

鉄道運送における旅客営業規則と民法上の定型約款規定*

南 健 悟

目次

- 第1章 問題の所在
- 第2章 旅客営業規則の定型約款該当性
- 第3章 鉄道営業法3条と民法上の定型約款規定
- 第4章 結びに代えて

第1章 問題の所在

第1節 日本における鉄道旅客運送の概要¹⁾

本稿は、鉄道旅客運送人が鉄道旅客運送契約に関して作成する旅客営業規則²⁾と鉄道営業法及び民法上の定型約款規定との関係について論じるものである。

日本において鉄道旅客運送は、旅客鉄道株式会社（以下、JR という。）6社（JR 北海道、JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 四国及び JR 九州）のほか、

* 本稿は、関西大学法学研究所研究費及び JSPS 科研費21K01234の助成を受けたものである。

1) 鉄道旅客運送の概要については、公益社団法人商事法務研究会『運送取引の実態についての調査研究業務報告書』〔杉本亘雄〕（Available at <https://www.moj.go.jp/content/000110909.pdf>（Last access 7/20/2023））235頁以下を参照した。

2) なお、本稿は旅客営業規則の内容自体を考察するものではないことを付言しておく。また、旅客営業規則の内容については各社で似通っていると言われており、その意味で標準的な契約条件が存在しているとみることも評されている（前掲註1・杉本238頁）。本稿で旅客営業規則と呼ぶ場合、基本的には JR 各社の旅客営業規則を想定するが、民鉄の同様の規則等について議論を排除するものではないことを指摘しておく。加えて、本稿で旅客営業規則の規定を紹介する場合には、基本的に、東日本旅客鉄道株式会社旅客営業規則を参照する。

大手・準大手・中小民間鉄道（民鉄³⁾、公営鉄道⁴⁾、そして、モノレール⁵⁾、新交通システム（案内軌条式⁶⁾、鋼索鉄道⁷⁾、無軌条鉄道⁸⁾によって担われている（狭義の鉄道による運送）。また、広義における鉄道⁹⁾には含まれるものの、鉄道事業法上、鉄道事業には含まれない軌道^{10,11)}（鉄道事業法2条2項括弧書き参照¹²⁾）によっても旅客運送が担われている。この軌道による旅客運送の場合には、後述する鉄道営業法や鉄道事業法の適用はなく、基本的に軌道法や軌道運輸規程等による規律が図られる¹³⁾。

3) 国土交通省鉄道局監修／一般財団法人運輸総合研究所発行『数字でみる鉄道2022』19頁参照。

4) 仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市。

5) 湘南モノレール、舞浜リゾートライン、東京モノレール、東京都。

6) 札幌市、埼玉新都市交通、山万、ゆりかもめ、西武鉄道、大阪市高速電気軌道、大阪港トランスポートシステム、神戸新交通、広島高速交通。

7) 青函トンネル記念館、高尾登山鉄道、筑波観光鉄道等。

8) 立山黒部貫光株式会社。

9) ここにいう広義の鉄道とは「軌条等を敷設し、これにより運行する運搬具を用いて、人又は物品を運搬する施設の総体」である（山口真弘『鉄道法制概論』（鉄道研究社、1974年）3頁、園部敏＝植村英治『交通法・通信法（新版）』（有斐閣、1984年）21頁）。

10) 軌道とは、道路に敷設することを原則とする鉄道の一種であり（軌道法2条。逆に、鉄道事業法上の鉄道は原則として、道路上に線路を敷設してはならない（鉄道事業法61条1項）、道路交通の補助を目的とするものであるとされる（前掲註9・園部＝植村48頁～49頁、小島好己『鉄道好きのための法律入門』（天夢人、2022年）127頁）。なお、道路下に敷設する地下鉄道及び道路上空に架設する高架鉄道は、道路交通を補助するものではないことから、鉄道事業法上の鉄道として敷設すべきであり、軌道として敷設すべきではないと解する見解が示されているが（前掲註9・山口165頁）、実際には、札幌市営地下鉄や旧大阪市営地下鉄（現大阪メトロ〔大阪高速電気軌道〕）のように地下鉄道であっても軌道として敷設されている例も見られる（この点につき、和久田康雄『やさしい鉄道の法規—JRと私鉄の事例（四訂版）』（成山堂書店、1999年）11頁参照）。なお、本稿では、狭義の鉄道を想定して考察するものであるが、基本的には軌道についてもある程度同様の議論が妥当するものと思われる（なお、本稿においては、議論が複雑化しないようにするために、軌道法等については原則、参照しない）。

11) 軌道事業者としては、札幌市交通事業振興公社、函館市、広島電鉄、とさでん交通、千葉都市モノレール、多摩都市モノレール、横浜シーサイドライン等がある。

12) 鉄道事業法2条2項は「この法律において『第一種鉄道事業』とは、他人の需要に応じ、鉄道（軌道法…による軌道及び同法が準用される軌道に準ずべきものを除く。…）による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のものをいう。」と定める。

このような多種多様な鉄道旅客運送事業者がいる中で、日本はしばしば鉄道大国と言われる。特に、旅客の輸送における鉄道のシェアは大きく、令和2年度で、旅客の輸送機関別輸送分担率（輸送人員）は、自動車旅客輸送で18.4%、鉄道旅客輸送で81.3%、旅客船輸送で0.2%、航空旅客輸送で0.2%と圧倒的である¹⁴⁾。また、諸外国の輸送機関別輸送量と比較しても、日本のJR及び民鉄¹⁵⁾の輸送量は、令和元年度で4,350億人キロである一方、イギリスで804億人キロ、ドイツで1,020億人キロ、フランスで1,125億人キロ、アメリカで634億人キロとなっていることに鑑みれば、そのような評価は充分あり得るところである。このような鉄道旅客輸送（運送）の環境の下、日々、多くの旅客を鉄道が運送していることになる。そして、そのことは、鉄道旅客運送人（鉄道営業法上は「鉄道」）と旅客との間で、数多くの鉄道旅客運送契約が締結されているということも意味しよう。

第2節 鉄道旅客運送事業に関する法制度の特徴

大要、鉄道旅客運送事業に対しては、公法上の業規制として鉄道事業法等があり、他方で、鉄道旅客運送人と旅客との間の契約等を規律する法令としては、民法、商法のほか、鉄道営業法や鉄道運輸規程等がある。

第一に、鉄道旅客運送事業に対する業規制として鉄道事業法がある。鉄道事業法は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達

13) なお、軌道運送事業者もまた旅客営業規則等を作成して、旅客と軌道運送事業者間の契約を規律する。そして、本稿が論じる鉄道営業法3条に当たる規定については、軌道運輸規程2条において定められていることから、基本的に本論文の内容は軌道についても同様に妥当するものと考えられる。

14) 前掲註3・国土交通省鉄道局監修／一般財団法人運輸総合研究所発行10頁参照。

15) JR各社を除く、大手民鉄（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本電鉄）、準大手民鉄（新京成電鉄、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道）、中小民鉄各事業者を含む。

を図り、もって公共の福祉を増進することを目的に制定された法律である（鉄道事業法1条）。そして、鉄道事業は、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業に区別される（鉄道事業法2条1項）。ここにいう第一種鉄道事業とは、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であって第二種鉄道事業以外の事業であり（同条2項）、第二種鉄道事業とは、他人の需要に応じ、自ら敷設する鉄道路線以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であり（同条3項）¹⁶⁾、そして、第三種鉄道事業とは、鉄道路線を、第一種鉄道事業を経営者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して、当該鉄道路線を、第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業とされる（同条4項）¹⁷⁾。そして、鉄道事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならないとされており、鉄道事業は許可事業に位置づけられる（鉄道事業法3条）。また、許可に当たっては、鉄道事業法5条1項各号に該当する基準に適合していなければならないとされ、国土交通大臣による審査が行われる。加えて、鉄道旅客運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（旅客運賃等）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない（鉄道事業法16条1項本文）、また変更の場合についても同様である（同条但書）。ところが、鉄道旅客運送契約との関係で指摘すべき点として、鉄道旅客運送については標準約款の定めや、約款に対する規制が存在しないことが挙げられる¹⁸⁾。これは、他の旅客運送には見られない大きな特徴である。一般的に、他の運送モードにおいては、旅客運送約款について認可制度が採られていることも少なくない。例えば、海上旅客運送においては運送約款に対して認可制度があり、国土交通大臣の認可を受けなければならない（海上運送法9条1項）。また、

16) 第一種鉄道事業も第二種鉄道事業もいずれも他人の需要に応じて鉄道による旅客・貨物の運送を行う事業で共通するが、第二種鉄道事業は、自らは鉄道線路を持たずに、他の鉄道事業者の鉄道路線を使用するものである（前掲註10・和久田21頁）。例えば、第二種鉄道事業に当たる事業者としてJR貨物がある。

