条（権限の委任）1 項（地方運輸局長への委任）5-2 号の規定により、年間運賃収入予想額が 30 億円を基準として、鉄道線路の使用条件および譲渡条件ならびに旅客の運賃および料金の認可の権限の委譲に係る鉄道事業者および軌道経営者を定める告示で定める中小鉄道事業者の旅客運賃、6 号の規定により特定旅客鉄道事業者を定める告示で定めた JR 旅客鉄道 6 社を除く旅客に係る基本的な運賃以外については地方運輸局長に委任している。鉄道と軌道を両方向う鉄軌道事業者はその年収予想の合計

鉄道車両の技術基準は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令8章（車両）や特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示で定めている。

8.7.1 車両限界と建築限界

車両限界とは、車両が平坦直線軌道上に停車している時、どの部分も超えてはならない上下左右の限界寸法を指す。

また、建築限界とは、車両運転の安全確保のために、車両限界の外側に必要最小限の余裕空間を加えた、建築物に対する限界寸法を指す。国土交通省鉄道局長通達「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」VII-1（64条（車両限界）関係）は、鉄道の種類ごとに第4図（普通鉄道車両限界）、第5図（新幹線鉄道）および第6図（超電導磁気浮上式鉄道）で示している。ちなみに1987年（昭和62）3月以前の民営鉄道を対象にした地方鉄道建設規程36条（車両定規）では車両限界を車両定規と称した。

その後1987年（昭和62）4月施行の普通鉄道構造規則168条（車両限界）に従い建築限界の場合と同様、旧日本国有鉄道の車両限界寸法に原則として統一された。

なお、普通鉄道構造規則168条で車両限界、普通鉄道構造規則21条で建築限界を、JR各社および民営鉄道事業者で統一するのは画一的過ぎに見えるが、これまで大手民営鉄道事業者などは、前身の地方鉄道建設規程36条（車両定規）の車両定規によらず、車両限界について旧日本国有鉄道並の寸法を採用しているものがあり、その場合、当時は逐一旧地方鉄道構造規則1条（特別の構

造）に従い、運輸大臣の特別設計の許可が必要だった。

それに比べれば、正当な理由があれば普通鉄道構造規則によらなくても良いと規制緩和され、現行の鉄道に関する技術上の基準上の基準を定める省令64条（車両限界）に踏襲されている。図8.7.1に普通鉄道の車両限界図を示す。

次に鉄道に関する技術上の基準を定める省令65条（軌道及び

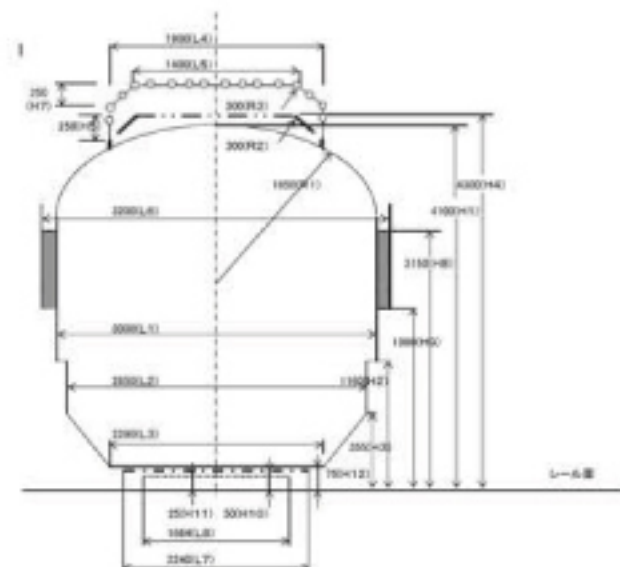


図 8.7.1 普通鉄道の車両限界図

（出典：国土交通省鉄道局長通達「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」）

表 8.7.1 車両の質量と走行装置に関して省令と解釈基準の条項番号対照

鉄道に関する技術上の基準を定める省令		鉄道局長通達「省令等の解釈基準」			
1節	車両限界	64条	車両限界	VII-1	64条（車両限界）関係
2節	車両の重量等	65条	軌道及び構造物に対する制限		
		66条	安定性		
3節	車両の走行装置等	67条	走行装置等	VII-3	67条（走行装置等）関係
		68条	動力発生装置	VII-4	68条（動力発生装置）関係
		69条	ブレーキ装置	VII-5	69条（ブレーキ装置）関係

9章 鉄道の運転と従業員



万一事故が発生したときに、鉄道事故等報告規則や軌道事故等報告規則に基づく報告内容を概説する。また運転士など鉄道係員の職制にも言及する。



9.1 運転の安全についての法令の体系

万一事故が起こった際に必要な、正確な報告と安全確保には、鉄道事業法19条(事故等の報告)に基づく鉄道事故等報告規則と、軌道法施行規則30条～32条に基づく軌道事故等報告規則が制定されている。

まず、運転の安全の確保については、運転の安全の確保に関する省令に基づき「運転の安全についての規範」(綱領3項目、一般準則10項目)を掲げ、運転の安全の確保に関する省令3条(規程の制定及び実施)では「鉄道及び軌道の経営者は、[中略]運転の安全に関する規程を定め、従事員を指導監督してそれを実施しなければならない。」と規定している。

