

日本国有鉄道改革1987年の思い出として ～国鉄鉄道公安官から警察鉄道警察隊へ～

公益社団法人日本防犯設備協会 理事
株式会社セノン 専務執行役員営業推進本部長

得津 八郎



2020年春から理事として参加させていただいている。

現在は(株)セノンで営業推進本部長として施設警備や航空保安警備などの仕事を担当しています。前職は国家公務員であり、2018年3月に警察庁を早期退職するまで34年間行政官、警察官として仕事をしてきました。

警察庁時代に自ら担当者としてかかわった仕事について、少しでも皆さんの興味があることをと思い、乗り物に関する警察について書かせていただきます。

広域にわたる凶悪事件や国際的なテロ事件が起るたびに、複数の都道府県にわたる犯罪や国際テロに対するため、日本にもFBI(アメリカの連邦警察)のような国家警察が必要とのマスコミの論調があります。しかしながら歴史の反省から日本では国家警察ではなく市町村警察(アメリカの小村なら保安官)でもなく都道府県警察制度がとられており、その調整のため国の行政機関として警察庁があります。警視庁は東京都の機関であり、いわば東京都警察本部ですが首都警備の重要性から明治以来の伝統名称を使用しています。

なお、国家公安委員会委員長という大臣がいますが、警察を管理する機関として国に置かれている委員会の長です。都道府県にも都道府県公安委員会が置かれており、それらは警察がそのプロ意識から独善に陥らないように警察をコントロールするための機関であり、一般人の常識を求めるため元警察官や元検察官は就任できないものです。警察庁は公安委員会の事務局でもなく、他の委員会、例えば公正取引委員会や都道府県教育委員会等がその道の経験者や現役の公務員を事務局の代表として就任させているのと正反対なのです。

それはさておき、今回は鉄道警察についてです。

長距離にわたる鉄道施設内、列車内における警察活動については第2次世界大戦後約40年にわたって日本国有鉄道(通称、国鉄)という公社(国の会社)の鉄道公安官が主役でした。西郷輝彦、坂口良子主演の「新幹線公安官」をはじめ数多くのドラマや映画、小説などでその存在はご存じだとは思います。鉄道公安官は国鉄の職員という公務員であり(限定的に警察業務ができる)特別司法警察職員でもあったわけです。今の海上保安庁海上保安官と同じような立場であったわけです。

しかし、一連の行政改革の流れの中、1986年11月の国会で1987年4月1日をもって国鉄が旅客6社と貨物会社等に分割民営化されることが決定しました。民間会社の社員が警察権を行使することはできませんので、鉄道公安制度をどのように警察制度のなかに引き継いでいくのかが喫緊の課題となつたわけです。

上に述べたように国家警察として鉄道警察を置くことは日本の警察制度になじまないこと、また私鉄等短距離の鉄道については地元警察と鉄道会社が協力して対応してきたことから都道府県警察にいかにうまく溶け込ませていくかが課題となりました。

警察庁に鉄道公安事務移管準備室がおかれ、そこで様々な検討がなされました。

列車に乗っての犯人追跡などは、移動警察といわれ、警察庁が国家公安委員会規則(他省の省令にあたります)を定めており、それに基づいて都道府県警察が協力しておりました。

ただ、鉄道施設内の安全の確保(犯罪の予防、検挙等)については鉄道公安制度に基づき国鉄公安本部を中心に各鉄道管理局公安室と駅を管轄する警察署が協力する格好で対応していました。たとえば、公安本部や公安室では留置施設を持たず、犯人逮捕後の留置は駅を管轄する警察署留置施設を利用していました。拳銃を携行した鉄道公安官がパトロールすることや私服で列車に乗り込んで不正乗車の検挙等をできなくなったわけです。そういう仕事もすべて都道府県警察が行うことになりました。

ちなみに鉄道公安官の大きな仕事は不正乗車の検挙でした。不正乗車いわゆるキセル乗車は、よほど悪質でない限り詐欺罪や有価証券偽造、行使などで警察に引き継がれることなく鉄道営業法にのっとり、不正額の3倍の金額をはらって解放されていました。

これは交通反則制度と似ています。交通反則については1968年の発足にあたって、全て道路交通法違反で検挙していくには前科者数が莫大になるおそれから、過失行為を過失犯で検挙せず反則行為として、交通安全のための協力金として反則金を納めてもらうこととしたものでした。なお、反則金は警察では一切使わず、特別会計に納められ地方自治体による道路標識、ガードレール、歩道橋などの交通安全施設整備に使われています。

鉄道公安業務の警察への移管にあたって、一体どんな問題なり、課題があったかですが、

第1は、鉄道公安官2882人(仕事の性格上、労働組合には属さず、青年が中心でした。)のもつ専門能力をいかに生かし公共の安全(公安)維持に貢献してもらうか、また、警察官になる以上、彼らに警察幹部への登用の道をどのように用意するかということでした。

第2が、国鉄が所有し鉄道施設内の安全のため利用していた施設や装備を無駄なく引き受けるかということでした。無線施設一つにしても国鉄には30の鉄道管理局等がありそれを基点として配備されており、そのままでは使えないでの46都道府県(沖縄県には、まだ鉄道がない状況でした。)の無線体系の中で使用できるよう配備し直さなければなりませんでした。なお、2007年8月に私が沖縄県警察本部長として着任した時にはモノレールが走っていましたが、那覇市内での運行であり、鉄道警察隊は設置されませんでした。