17) 第三種鉄道事業に当たる事業者として神戸高速鉄道等がある。

18) 前掲註1・杉本238頁。

航空旅客運送においても航空運送約款につき、本邦航空運送事業者は約款を作成し、同じく国土交通大臣の認可を受けなければならないとされている（航空法106条1項）。自動車運送においても同様である（道路運送法11条1項）。後述するように、運送契約に関しては、運送約款においては認可制度が用いられており、監督官庁による規制があることを前提に議論されるきらいがあるが、鉄道運送についてはそのような規制がないことに注意が必要である。それでは、なぜ鉄道旅客運送について他の運送モードで見られるような約款規制がないのだろうか。これは、従来、鉄道利用関係の主な事項が、鉄道営業法や鉄道運輸規程といった法令や命令等によって詳細に規律されており、約款の認可を必要としないと考えたものであると指摘されている¹⁹⁾。すなわち、鉄道旅客運送においては、鉄道旅客運送人と旅客との間の契約の条件等につき鉄道営業法等の法令によって細かく規定されているのであって、鉄道旅客運送約款の作成や認可制度を設けることは不要であると考えられていたのである。さらに、古くは、公共企業体としての性質を有する日本国有鉄道（以下、国鉄という。）²⁰⁾によって全国の多くの鉄道路線が運営されていたことから、鉄道旅客運送人と旅客との運送契約としての性質を有することに加えて、営造物（公共施設）の利用関係として捉えていた可能性もあるのかもしれない²¹⁾。ただ、いずれにせよ、鉄道旅客運送約款については基本的に監督官庁による監督規制には服さないことに注意が必要である²²⁾。

19) 山口真弘『運輸法制通則の研究』（交通協力会、1985年）277頁。

20) 公共企業体としての日本国有鉄道については、設立当時、重要な基本的産業など公共性の大きい事業を直接国営として行い、もって公共の福祉を擁護するために必要であるとしつつ、他方で、普通の行政事務と同じように経営されては非効率な運営となってしまうことから、国家の必要な監督に服させて公共性を確保するとともに、経営能率向上のために社会的自由を与えて企業性を発揮させることとされていた（中村豊『新しい国有鉄道』（鉄道教科書、1949年）19頁）。もっとも、実際の日本国有鉄道法は、当初から官僚制度の支配性を強くし、弾力性を強める前に官庁的制約を受けていたとの評価も見られる（兼松学『日本国有鉄道論』（東京大学出版会、1962年）59頁）。

21) なお、営造物（公共施設）の利用関係については、原龍之助『公物営造物法（新版）』（有斐閣、1974年）357頁以下参照。

22) このことから、約款の拘束力の根拠として、政府認可約款のように国家等がその内容の

第二に、鉄道旅客運送人と旅客との間の鉄道旅客運送契約に対する私法的規律は商法や鉄道営業法等によってなされる。鉄道旅客運送は商法569条2号で定められる「陸上（旅客）運送」契約に該当し、同589条が定めるように、鉄道旅客運送人が旅客を運送することを約し、相手方（旅客）がその結果に対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力が生じる。ところが、他の旅客運送と同様に、鉄道旅客運送に関しては、これ以上の具体的な規定を商法は持たず、専ら特別法又は各種旅客運送約款（鉄道の場合には、一般的に、旅客営業規則と呼ばれることが多く、本稿では旅客営業規則という表現を用いる。ただし、旅客営業規則が旅客運送約款たる性質を有するかについては後述する）によって規律されるのが実態である。鉄道旅客運送については、商法の特別法として、鉄道営業法及び同法に基づく鉄道運輸規程による規律が図られている²³⁾。こ

ゝ公正さを担保するようなタイプのもの（監督官庁のコントロールに服させる規定が存在するような場合）については、組入れ合意ではなく、直截的に法規範性を認めるという見解（大村敦志『消費者法（第4版）』（有斐閣、2011年）212頁～213頁）との関係も問題になるかもしれない（潮見佳男『新債権総論Ⅰ』（信山社、2017年）32頁参照）。この点に関連して、長尾治助「名古屋地判昭和51年11月30日判批」判例タイムズ351号（1977年）114頁は、国鉄が作成する旅客営業規則は、鉄道営業法及び鉄道運輸規程という強行法の枠内で作成されており、その公示を義務付けられていることを重視して、拘束力を監督的行政行為に直ちに認めることはできないとしても、旅客は旅客営業規則に拘束されると推定しても不合理ではないと指摘する。

23) 青竹正一『商法総則・商行為法（第3版）』（信山社、2023年）387頁参照。ただし、鉄道営業法が商法の特別法としての性質を有するののかについては、若干の争いがある（前掲註19・山口273頁は「〔鉄道〕の利用関係の内容についての法令の規定は、民法、商法はもちろん私法であり、鉄道営業法や鉄道運輸規程の内容は、主として私法の特別法たる地位にある。」と述べる）。鉄道営業法は、周知のとおり、鉄道運送の契約的側面を規律しているだけではなく（もっとも典型的なものとして、11条〔要償額の表示〕、11条ノ2〔損害賠償〕、12条〔延着〕、13条〔一定期間をこえる引渡遅延と旅客又は貨主の権利〕、13条ノ2〔引渡しのできない貨物等の処置〕、14条〔運賃償還の債権の時効〕、16条〔運賃の払戻し〕、17条〔契約の解除〕、18条ノ2〔民法の特例〕等）、鉄道係員に関する規定（第2章）や旅客の禁止行為等（第3章）が定められており、民刑事法いずれの規定を含むものである。そのため、問題となる条項がいずれの法律の特別法たる性質を有するのかを検討する必要がある。なお、鉄道営業法11条ノ2第2項及び鉄道運輸規程73条2号は商法578条〔現行商法577条〕の特則であると判示した、最判昭和63年3月25日集民153号577頁がある。

これは、鉄道事業につき、公共性が大きく、不特定多数の利用者を相手にすることから、利用者の保護を図る必要があること、利用者の利用形態が定型的事であること、そして、契約の内容について全国的に統一することが利用の増進のために望ましいということから、利用関係について直接法律及び法律に基づく命令で規定されていることに起因する²⁴⁾。

第3節 問題提起

以上のような鉄道運送法体系の下、前述したように、鉄道旅客運送人と旅客との間において鉄道旅客運送契約を締結する場合、鉄道営業法や鉄道運輸規程という法令に加えて、その契約の内容の多くは旅客営業規則で定められる運送条件によって規律されることになる。後述する従前の裁判例においては、旅客営業規則の合理性であったり、その解釈が問題となったりする事例も散見される。しかし、その前提として、旅客営業規則が、民法が定める定型約款に該当し、そもそも鉄道旅客運送契約の内容として契約当事者間を拘束するのか、という問題がある。実際のところ、現在では、旅客営業規則の存在とその拘束力を所与の前提として鉄道旅客運送契約において発生する紛争が処理されているのが実態である。しかし、本稿は、その前提問題について、鉄道営業法や鉄道運輸規程及び近時、新たに規定された民法上の定型約款の規定の適用の可否を通じて、考察するものである。近年、民法学説においても、JRの旅客営業規則を素材に、定型約款規定における「公表」について実態調査が行われており、さらに、実際に行われている旅客営業規則の公表がJR各社のウェブサイトに記載されているだけで充分であるのか否かが検討されている²⁵⁾。本稿もまた、旅客営業規則と民法上の定型約款規定との関係を考察するものではあるものの、それに加えて、定型約款規定と鉄道営業法や鉄道運輸規程との関係も踏まえた検討を行うものとする。また、

24) 山口真弘『交通法制の総合的研究』（交通新聞社、2005年）182頁～183頁。

25) 吉川吉衛『定型約款の法理—類型づけられた集団的意思のあり方』（成文堂、2019年）474頁、483頁。

従来の学説においてほとんど検討されてこなかった旅客営業規則が改正される場合の定型約款の変更に関する民法548条の4との関係にも触れることとする。なお、旅客営業規則の改正と定型約款の変更に関する民法548条の4との関係を検討するに当たり、想定される疑問についても付言しておきたい。それは、定型約款の変更の規定は、基本的に、継続的契約関係がある中で、契約期間途中で一方的に定型約款の変更が行われる場合が想定されている²⁶⁾。そうすると、鉄道旅客運送契約はスポット取引であって、鉄道旅客運送契約は契約締結時²⁷⁾の旅客営業規則の内容によって規律されるであろうし²⁸⁾、問題となることはないのではないのかとの疑問である。しかし、第一に、スポット取引であるとはいえ、例えば、理論的には、契約締結時の内容によって規律する旨の規定それ自体の改正があり得るし、さらには定期券利用者のような場合には継続的な契約関係が成立する。第二に、旅客営業規則自身、運送契約終了後の法律関係を規律するものも少なくないため²⁹⁾、旅客営業規則の改正が旅客に対して影響を及ぼす可能性がないわけではない。したがって、旅客営業規則の改正に関する問題についても検討することについて一定の意義があるものと考ええる。

本稿が扱う問題は、一言でいえば、鉄道旅客運送人が作成し、鉄道旅客運送契約の具体的な内容や条件を定めた旅客営業規則につき、民法上の定型約款の規定（民法548条の2以下）が適用されるかということである。この問題に対する解答は、もはや自明であると思われるかもしれない。旅客営業規則が鉄道旅客運送約

26) 中田裕康『契約法（新版）』（有斐閣、2021年）41頁参照、法制審議会民法（債権関係）部会資料42「民法（債権関係）の改正に関する論点の検討（14）」31頁は「約款を使用した契約関係がある程度長期間継続する場合には、法定の改正や社会の状況の変化により、約款を変更する必要が生ずる場合がある。」とする。

27) 通常は、乗車券を購入する場合は乗車券購入時（三輪清一郎『運送及運送契約論（第2分冊）』（中屋書店、1921年）463頁）、無人駅から乗車する場合には乗車時に契約が成立すると考えられている（JR東日本旅客営業規則5条1項参照）。