元来この省令は、1951年(昭和26)4月に発生した桜木町駅列車火災で、連合軍人3名を含む106名が焼死、92名が負傷するという事故に対し、米国、英国、インド等11カ国で構成するGHQ(連合軍最高司令官総司令部)が当時の加賀山之雄日本国有鉄道総裁に車両の火災対策を命令し、1951年(昭和26)

7月に作られたもので、具体的規制ではなく安全の基本原則を定めた。

「安全の確保は、輸送の生命である。」

「規定の遵守は、安全の基礎である。」

「執務の厳正は、安全の要件である。」という3項目綱領や、これに続く一般準則は、現在でも鉄道の現場に掲示されているのを見かけたことがある。

一般準則は、「従事員は、運転取扱に関する規定を忠実且つ正確に守らなければならない。」「従事員は、作業に当たり必要な確認を励行し、憶測による作業をしてはならない。」および「従事員は、職務上使用する時計を常に整正しておかなければならない。」など、子供に諭すような条文であり、当時の鉄道員達には屈辱的な条文でもあった。

9.2 鉄道係員への規制

9.2.1 鉄道係員の職制

鉄道に関する技術上の基準を定める省令10条(係員の教育及び訓練等)1項は「鉄道事業者は、列車の運転に直接関係する作業を行う係員並びに施設及び車両の保守その他これに類する作業を行う係員に対し、作業を行うのに必要な知識及び技能を有するよう、教育及び訓練を行わなければならない。」と規定している。その上で、鉄道係員の職制を鉄道営業法19条(職制)および鉄道係員職制で規定している。併用軌道係員は、軌道係員規程1条(軌道係員職制)が鉄道係員職制を引用しているため、併用軌道係員の職制は鉄道係員のそれと同じである。

10章 鉄道と利用者の関係



鉄道事業者と旅客間の運送約款、鉄道営業法や鉄道運輸規程が旅客に禁止を求める要求について概説する。



10.1 運送契約についての法制

鉄道が人や物を運送するのは、鉄道運送事業者と旅客や荷主との契約に基づき、その内容は基本的に当事者間で決められ、他の契約と同様に民法や商法（中でも第三編商行為のうちの第8章運送営業）が適用される。しかし一定事項は、こうした一般原則や当事者間だけに任せず、鉄道営業法1章「鉄道ノ設備及運送」が規制している。特に鉄道営業法2条は「本法其ノ他特別ノ法令ニ規定スルモノノ外鉄道運送ニ関スル特別ノ事項ハ鉄道運輸規程ノ定ムル所ニ依ル」とし、鉄道運輸規程が詳しく規定している。

さらに実際は、鉄道運送事業者と旅客間が運送約款を契約している。この運送約款を旅客営業規則と称する鉄道運送事業者が多い。鉄道運送事業者と個々の旅客が乗車のたびに運送契約を締結することは非現実的である。約款とは鉄道以外にも保険や金融で見られる、あらかじめ定めた画一的な契約形態の一つである。例えばJR旅客鉄道各社間共通の旅客営業規則抜粋は、市販の時刻表にJR線営業案内として掲載されている。近年はICカード乗車券利用規約などが掲載されている場合もあるが、一般に「IC

カードの旅客は定期乗車券や一部の企画切符を除くが、事故や災害で他路線や他社線へ振替輸送の対象にならない。」というのは意外ではないだろうか。「契約内容をよく確認しましょう。」は鉄道利用者にも言えることである。

鉄道営業法3条（運賃その他の運送条件）では「運賃其ノ他ノ運送条件ハ関係停車場ニ公告シタル後ニ非サレハ之ヲ実施スルコトヲ得ス」、4条（伝染病患者及び重傷者の乗車）では「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」、5条（火薬その他爆発質危険品の運送）では「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」、15条（乗車と乗車券）では「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」など各規定がある。

また、旅客が駅の改札通過後も行われる車内検札やホーム上の特別改札について、鉄道営業法18条（乗車券の検査及び割増賃金）では「旅客ハ鉄道係員ノ請求アリタルトキハ何時ニテモ乗車券ヲ呈示シ検査ヲ受クルヘシ ②有効ノ乗車券ヲ所持セス又ハ乗車券ノ検査ヲ拒ミ又ハ取集ノ際之ヲ渡ササル者ハ鉄道運輸規程ノ定ムル所ニ依リ割増賃金ヲ支払ウヘシ ③前項ノ場合ニ於テ乗車券停車場不明ナルトキハ其ノ列車ノ出発停車場ヨリ運賃ヲ計算ス。乗車券等級不明ナルトキハ其ノ列車ノ最優等級ニ依リ運賃ヲ計算ス」とある。なお割増「賃金」とは割増「運賃」の意味である。鉄道営業法18条（乗車券の検査及び割増賃金）が引用する鉄道運輸規程19条（有効な乗車券を所持しない場合）では「有効ノ乗車券ヲ所持セズシテ乗車シ又ハ乗車券ノ検査ヲ拒ミ若ハ取集ノ