第3が、都道府県警察の鉄道会社との窓口としての警察組織の必要性でした。駅管轄の警察署のままで広域対応是不可能であり、協力体制の確保のためには鉄道施設内に一元的交渉力をもつ警察組織として鉄道警察隊の設置が必要でした。鉄道警察隊は各都道府県の中心駅に置かれ、その他拠点駅には分駐隊がおかれました。

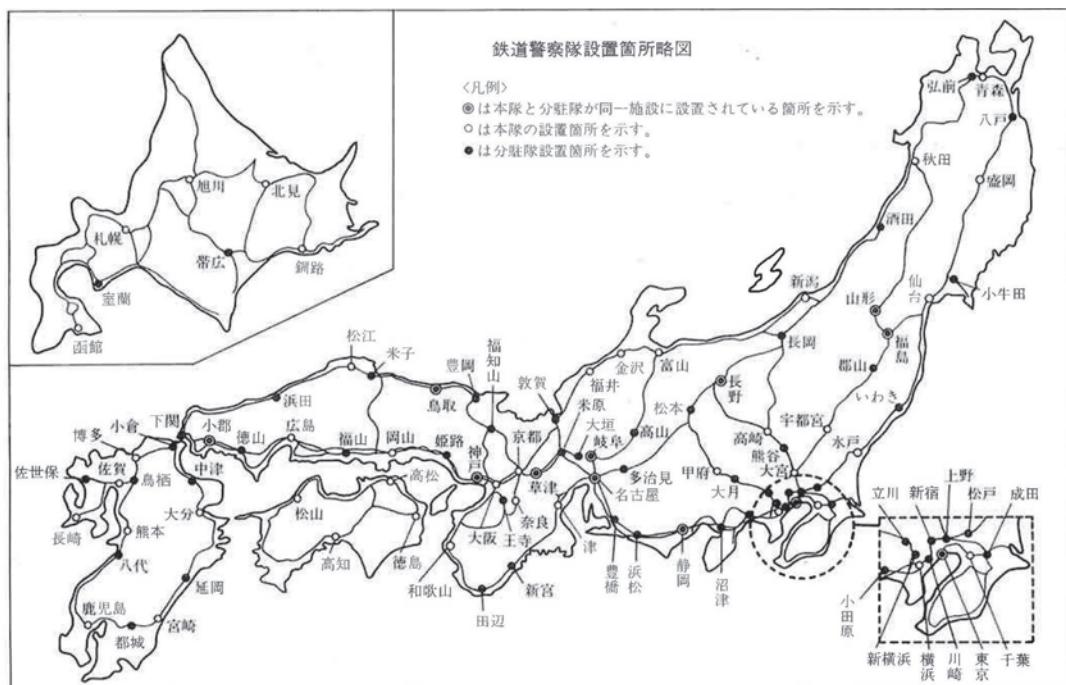
第4が、もっぱら民間の鉄道施設で警察活動を行う以上、鉄道会社の協力が必須です。そのためには、警察が行う業務と鉄道会社が行う業務に整理したうえで、協力関係を築く必要があります。事件が起こった時の初期対応、引継ぎ方法などです。テロの警戒活動の守備範囲などもそうです。

実際の活動の主なものとしては

- ①鉄道施設(駅や列車だけではありません。線路、信号装置等の運転保安設備、車庫、工場、変電所など広範囲にわたります。)におけるパトロール
 - ②重要な鉄道施設における警戒警備(極左暴力集団による鉄道施設へのテロなど不法事案の多発しておりました)
 - ③鉄道施設における雑踏警備(年末年始、行楽期だけでなく、鉄道施設沿線での祭礼や行事は多く、多数の人出により、駅構内及び駅前広場等が混雑して危険な状況が多く見られます。)
 - ④列車への警乗(警察官が制服でパトロールを行うことだけでなく、私服で列車に乗り込みすり犯や置引き犯、暴力事案の犯人を検挙するため警察官が乗込むこともあります)
- があり、それらをどのように協力してやっていくかを検討したものです。

すり、置引きは車内でも発生し、容疑者は列車を利用して逃走します。そのためには警察官が容疑者を追って列車に自在に乗り込まねばなりません。警察官が新幹線等座席で見張る場合など鉄道会社にとって減収の原因になりうるわけです。

費用はだれが負担するのか、容疑者に悟られないような乗車券にかわる証明書をどのようなものにするのか、その使用範囲は鉄道会社の範囲に限るのか、全国とするのか、グリーン車も含めて全席乗れるものとするのかです。ちなみに発足時は警察官が全国自由にどこまでも容疑者を追って警察活動できるよう鉄道会社が全てを認めてくれてのスタートでした。SUICA等が普及した今はどのようにになっているのかわかりません。



子供のころから鉄道に愛着があった者として鉄道に関する仕事をできた思い出、また、読者の皆様には鉄道ファンの方も多いと思い、30年以上前の昔話を書きさせていただきました。

旅をしたとき、駅での空き時間に鉄道警察隊がどこにあるのか、鉄道警察隊員はどこにいるのか探してみてください。制服の左襟にバッヂをつけています。発足にあたり、新たに警察庁で定めた物ですが、提案者としてデザインに気を取られて大きさまで配慮できず、市販のスーツ用の大きさで警察官の制服には小さく目立たなかったのが大きな反省点です。

乗り物に関する仕事として警察庁で自ら担当したスカイマーシャル制度（国際テロ対策の目玉として2016年12月1日開始）導入についても書かせていただこうかと思いましたが、いずれ機会があればと思っています。

鉄道警察隊員の標章