28) JR東日本旅客営業規則5条2項。

29) 例えば、乗車券紛失時の処理については、運送終了後の払戻し等に関する規定を有する（JR東日本旅客営業規則268条以下参照）。

款たる性質を有していることを前提に、債権法改正時の立案担当官解説においても「『定型約款』に該当する具体例としては、どのようなものがあるか」という質問に対して、「定型取引において用いられる条項の総体である定型約款は、現代社会においては極めて幅広く利用されており、例えば、鉄道の旅客運送取引における運送約款…が挙げられる。」と回答されており³⁰⁾、論じるまでもないということにもなりそうだからである。

しかしながら、鉄道旅客運送約款たる性質を有するであろう旅客営業規則に対して民法の定型約款の規定が適用されることに関連して、以下に掲げるように、民法及び商法の特別法たる性質を有すると考えられる鉄道営業法にも関連する規定があることについて民法（債権法）改正時には議論されていなかったようにも見える。

鉄道営業法3条〔運賃その他の運送条件〕

- ① 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
- ② 運賃其ノ他ノ運送条件ノ加重ヲ為サムトスル場合ニ於テハ前項ノ公告ハ七日以上之ヲ為スコトヲ要ス

すなわち、鉄道営業法には既に鉄道運送に関する運送条件につき、同法3条1項において、鉄道旅客運送人に対して停車場（駅構内）における公告を義務付ける規定があり、また、同2項において、運送条件を加重する場合（旅客の負担が増加するような変更がなされる場合）には、7日以上公告を義務付ける規定が設けられており、いわば運送条件（≒約款？）の変更に関して、民法548条の4第1項の特則とも読めるような規定が存在している。もし、一般法・特別法の関係という単純な関係を当てはめると、例えば、旅客営業規則の変更は、民法548

30) 筒井健夫＝村松秀樹『一問一答・民法（債権関係）改正』（商事法務、2018年）246頁。

条の4の規定にかかわらず、鉄道旅客運送人はその内容を7日間公告するだけで変更の効力が生じることとなるのではないか、という疑問が呈されるのである。そのように解する場合、民法548条の2第1項2号は「定型約款の変更が、契約をした目的に反せず、かつ、変更の必要性、変更後の内容の相当性、この条の規定により定型約款の変更をすることがある旨の定めの有無及びその内容その他の変更に係る事情に照らして合理的なものであるとき」という詳細な要件のもとに、定型約款を変更することができることとされているにもかかわらず、一見すると、鉄道営業法3条2項は、旅客の負担が増加するような内容の旅客営業規則の変更であったとしても、駅構内における7日間の公告だけで有効な変更になる可能性があるようにも思われる。

民法（債権法）改正時には、大規模な駅でICカードを使って鉄道の自動改札を通過するような場合には、その都度、定型約款による旨の表示を適切にすることは容易ではないことに鑑みて、鉄道による旅客運送取引について民法の特則である鉄道営業法18条ノ2は設けられたが³¹⁾、鉄道営業法3条との関係については特段規律が設けられておらず、また、そもそも議論の対象とすらなっていないようにも見え、その関係は積み残されていると考えられる。もし、鉄道営業法3条が民法及び商法の特則として位置づけられるのであれば、一般法及び特別法の関係から、特別法たる鉄道営業法3条が優先適用される可能性も否定できない。さらに、このような問題意識は、民法（債権法）改正時における以下のような指摘とも関連する。すなわち、

「約款に関する規定が設けられているとしても、その規定が、事業を行うに当たって使用する約款について監督官庁の承認を得る義務やこれに違反した場合の行政上のサンクションなどの公法上の規制を定めたものであり、どのような場合に約款が契約内容になるかという私法上の効果を定めたものでなければ、約款の組入要件に関する規定とは趣旨や効果を異にしており、両者の関係は問題になら

31) 前掲註30・筒井＝村松250頁。

ない。他方、業法の規定が、約款が契約内容になるための要件を定めたものであると解釈される場合には、両者の関係が問題になるが、この場合には、業法上の規定が約款の組入要件に関する民法上の規定に対する特別規定と位置づけられ、優先的に適用されることになると考えられる。]³²⁾

上記のような指摘を前提にすると、鉄道営業法が約款に関する規定として、公法上の規制を定めたものであるのか、それとも契約内容になるための要件を定めたものであるのかを考察することが必要になるものとも思われる。

本稿は以上のような問題意識の下、以下のような順序で、この問題について論じることとしたい。第一に、そもそも JR 各社等が作成している旅客営業規則は民法上の定型約款に該当するの否かについて検討する（第2章 旅客営業規則の定型約款該当性）。従来、JR 各社が作成した旅客営業規則の淵源は、国鉄時代の旅客営業規則に由来するものであり、前述したように、国鉄が作成した旅客営業規則は約款たる性質を持たず、あくまで公物利用のための規則であって、約款たる性質を有しないという可能性も全く否定することはできないからである。もっとも、1988年の国鉄民営化に伴い、淵源が上述した通りであったとしても、現在では、JR 各社は株式会社という一事業会社であることに鑑みれば、その当時の議論が今でも妥当するかは問題となるが、念のため、この点を明らかにする必要があると考えられる。第二に、旅客営業規則が定型約款に該当することを前提に、民法上の定型約款に関する規定と、鉄道営業法3条との規定を中心に、その関係を考察する（第3章 鉄道営業法3条と民法上の定型約款規定）。ここで

32) 法制審議会民法（債権関係）部会資料42「民法（債権関係）の改正に関する論点の検討（14）」16頁。そのうえで、定型約款について特別法・一般法の関係に立つ法条との関係では、例えば、就業規則が約款に該当するか否かという議論の中で、労働法制において特別の規定が設けられているのであれば、民法の特別法と位置づけ、優先的に適用させればよいとの考えも示されていた（法制審議会民法（債権関係）部会第50回議事録24頁〔鹿野菜穂子発言〕）。もし、このような考え方を鉄道営業法と民法との関係を敷衍すると、鉄道営業法が、公法上の規制ではなく、約款の組入要件に関するものであると性質決定された場合、鉄道営業法が優先的に適用される結果、民法上の定型約款の規定は旅客営業規則について適用されない可能性があり得ることになる。

は、まず、そもそも鉄道営業法3条がどのような趣旨で設けられた規定であるのか、その立法時における議論や学説を素材に考察する。結論を先取りしていえば、もし、鉄道営業法3条が民法及び商法の特別法たる規定であることを理由に、優先適用させた場合には、民法における定型約款の規定の趣旨が没却されることになること、さらに、そもそも鉄道営業法3条の規定と民法上の定型約款規定の適用範囲にズレがあることから、少なくとも、それらの条文は二段階で適用されるべきであると指摘する（鉄道営業法3条及び民法上の定型約款の規定の二層構造）。そして、最後に、旅客営業規則に関して、近時、学説³³⁾から指摘されていることも相俟って、旅客営業規則に対する約款規制等についても付言したい（第4章 結びに代えて）。

第2章 旅客営業規則の定型約款該当性

第1節 旅客営業規則の約款該当性

はじめに、旅客営業規則は民法における定型約款に該当するか否かが問題となる。そこで、国鉄時代も含めて、そもそも旅客営業規則が約款たる性質を有しているか否かを、定型約款該当性を論じる前に指摘しておきたい³⁴⁾。もともと、JR各社の旅客営業規則は国鉄の旅客営業規則が元となっているが、国鉄が作成した旅客営業規則は、昭和33年9月24日日本国有鉄道公示第325号の「旅客及び荷物営業規則」に端を発しており³⁵⁾、当該規則は、「約款」たる性質を持つのではなく、官報公示がなされる「法令」たる性質を有し得るものであり、他の約款

33) 前掲註25・吉川482頁以下参照。

34) 民法は、これまで約款と位置づけられていたものを全て定型約款として位置づけるものではなく、その一定の範囲を抽出して、定型約款として位置づけた（長島・大野・常松法律事務所編『アドバンス債権法』〔青柳徹〕（商事法務、2023年）56頁、落合誠一＝大塚龍児＝山下友信『商法I—総則・商行為法（第6版）』〔山下友信〕（有斐閣、2019年）171頁参照）。

35) なお、旅客営業規則は、当時、制定に当たっては、事前に運輸大臣に報告されていた。

と異なる性質を持つ可能性も否定できなかったものと思われる。

まず、国鉄時代における旅客営業規則が、鉄道旅客運送契約における普通取引約款たる運送約款の性質を有するか否かについて、初めて公刊物登載判例において明示的に判示したと思われる名古屋地判昭和51年11月30日判時837号28頁は「Y〔被告国鉄〕はその旅客及び荷物の運送並びにこれに附帯する事業について、いわゆる普通取引約款たる性質を有する『旅客及び荷物営業規則』…を定めてその取扱いを定め、Yとその多数旅客との間における旅客運送契約上の権利義務関係についてはこれによって処理していたことが認められる。従って、Yとその旅客との間に運送契約が締結された場合には、右営業規則は、旅客においてその存在・内容等を知らなかった場合においても、これを排除する旨の特約がなされない限り、当然に運送契約の内容となり、当事者を拘束する」と判示する³⁶⁾。その後、旅客営業規則の性質については、より詳細な説明が見られるようになる。すなわち、大阪地判昭和53年8月3日判時923号99頁は「Y〔被告国鉄〕が旅客、貨物の運送等についてきわめて多数の者との間で無数の契約を締結していることは公知の事実であるうえ、一般にYのような大量輸送機関たる運送業者に旅客、貨物の運送等を委託する者は、右業者の定めた運送約款によって取引する意思を有するのが通例であり、かつ本件では右各規則が公示されているのであるから、その記載内容をも考慮すると、本件各規則は、単にY内部の事務遂行上の準則にとどまらず、いわゆる普通取引約款の一種に属するものと解するのが相当である。したがってとくに当事者が右約款に従わない旨の特約をしない限り、たとい約款内容を具体的に了知しなくとも、各当事者は右約款による意思をもって契約したものと推定するのが相当である」と判示する。このような判示は、大阪地判昭和54年5月28日判時944号81頁でも同様になされている。そして、最判昭和55年5月8日判タ417号83頁が「原審の適法に確定した事実関係にもとにおいて、

36) 以降の裁判例でも同様であるが、旅客営業規則につき約款に該当すると主張したのは国鉄側が多い。

所論の各規則〔旅客営業規則等〕がX〔原告〕とY〔被告国鉄〕との間において締結される運送契約についてのいわゆる普通取引約款にあたるとした原審の判断は、正当として是認することができ」として、国鉄が作成した旅客営業規則は（普通取引）約款たる性質を有することを明確にした。

さらに、国鉄がJR各社に分割民営化した後のJR各社の旅客営業規則についてはどうだろうか。JR東日本の旅客営業規則の性質について、東京地判平成17年10月4日判時1944号113頁は「Y〔被告JR東日本〕が定める『東日本旅客鉄道株式会社旅客営業規則』（以下『本件営業規則』という。）が存在し、これがYと旅客との間の旅客運送契約について、その契約条件を定めた運送約款であること及び同規則が鉄道営業法3条1項に基づき、Yの各駅に備え付けて公告されていることが認められる。」と判示しており、旅客営業規則の約款該当性について肯定した上で、事案を処理していることがわかる。

このように見てくると、国鉄時代（旅客営業規則が法令たる性質を有している可能性があった時代）であるか否かを問わず、その拘束力の根拠を何に求めるかについては学説上、若干の指摘はあるものの、旅客営業規則は運送約款たる性質を有するということに対して、判例は肯定してきたものと考えられる。そして、このことは、学説においても異論が見られない³⁷⁾。約款とは、一般的には、「特定種類の取引に適用されているあらかじめ作成される定型的な条項」³⁸⁾であるとか、「多数の契約に用いるためにあらかじめ定式化された契約条項の総体」³⁹⁾と定義づけられる。そして、その具体的な内容として、①多数の契約を処理する目的で、

37) 前掲註22・長尾113頁、菅野和夫「名古屋地判昭和51年11月30日判批」ジュリスト659号（1978年）112頁のほか、山口真弘『鉄道運送法概論』（鉄道研究社、1959年）53頁、前掲註9・山口250頁～251頁も同旨。近時の指摘として、山下友信「私たちは鉄道に乗るたびに鉄道会社と契約を結んでいると聞きました。運送契約とはなんですか？ また運送契約の内容や法的な規律はどのようなものですか？」運輸と経済77巻4号（2017年）27頁。この点につき、中井美雄『約款の効力』（一粒社、2001年）165頁以下参照。

38) 近藤光男『商法総則・商行為法（第9版）』（有斐閣、2023年）12頁、西原寛一『商行為法（第3版）』（有斐閣、1973年）45頁も同旨。

39) 前掲註22・潮見29頁。

②あらかじめ作成され、③その契約条項の内容は定型的・画一的であり、④約款内容の形成に関して当事者間に交渉可能性がないことが挙げられる⁴⁰⁾。そうすると、旅客営業規則は、鉄道旅客運送人が多数の旅客との間の旅客運送契約を処理する目的で、あらかじめ作成され、その内容が定型的・画一的なものとしており、内容の形成に関して、鉄道旅客運送人と旅客との間に交渉可能性がないことは明白であることから、典型的な約款たる性質を有するものであるといえよう。

第2節 旅客営業規則の定型約款該当性

それでは、旅客営業規則が約款たる性質を有しているとして、次に、旅客営業規則は民法548条の2第1項において定める「定型約款」に該当するか否かが問題となる。民法上の定型約款規定は、従来、「約款」と呼ばれているものすべてを適用の対象とするのではなく、約款のうち、特定の要件を満たすものを定型約款として位置づけたものに適用される。したがって、旅客営業規則が約款たる性質を有しているだけでは、民法548条の2第1項以下の規定が当然に適用されるわけではない。

民法548条の2第1項が定める定型約款とは「定型取引において、契約の内容とすることを目的としてその特定の者により準備された条項の総体」であり、ここにいう定型取引とは「ある特定の者が不特定多数の者を相手方として行う取引であって、その内容の全部又は一部が画一的であることがその双方にとって合理的なもの」とであるとされる。したがって、定型約款として認められるためには、定型取引において用いられなければならない、ここにいう定型取引として認められるためには、①相手方の個性に着目せずに行う取引であること、そして、②当事者による交渉可能性が予定されておらず、かつ、画一的であることが当事者双方

40) 谷口知平＝五十嵐清編『新版注釈民法（13）一債権（4）契約総則』〔潮見佳男〕（有斐閣、2006年）173頁～174頁、山本豊「約款」内田貴＝大村敦志編『民法の争点』（有斐閣、2007年）219頁参照。

にとって合理的なものでなければならない⁴¹⁾。まず、①の要件については、相手方の個性を重視せず、不特定多数の取引を行う場面を抽出する要件と説明される⁴²⁾。そして、②の要件については、相手方が交渉を行わずに、一方当事者が準備した契約条項の総体をそのまま受け入れて契約を締結することが取引通念に照らして合理的である取引であることを意味し⁴³⁾、契約の性質上内容が画一的でなければならないものや、定型約款を作成して準備した者だけでなく、相手方も交渉に時間やコストをかけられずに、迅速かつ安価なサービス提供に支障が生じるような取引であると説明されている⁴⁴⁾。もっとも、この②の要件に関しては、単に、大量取引の実現性や迅速性のみでは、相手方にとっての合理性は認められないとの指摘も見られる一方⁴⁵⁾、約款を使用して画一的な取引をすること自体、一般的に双方当事者にとって合理性があるということを認める見解もある⁴⁶⁾。

このような定型取引の定義からすると、鉄道旅客運送人が作成する旅客営業規則は、不特定多数の旅客を取引の相手方としており、①の要件を満たす不特定多数取引であることは明白である。そのうえで、②の合理的画一性の要件についても、鉄道旅客運送人が旅客との間で運送契約を締結する際には、その内容について基本的に交渉する余地はないことは間違いない⁴⁷⁾。また、②の合理的画一性の要件が認められるのは、公共的性格のサービスが最も典型として想定されるとし、制度的契約理論を敷衍して、公共的サービスの分野の事業が民営化によって契約という形に変わる場合を想定したものと考える見解⁴⁸⁾に与したのであればも

41) 大澤彩「定型約款（１）一みなし合意・不当条項規制・開示」潮見佳男＝千葉恵美子＝片山直也＝山野日章夫編『詳解改正民法』（商事法務、2018年）398頁。

42) 曾野裕夫＝松井和彦＝丸山絵美子『民法Ⅳ—契約』（丸山絵美子）（有斐閣、2021年）60頁。

43) 前掲註22・潮見36頁。

44) 前掲註42・丸山60頁。

45) 沖野眞巳「『定型約款』のいわゆる採用要件について」消費者法研究3号（2017年）113頁。

46) 山下友信「定型約款」安永正昭＝鎌田薫＝能見善久編『債権法改正と民法学Ⅲ—契約（２）』（商事法務、2018年）140頁。

47) ただし、従来の裁判例では、旅客営業規則の拘束力の根拠との関係では「当事者が右約款に従わない旨の特約をしない限り」とも述べられている。

ちろんのこと、また、旅客にとっても旅客営業規則によって取引することに一定の合理性が見られることからすれば、旅客営業規則が民法548条の2第1項にいう「定型約款」に該当するものと考えられる。そして、このような結論については、民法548条の2第1項に関する規定の解釈の上で、異論は見られない⁴⁹⁾。

そうすると、旅客営業規則は民法548条の第1項が定める「定型約款」であることに鑑みれば、民法上の定型約款に関する規定は、旅客営業規則にも適用されることになると考えられる。

しかし、「第1章 問題の所在」で述べたように、鉄道旅客運送（なお、鉄道営業法3条は鉄道貨物運送契約にも適用されるが、本稿では、専ら鉄道旅客運送に限定する）の場合には、鉄道営業法3条に「運賃其ノ他ノ運送条件」に関する特別の規定を有しており、従来、旅客営業規則は、同条にいう「運送条件」を定めたものであると考えられてきた。このような前提に立つならば、既に鉄道旅客運送の場合には、鉄道営業法3条1項において運送条件の公示（公告）に関する規定が設けられており、また同条2項において運送条件を加重する場合（旅客の負担を増加させるような運送条件に変更する場合）については7日間の公告期間を設けることが定められており、民法548条の4（定型約款の変更）の特則とも思われるような規定が存在している。したがって、鉄道営業法3条1項と民法548条の2及び同548条の3や、鉄道営業法3条2項と民法548条の4が定める定型約款の変更に関する規定との関係をどのように考えればよいのかが問題となろう。そこで、以下では、鉄道営業法3条の趣旨や適用範囲について、制定時の議論や鉄道営業法に関する学説においてどのように議論されてきたのかを考察した上で、民法の定型約款規定との関係について明らかにする。

48) 廣瀬久和「民法改正案『定型約款』規定についての覚書（1）」青山法務研究論集13号（2017年）175頁参照。

49) 定型約款の典型例として、一般的な文献でも運送約款が示されているし（前掲註34・山下172頁、前掲註42・丸山61頁、前掲註22・潮見38頁等）、また民法（債権法）改正時における議論でも最も典型的な例として、運送約款が挙げられていた。

第3章 鉄道営業法3条と民法上の定型約款規定

第1節 鉄道営業法3条の趣旨と適用範囲

(1) 鉄道営業法3条の沿革

鉄道営業法それ自体は明治33年に、鉄道の保安及び旅客・貨物の運送に関して規定を欠いていたことから、それを補い、鉄道営業を規制するための基準として制定された。しかし、それ以前からも、鉄道運送に関する法令は存在しており、明治5年に、品川～横浜間の鉄道の仮開業に先立って、鉄道略則（明治5年太政官布告146号）及び鉄道犯罪罰例（明治6年太政官布告101号）が制定されていた。前者は、鉄道の利用関係に関する基本的事項に関する運送条件の部分と鉄道地内の秩序維持を目的とする規定を定め、後者は、鉄道略則が定める旅客及び公衆の規制に対する違法行為や鉄道職員の失行等に対する罰則を定めていた^{50,51)}。そして、鉄道略則24条には運賃に関してのみではあるが、以下のような規定を有していた。

鉄道略則24条

旅客並荷物ノ運賃ハ時宜ニ随ヒ変革アリト雖モ其変革毎ニハ二週日前ニ告達スヘシ尤「鉄道頭」鉄道支配方及運輸頭取ノ間ニ於テ前項ノ如キ告達ナク臨時ニ常例ヨリ下等ノ運賃ヲ以テ別ニ列車ヲ仕立ルコトモアルヘシ

その後、鉄道営業法案が検討され、提出された鉄道営業法案7条に「運賃ノ増加及運送取扱条件ノ変更ハ関係停車場ニ其実施前二週間以上之ヲ揭示シテ公告スルコトヲ要ス」との規定が見られる。結果として、審議後には、3条へと条文番

50) 前掲註9・山口15頁～16頁。

51) なお鉄道略則及び鉄道犯罪罰例の条文については、鉄道省『鉄道営業法ノ制定（主要法令ノ沿革及資料第1輯）』（1936年）3頁～8頁参照。

号が変更されたうえで、以下のように修正されて規定されることになる。

鉄道営業法 3 条

運賃ノ増加及運送取扱条件ノ変更ハ関係停車場ニ二週間以上公告シタル後ニ非サレハ之ヲ実施スルコトヲ得ス

さらに、鉄道営業法 3 条は、大正 8 年改正により、1 項及び 2 項に分けられ、以下のように改正されることとなる。

鉄道営業法 3 条〔大正 8 年鉄道営業法改正〕

- ① 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
- ② 運賃其ノ他ノ運送条件ノ加重ヲ為サムトスル場合ニ於テハ一箇月以上前項ノ公告ヲ為スコトヲ要ス

すなわち、大正 8 年改正では、それまでの 3 条は修正され、1 項が新設され改正後に 2 項となったうえで、2 週間以上の公告期間が撤廃され、運賃その他の運送条件が加重される場合に限り、その内容を 1 ヶ月以上にわたり関係停車場に公告しなければならないこととされた。

そして、戦後、昭和 24 年の国鉄の発足等に合わせる形で、以下のように改正される。

鉄道営業法 3 条〔昭和 23 年鉄道営業法改正〕

- ① 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
- ② 国有鉄道以外ノ鉄道ノ運賃其ノ他ノ運送条件ノ加重ヲ為サムトスル場合ニ於テハ七日以上前項ノ公告ヲ為スコトヲ要ス

ここでは、2つの修正がなされていることがわかる。一つは、運賃やその他の運送条件を加重する場合の公告については国鉄の場合には適用除外されていること、そして、もう一つが、1ヶ月の公告が7日間に短縮されていることである。前者の点については、国鉄の場合には、運賃の変更については国有鉄道運賃法⁵²⁾に基づく手続きによって行われることになったこと、後者の点については、戦後の物価の状態と運賃の値上げに必要な手続きに鑑みて、国鉄以外の鉄道会社（民鉄）が迅速に値上げを行うことができるようにするために短縮化されたものである⁵³⁾。しかし、その後、昭和61年、国鉄の分割民営化に伴い、本条2項の「国有鉄道以外ノ鉄道ノ」という文言が削除され、JR各社も含めてすべての鉄道会社に適用される条文として、現行法の形になった。

（2） 鉄道営業法3条の趣旨

それでは、鉄道営業法3条の趣旨はどのように考えられてきたのだろうか。制定時の説明では、運賃の金額や運送（取扱）条件は運送契約の中でも最も重要な事項であることから、鉄道旅客運送人は、公衆及び旅客にその内容を知らせるために駅構内にその旨を備え付け、掲示すべき義務を負わせており、特に、運賃の増加や運送（取扱）条件が変更された場合には、公衆（特に商工業者）に影響を及ぼすからであると説明されている⁵⁴⁾。また、鉄道は一般公衆の利用に供される

52) これは、それ以前までの国鉄運賃は大臣限りの省令に委任されていたが、財政法3条の施行に伴って立法を強制されたものである（細野日出男「鉄軌道規制立法の陳腐化とその近代化—鉄道営業法・地方鉄道法・軌道法を中心に」交通学研究1970年号170頁）。

53) 例えば、第2回国会参議院運輸及び交通委員会第8号（昭和23年6月21日）〔(政府委員) 藪谷虎芳発言〕参照。また、国鉄の運賃及び料金については、法律によって定められ、その変更につき、国会において審議され、法律として公布されるために、鉄道営業法3条の適用除外が設けられたと考えられるが、運賃や料金以外の運送条件については、国有鉄道運賃法の適用がないため、当初から、法律を以て定められていないものについては適用を除外する合理的理由はないと指摘されていた（前掲註37・山口60頁、野口定「鉄道営業法の解説⑦」フォアマン21巻1号（1970年）50頁参照）。

54) 前掲註51・鉄道省92頁〔(鉄道院参事) 原田真義〕。一倉充義『鉄道営業法積義』（北海道行政時報社、1913年）下編7頁は、鉄道事業の公益性に鑑みて、新しい負担を旅客等に対し

交通機関であり、利用者の範囲が特定されていないこと、加えて、その利用者が多数に上り、鉄道利用者（旅客）といちいち運送条件を定めて契約することは困難であって、予め定められた運送条件に準拠して運送することが一般的であるとする⁵⁵⁾。そして、運賃や運送条件の変更手続きには鉄道利用者の意思が介在しないため、もし周知されることなく当該変更後の運賃及び運送条件が実施される場合に、鉄道利用者はそれに従わなければならないとすると鉄道利用者の保護に欠けると指摘されていた⁵⁶⁾。

したがって、本条の趣旨は、第一に、不特定多数の旅客等を相手方とする鉄道運送の性質から、多数の旅客等と個々の場合に運送条件を決定することは煩雑であり、そのため、予めこれを定めて公示し、旅客等に対してこれに依拠させるために必要であったこと、第二に、旅客等を保護し、鉄道を公平に利用させるためであると説明されてきた⁵⁷⁾。

ところで、鉄道運輸規程4条もまた「鉄道ハ停車場ニ運賃表、料金表、旅客列車（混合列車ヲ含む以下同ジ）ノ時刻表其ノ他運輸上必要ナル諸表規則等ヲ備付クベシ」と定めている。鉄道営業法3条はあくまで実施前の公告に関する規定である一方、鉄道運輸規程4条は、鉄道旅客運送人に実施中の運賃その他の運送条件を駅構内に備置することを義務付けた規定であるという点で、鉄道営業法3条と少し異なる⁵⁸⁾。そして、旅客営業規則は、ここにいう「運輸上必要ナル諸規則等」に含まれると解されている⁵⁹⁾。したがって、鉄道運輸規程4条と定型約款の開示に関する鉄道営業法18条ノ2及び民法548条の2と同548条の3との関係もまた問題となる。

ゝて負わせる以上、一般公衆に対して、予め周知させるための規定であるとする。

55) 喜安健次郎『鉄道営業法（上）』（鉄道青年会出版部、1921年）297頁～298頁。

56) 前掲註55・喜安298頁。

57) 喜安健次郎『鉄道運送法』（鉄道教育会、1941年）87頁～88頁、野口定「鉄道運輸規程の研究（7）」運輸界23巻3号（1960年）75頁～76頁。

58) 前掲註57・野口76頁。

59) 前掲註57・野口77頁。

(3) 鉄道運輸規程 4 条との関係

そこで、次に、運送条件の公示との関係で問題となるのは、鉄道運輸規程 4 条である。

鉄道運輸規程 4 条

鉄道ハ停車場ニ運賃表、料金表、旅客列車（混合列車ヲ含ム以下同ジ）ノ時刻表其ノ他運輸上必要ナル諸表規則等ヲ備附クベシ

鉄道営業法 2 条 1 項は、鉄道営業法やその他の特別法に定めるもののほか、鉄道運送に関する特別の事項は鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令 3 号）の定めるところによつて、同条 2 項で鉄道運輸規程は国土交通省令の形で定める旨を規定する。鉄道営業法では定められていない詳細な運送条件の一部について、国土交通省令である鉄道運輸規程に委ねているものである⁶⁰⁾。これは、多数の旅客等との契約の締結及び処理を迅速かつ効率的に行うために、専門的かつ技術的な取扱い方法を定める必要があるとともに、時勢の進歩に応じて適切な規定を設けられるようにするためである⁶¹⁾。

鉄道運輸規程 4 条は、現に実施中の運賃その他の運送条件について一般利用者に知らせておくことが、不特定多数の旅客を相手方として、公平を期し、かつ利用者の利便を図るために設けられたものである⁶²⁾。すなわち、鉄道旅客運送人が定める運賃その他の運送条件は、約款として作成され、それがそのまま運送契約の内容となるものであって、鉄道旅客運送人と利用者との間の具体的権利義務がこれによって形成されるものであることに鑑み、それを公示するために設けられたものであると説明される⁶³⁾。鉄道営業法 3 条に基づく運賃その他の運送条件の

60) なお、鉄道運輸規程と商法の関係については、前掲註23も参照。

61) 山口真弘『新鉄道法制』（交通協会の、1987年）31頁。

62) 帝国鉄道協会編『鉄道運輸規程註釈』（帝国鉄道協会、1901年）5頁、香川照夫『改正鉄道運輸規程解説』（大教社出版部、1942年）15頁、前掲註57・喜安94頁参照。

63) 前掲註57・野口76頁。

公告は、鉄道旅客運送人が運賃やその他の運送条件を設定したとしても、それを公告しなければ実施できないとするものであるが（実施前公告）、他方で、鉄道運輸規程4条に基づく運賃表や諸表規則等の備置は実質中の公示（実質中公示）であるという点で異なる。そして、上記のような趣旨から、運賃表や諸表規則等の備置は、旅客の待合室等、旅客等にとって容易に目につく場所に備え付けるべきであると解される⁶⁴⁾。また、諸表規則には旅客営業規則を含み、約款の開示に関する規定であると認識されている⁶⁵⁾。もっとも、本条の法的性質に関する議論は全く見られず、諸表規則等の備置懈怠の効果は判然としない。鉄道営業法3条の文言とも異なり、基本的に、私法上の効果に影響を与えるものとは言えないように思われる。

（４） 鉄道営業法3条の法的性質

問題は、鉄道営業法3条は上記のような趣旨を有するとはいえ、同条はあくまで鉄道事業者に対する公法規制に過ぎず、民法548条の2以下の定型約款規定とは性質の異なる条文であるのではないか、との疑問もあり得るところである。換言すれば、民法（債権関係）改正時の議論において指摘されていた公法上の規制に該当するのであれば、そもそもその関係は問題にはならないであろう。

この本条の法的性質については、本条に基づく公告をしないで運賃その他の運送条件を実施した場合の鉄道運送契約とその内容たる運送条件の有効性に関する議論の中で浮き彫りになる。まず前提として、従来、一般的には本条に基づく運賃その他の運送条件について公告を欠く中で締結された運送契約それ自体が無効になるとは解されていない⁶⁶⁾。もし、運送契約それ自体が無効となれば、公衆が鉄道を利用することができなくなるからである⁶⁷⁾。そうすると、問題は、運送契

64) 前掲註57・野口77頁。

65) 前掲註57・野口77頁。

66) 前掲註55・喜安340頁、343頁、佐竹三吾『鉄道営業法』（日本評論社、1921年）19頁。

67) 前掲註55・喜安341頁。

約それ自体ではなく、当該運送契約の内容として、適法に公告されていない運賃その他の運送条件は私法上の効力を有しないのである。

この点につき、従来、適法に公告されていない運賃その他の運送条件について私法上の効力に影響を与えないという立場も見られた。すなわち、鉄道営業法3条に基づく公告は、あくまで行政上の負担に過ぎず、運賃その他の運送条件に係る個別の条項の有効性に影響を与えるものではないという考え方である。例えば、運賃の値上げの場合を念頭において、公告によって得られる旅客等の利益は反射的なものに過ぎず、値上げ前の運賃と値上げ後の運賃との差額について不当利得返還請求もできないし、不法行為に基づく損害賠償責任も追及することはできない⁶⁸⁾。そして、本条違反が認められる場合には、旅客が値上げ前の運賃によって運送を申し込むことができるに過ぎないとする見解である⁶⁹⁾。このような見解は、国鉄内部においても支持を見るようになり、運賃の値上げを念頭に置きつつ、上記見解を紹介した上で、「公告が7日未満であるときには、それが不適法であることは勿論のことであるが」、鉄道営業法3条が定める「公告は、周知の手段として鉄道事業者に課せられた義務であって、運賃適用の有効要件ではない」とする立場が見られることになる⁷⁰⁾。このような立場からは、行政処分の対象になる可能性は否定されないものの⁷¹⁾、原則として、私法上の効力にはほとんど影響を与えるものではないと主張されていた。ただし、この見解からも、旅客が鉄道旅客運送契約を申し込む際には、従前の運賃その他の運送条件に基づき申

68) 前掲註57・喜安91頁。

69) 前掲註57・喜安92頁。同旨、前掲註66・佐竹20頁。

70) 野口定「鉄道営業法の研究⑧」フォアマン21巻2号(1970年)36頁～37頁。野口定は、当時、国鉄総裁室法務課補佐の職員であった。

71) 前掲註70・野口36頁は、前掲註37・山口61頁を参照しつつ、「利用者の利益を保護するためのものであるところから、運輸大臣は、国鉄に対しては国鉄法第54条により『職務上必要な命令』をすることができ(もし、この運輸大臣の命令に国鉄が違反すれば、国鉄の役員は、同法第55条により10万円以下の罰金に処せられる。)、また、国鉄以外の鉄道に対しても地方鉄道法第23条第2項により改善命令を発し、又は同法第37条の処分をなすことができる」とする。

し込みをすることはできるとする⁷²⁾。

しかしながら、他方で、運賃その他の運送条件を変更した場合も含めて、実施前にそれを公告しなかった場合には、旅客はこれに拘束されることなく、また、旅客が従前の運賃その他の運送条件に基づいて運送契約の申込みをした場合には、鉄道旅客運送人はそれを拒絶することはできない（鉄道営業法6条1項1号参照）、との見解が見られる⁷³⁾。そのうえで、もし、旅客が運賃その他の運送条件による運送を請求することができない場合には、鉄道を利用することができなくなり、結果として、鉄道旅客運送人に運送を強制した趣旨が没却することになることから、変更前の運賃その他の運送条件に基づいて運送するよう鉄道旅客運送人に請求することができるとする⁷⁴⁾。さらに、そもそも、鉄道営業法3条に基づく公告をなさないまま、それを実施した場合には、本条は旅客との関係において、その利益を保護することを目的としていることを理由に、公告の欠如部分についてのみ私法上の効力を有しないとする。ただし、公告が欠如している部分が効力を有していなかったとしても、旅客自身がその効力の有効性を主張する場合には、鉄道旅客運送人の側から、その無効をクリーン・ハンズの原則に反することを理由に、当該運送条件の無効を主張することはできないとも述べられている⁷⁵⁾。

確かに、前者の見解のように、鉄道営業法3条が他の業法における約款の公示に関する規定と同様のものであると考えれば、あくまで公法上の義務規定に過ぎず、私法的な効力に影響を与えないとの立場も充分傾聴に値する。しかし、本条が鉄道旅客保護の観点から設けられた規定であるとする、たとえ本条に違反して運賃その他の運送条件を公示しなかった場合、鉄道旅客運送人の側にほとんどサンクションがなく、実効性が失われてしまうものと考えられる。すなわち、他

72) 前掲註70・野口37頁。

73) 前掲註55・喜安343頁。

74) 前掲註55・喜安345頁～346頁。

75) 前掲註37・山口61頁。

の業法と異なり、鉄道営業法3条に違反した場合に対する罰則規定も設けられておらず、また行政処分に関する規定も明示的に設けられているわけではない。唯一あるとすれば、従来、鉄道事業法23条1項6号に基づく事業改善命令や同法30条に基づく事業停止命令等を行うことができると解されているに過ぎない。結局、鉄道営業法上、公告の懈怠に対して直截的に行政処分に関する規定を有しているわけではないことをどのように考えるのかということにもなる。他の運送事業においては、約款等の運送条件を公示していない場合には、行政罰が課せられるにもかかわらず（例えば、道路運送法12条・105条。海上運送法10条・50条。航空法106条・160条）、鉄道事業にはそれが無い。このような条文構造の違いは、鉄道営業法3条が行政法規であるとの認識がなかったことに起因するものと推察される。結局、鉄道営業法3条に違反する場合に、私法上の効力に影響を与えないという見解によれば、運賃その他の運送条件を知らないまま旅客が運送契約を締結しても、運賃差額も不当利得として請求等もできないし、事実上、同条の公示の効果が後退してしまう。特に、現代における運賃その他の運送条件の複雑性からして、旅客に知らされていない運賃その他の運送条件に基づいて運送がなされる可能性は否定できず、結果として、鉄道営業法3条の趣旨である旅客等の鉄道利用者の保護が蔑ろになってしまう。

そうすると、鉄道営業法3条があくまで行政上の負担を鉄道事業者に負わせたに過ぎないと解するのではなく、鉄道利用者の保護という観点から設けられたという本条の趣旨を強調し、私法上の効力にも影響を与える規定であると解するのが相当である。そして、運賃その他の運送条件が旅客に対して負担を増加させる変更が公示されていない場合には、少なくとも鉄道営業法3条に基づき「実施スルコトヲ得」ないことから、当該変更は私法上の効力を有さず、たとえ、その運賃その他の運送条件で運送契約が締結されたとしても、その部分において効力を生じないと解すると考えるべきである⁷⁶⁾。このような解釈は、必ずしも鉄道営業

76) このような見解は、結果として、前掲註61・山口317頁と同様であるが、このことから当然 ↗

法自体が行政法規であると性質決定されているわけではないということとも矛盾するものではない⁷⁷⁾、そして、「実施スルコトヲ得ス」との文言とも平仄が合うものと思われる。

以上のように鉄道営業法3条違反が運賃その他の運送条件に対する私法上の効力にも影響を与えることを前提とするならば、民法上の定型約款規定との関係が問題となる可能性が出てこよう。もし、鉄道営業法3条が民法上の定型約款規定の特則だと解するならば、旅客営業規則の内容につき鉄道営業法3条が優先的に適用されることになり、同条が定める公告さえ満たせば、旅客営業規則やその変更が有効になる可能性があるのではないか、という問題が生じる。

第2節 鉄道営業法3条と民法上の定型約款規定との関係

(1) 鉄道営業法3条と定型約款規定

ところで、鉄道営業法は「運賃其ノ他ノ運送条件」の公示を定めたものであって、運送約款は、運送条件を固定化したものであって、運送約款自体を公告すれば、運送条件を公告したことになる一方、約款それ自体を公示することを義務づけたものではないと指摘されている⁷⁸⁾。そうすると、定型約款である旅客営業規

に主務大臣による認可のない約款の効力について無効とする立場に与するものではない。これは、鉄道運賃の場合とその他の運送条件とで考えを異にする可能性があるため、念のため付言しておく。鉄道の運送条件等を定めた旅客営業規則に対しては国土交通大臣による届出・認可制度等は用意されていない。しかし、鉄道運賃及び料金については、鉄道事業法16条1項に基づく国土交通大臣の認可が必要とされている（変更につき同条3項）。そうすると、主務大臣による認可制度がある場合に、認可がないと私法上の効力もないという立場に与すると、運賃や料金の増額の場合には、当該増額分について無効となり、他方で、その他の運送条件（ただし、料金は除く）に関する部分については有効となる可能性も現れる。少なくとも、前掲註24・山口189頁の立場からは、いずれの変更も無効となるが、本文で述べたような見解を前提としつつ、認可の有無により私法上の効力が変わるとなると、前述のような状況が生じ得るものと思われる。

77) 例えば、あくまで形式論ではあるが、鉄道営業法3条に当たる規定が、鉄道事業法に規定されているのであれば、公法上の規制を定める業法に規定されていることから、私法上の効力を有しないと見解は充分成り立ちうるものと思われる。

78) 前掲註37・山口59頁。

則それ自体の公告が求められているわけではないため、定型約款の規定とは抵触しないようにも見える。

そもそも、ここにいう運送条件の内容とは、鉄道旅客運送人と旅客との間の鉄道旅客運送契約の内容となるべき事項のほか、運送契約の締結に関する事項や契約締結前又は終了後の取扱いに関する事項を含むが、鉄道旅客運送人と旅客との権利義務に、直接関連する事項に限定されると解されている⁷⁹⁾。具体的には、明示されている運賃のほか、運賃の支払時期・支払場所・支払方法、各種料金（急行料金、寝台料金等）、団体運送に関する事項等が挙げられる⁸⁰⁾。また、現在では、旅客営業規則において、かなり詳細な運送条件が種々定められていることは周知のとおりであり⁸¹⁾、これらも鉄道営業法3条にいう運送条件に当たると考えられる。ただし、乗降場、運転時刻や営業・停車場（駅）の廃止はここに含まれないとされる⁸²⁾。

確かに、鉄道営業法3条は、前述したように、作成した約款（旅客営業規則）それ自体を駅構内において公告すること自体を鉄道旅客運送人に対して義務付けたものとはいえないし、また、旅客営業規則自体を公告しなかった場合に、当該約款の効力が生じないわけではない。しかし、ここにいう運送条件は旅客営業規則に含まれている個々の条項によって基礎づけられるものであり、少なくとも、旅客営業規則で定められた個々の運送条件が設定された場合には、それを駅構内に公告しなければならないことになると考えられる。鉄道営業法3条の公告の懈怠が私法上の効力に影響を及ぼすという立場からは、旅客営業規則それ自体の効力は何ら影響を与えないものの、旅客営業規則に含まれる個々の運送条件を設定したとしても、公告しなければ私法上の効力は生じないということになると解さ

79) 前掲註55・喜安312頁、前掲註37・山口60頁。

80) 前掲註55・喜安312頁。

81) 例えば、無賃乗車の場合の取扱い、特急遅延時の払戻し（前掲註37・山下28頁参照）のほか、損害賠償責任の免除に関する規定、乗車券類の効力・様式、手回り品等に関する規定など旅客及び鉄道旅客運送人の権利義務を定めたものが少なくない。

82) 前掲註55・喜安312頁～319頁参照。

れる。

(2) 旅客営業規則の開示と定型約款の組入れ要件（民法548条の2第1項）との関係

鉄道営業法3条1項は、あくまで旅客営業規則それ自体ではなく、旅客営業規則に定められている個々の運送条件の効力要件として定められていると考えることができる。そして、このように理解するならば、個々の運送条件が駅構内において公告されていれば、当該運送条件は有効となり、当該運送条件を前提に鉄道旅客運送契約を締結した場合には、民法上の定型約款の規定との関係が問題となるという二層構造になっていると解することができる。裏を返せば、個々の運送条件が設定されていても、駅構内に公告されていない状況の下で、鉄道旅客運送契約を締結した場合には、民法上の定型約款の規定に基づき、(民法548条の2及び548条の3の要件を満たす場合を前提として) 旅客営業規則の内容それ自体は組入れ要件を満たすものの、当該規則に定められた個々の運送条件については、鉄道営業法3条1項の規定との関係では効力を生じないことになる。したがって、公告されていない運送条件については、たとえ、定型約款の組入れ要件を満たしていたとしても、旅客は拘束されないことになろう⁸³⁾。

そうすると、個々の運送条件が駅構内に公告されていなくとも、旅客営業規則自体が表示または公表されているのであれば(鉄道営業法18条ノ2、民法548条の2第1項2号)、定型約款の組入れ合意の要件を満たすのであって、鉄道旅客運送人及び旅客の双方を拘束すると解することはできないのではないかと、との疑問も生じる。確かに、個々の運送条件を定める旅客営業規則自体が駅構内に公告されているような場合であれば、鉄道営業法3条1項及び民法548条の2第1項2

83) このような見解に与するならば、理論上は、鉄道旅客運送人についても当該運送条件に拘束されないことになるものと思われるが、従来の学説でも、公告されていない運送条件につき、クリーン・ハンズの原則に基づき、鉄道旅客運送人側が当該運送条件の無効を主張することはできないと解することになるものと思われる(前掲註37・山口61頁)。

号の両方の要件を満たすことになることから、鉄道旅客運送人及び旅客の双方を拘束することになると考えられる。しかし、それは、偶然、同時に2つの条文の要件を満たす状況が生じたというに過ぎず、旅客営業規則自体が鉄道旅客運送人のウェブサイト等で公表されていたとしても、それは駅構内における公告とはいえず、あくまで鉄道営業法18条ノ2及び民法548条の2第1項2号の要件のみが満たされることになるのであって、鉄道営業法3条1項の要件を満たしていない以上、前述した二層構造に鑑みれば、公告されていない運送条件については拘束力を生じないと解することになる。なぜならば、もし、鉄道営業法18条ノ2及び民法548条の2第1項2号の定型約款の組入れ合意の要件を満たすだけで、個々の運送条件につき鉄道旅客運送人及び旅客の双方を拘束すると考えるのであれば、鉄道営業法18条ノ2を挿入した段階で、鉄道営業法3条1項の規定を削除すべきであったにもかかわらず、そうしなかったということからすると、少なくとも、鉄道営業法3条1項と鉄道営業法18条ノ2は次元の異なる内容の規定であるということ的前提としていたものとも考えられるからである。

(3) 旅客営業規則の表示と民法548条の3第1項

民法548条の3第1項は「定型取引を行い、又は行おうとする定型約款準備者は、定型取引合意の前又は定型取引合意の後相当の期間内に相手方から請求があった場合には、遅滞なく、相当な方法でその定型約款の内容を示さなければならない。ただし、定型約款準備者が既に相手方に対して定型約款を記載した書面を交付し、又はこれを記録した電磁的記録を提供していたときは、この限りではない。」と定め、定型約款の内容の表示を定型約款準備者に求めている。もし、定型約款の内容の表示の請求を拒んだ場合には、548条の2の規定の適用が排除され、組入れ合意が認められないことになる(548条の2第2項本文)。それでは、鉄道営業法3条1項に基づく運賃その他の運送条件が駅構内に公告されているような場合、民法548条の3第1項の規定との関係でどうなるのかが問題となる。

この点、従来の民法学説において、旅客営業規則における議論の文脈で、鉄道

営業法18条ノ2及び民法548条の2第1項2号における定型約款準備者が、「表示」または「公表」する対象の定型約款と、同548条の3第1項に定める表示に関する請求にかかる定型約款とは異なるものであるとした上で、前者については、定型約款による旨と主要条項趣旨の掲示であり、他方で、後者については、定型約款それ自体であるとの指摘が見られる⁸⁴⁾。そして、後者の定型約款自体の備置きについては、民法548条の3第1項が定める「相当な方法」に当たるとして、JR各社のウェブサイトで足りるとする⁸⁵⁾。この見解は、民法548条の2及び同548条の3との関係では、支持されられると思われるが、他方で、JR各社のウェブサイトのみで公表していた場合に、鉄道営業法3条1項が定める「関係停車場ニ公告」したと言えるかは、困難な問題を生じるように思われる。他方で、鉄道営業法及び民法548条の2第1項2号で「表示」または「公表」する対象の定型約款が、定型約款による旨と主要条項趣旨の掲示を駅構内にされているのであれば、鉄道営業法3条1項の公告をなしたものとして扱うことが可能であると考えられる。前述したように、鉄道営業法3条1項が公告の対象としているものは、旅客営業規則それ自体ではなく、運賃その他の運送条件であることからすれば、鉄道営業法18条ノ2及び民法548条の2第1項2号の場合と同様であるからである。ただし、鉄道営業法18条ノ2及び民法548条の2第1項2号の規定と、「関係停車場ニ公告」しなければならない鉄道営業法3条1項とでは平仄が合わない以上、少なくとも、運賃その他の運送条件が効力を有するためには、ウェブサイトだけではなく、駅構内における公告もまた必要になるという点で異なり得るものと考えられる。結局、「駅構内」において旅客営業規則それ自体を公告したり、旅客営業規則による旨と主要条項趣旨の表示がなされていたりすれば、鉄道営業法3条1項に基づいて運賃その他の運送条件につき私法上の効力が生じ、その上で、鉄道旅客運送人と旅客が鉄道旅客運送契約を締結時に、旅客営業規則の個別

84) 前掲註25・吉川480頁～481頁。

85) 前掲註25・吉川481頁。

の条項について合意したものとみなされることになる。

他方で、鉄道運輸規程4条に基づいて旅客営業規則を駅構内の待合室等に備置しているとか、みどりの窓口等において旅客営業規則の開示を請求して表示される場合には、民法548条の3第1項本文の表示ということができよう。

(4) 旅客営業規則の改正と民法548条の4

最後に、旅客営業規則の改正と民法548条の4との関係が問題となる。もっとも、前述したように、基本的に鉄道旅客運送契約はスポット取引であり、定型約款の変更に関する規定が継続的取引関係を前提とするならば、変更の内容が、特に継続的取引関係に関わる場合に問題となると思われる。

第一に、旅客営業規則につき、旅客に有利な条件で改正がなされた場合、その文言から、鉄道営業法3条2項は適用されず、7日間の公告期間を設けなくとも、当該変更は可能となる。あくまで同条2項は、運賃その他の運送条件を旅客にとって「加重」した場合の規定であるからである。実際、鉄道営業法に係る学説もまた、立法論としては各別⁸⁶⁾、その点において一致している。加えて、このように旅客に有利な条件で旅客営業規則が改正された場合、民法548条の4第1項1号の規定に基づいて、変更後の定型約款の条項について合意があったものとみなし、個別に相手方と合意をすることなく契約の内容を変更することができることになる。そうすると、旅客営業規則の変更が鉄道営業法3条2項の適用を受けない変更該当する場合には、改正された旅客営業規則の個別の条項は駅構内における公告がなされなくとも、当該条項の効力は生じ、その上で、鉄道旅客運送人と旅客との間の契約の内容を変更することができることになると考えられる。もっとも、このような場合であっても、民法549条の4第2項の手続的要件は必要となろう。つまり、旅客営業規則の改正につき、7日間の駅構内における公告

86) 前掲註55・喜安325頁は、たとえ、旅客にとって有利な変更であったとしても、鉄道旅客運送人は、適当な期間を設けて公告することを努めなければならない旨指摘する。

がなされていなくとも鉄道旅客運送人のウェブサイト等にその旨を掲載することによって当事者間の契約の内容になる。

第二に、旅客営業規則につき、運賃その他の運送条件の変更が旅客に負担を増加させるような場合（加重の場合）には、鉄道営業法3条2項が適用されることになる。文言をそのまま読むならば、民法548条の4第1項2号が定めるところと異なり、旅客に負担を増加させるような場合であっても、7日間の公告期間さえ設けて、駅構内に運賃その他の運送条件を公告さえすれば、旅客営業規則の変更は可能であるようにも思われる。ここでまず重要な点は、どのような場合であれば、運賃その他の運送条件を「加重」と評価されるのかである。一般論として、運送条件の変更や廃止によって旅客の負担を増大させることをいうとき⁸⁷⁾、運賃その他の料金（例えば、急行料金等）の値上げは、当然にここにいう「加重」に当たると考えられてきた⁸⁸⁾。他にも、運賃や料金の増加を生じさせるような計算方法の変更⁸⁹⁾、携帯手荷物の制限⁹⁰⁾、運賃及び料金の払戻しを限定するような変更等も含まれると解されている⁹¹⁾。そして、運賃その他の運送条件の「加重」に当たるか否かは、各事例に応じて具体的かつ特定の者の立場を基準に判断するのではなく、あくまで一般的、客観的に判断すべきであるとする⁹²⁾。

このような前提を踏まえて、鉄道営業法3条2項と民法548条の4との関係を考察するに、本条との関係においても、前述した二層構造として捉えるべきであると考える。もし、旅客営業規則に含まれる個々の運送条件の変更が旅客に負担を増大させるような場合に、鉄道営業法3条2項が民法548条の4第1項2号の特則として機能するならば、旅客営業規則の改正を半ば鉄道旅客運送人の自由に

87) 前掲註57・喜安90頁。

88) 前掲註55・喜安326頁。

89) 例えば、営業キロや運賃計算キロの変更等が考えられる。

90) 比較的近時の事例であれば、JR 東日本旅客営業規則309条1項に定める小動物の持込みについて「へび」を明文化したことがこれに当たるかもしれない。

91) 前掲註55・喜安326頁。

92) 前掲註55・喜安327頁、前掲註57・喜安90頁、前掲註66・佐竹19頁。

行うことができ、かつ、当事者間の合意によることなく、旅客との間の旅客運送契約の内容を変更することができることになってしまうと考えられるからである。確かに、運賃及び料金については、鉄道事業法16条に基づいて国土交通大臣の認可を得ることとされているが、他方で、それ以外の運送条件については、他の運送事業法（道路運送法や航空法等）と異なり、標準運送約款制度もないうえ、監督官庁による認可や届出も不要であって、行政による規律が図られないまま、無制約になし得ることになる。このような法体系の下で、7日間の駅構内での公告さえすれば、個々の運送条件の変更につき、変更後の定型約款の条項について合意があったものとみなして、個別に旅客と合意をすることなく契約の内容を変更することができることは、まさに定型約款準備者である鉄道旅客運送人がその一方的意思によって約款条項の内容を随意に変更することができるとしたのでは、契約に拘束力が与えられる根拠である当事者の合意を無視する事態になるであろう⁹³⁾。さらに、定型約款の変更に関する民法548条の4第1項2号は、定型約款準備者の一方的意思により定型約款の変更が認められる場合について、「契約をした目的に反せず、かつ、変更の必要性、変更後の内容の相当性、この条の規定により定型約款の変更をすることがある旨の定めの有無及びその内容その他の変更に係る事情に照らして合理的なものであるとき」と定めている一方、鉄道営業法3条2項は「加重」した場合の手続きについてのみ言及されており、その平仄は一致していないこともまた、文言上明らかである。そうすると、鉄道旅客運送人が旅客営業規則に含まれる個々の運送条件を変更する場合（＝旅客営業規則の改正が行われる場合）に、その運送条件を加重するものであるときは、第一に、鉄道営業法3条2項の規定に基づく7日間の公告によって当該運送条件の変更の有効要件を満たし、かつ、民法548条の4第1項の規定に基づき、同項2号の要件の下で、鉄道旅客運送人と旅客との間の旅客運送契約の内容を変更することができる应考虑のべきである。換言すれば、鉄道営業法3条2項の手続き

93) 前掲註22・潮見48頁。

がなされないまま、旅客営業規則に含まれる個々の運送条件が変更されたとしても、当該変更は有効にはならず、たとえ、民法548条の4第1項の要件を満たしたとしても、鉄道営業法3条2項の要件を満たさなければ、旅客はその変更後の運送条件に拘束されることはない。逆に、鉄道営業法3条2項に基づく適法な公告がなされたとしても、民法548条の4第1項の要件を満たさないのであれば、やはり当該運送条件の変更はできないのであって、旅客はその変更後の運送条件に拘束されることはないと解されるのである。

そうすると、次に、民法548条の4第2項との関係が問題となる。同項は「定型約款準備者は、前項の規定による定型約款の変更をするときは、その効力発生時期を定め、かつ、定型約款を変更する旨及び変更後の定型約款の内容並びにその効力発生時期をインターネットの利用その他の適切な方法により周知しなければならない。」と定める。このとき、鉄道営業法3条2項の規定に基づき、個々の運送条件の変更内容を駅構内に7日間、公告した場合、民法548条の4第2項の規定との関係はどうなるのが問題となる。鉄道営業法3条自体は、そもそも旅客に対して運送条件を周知するための規定であるとの趣旨からすると、その対象が個々の運送条件の変更の周知であるのか、定型約款自体の変更の周知であるのかという違いはあるものの、同条2項に基づく運送条件の変更に係る公告が適法に行われるのであれば、同じく、周知された約款を組み入れる前提条件として必要な契約相手方に対する認識の機会の提供に関する民法548条の4第2項の趣旨⁹⁴⁾と平仄が合うようにも思われる。しかしながら、本稿が述べるように、鉄道運送法3条はあくまで個々の運送条件及びその変更の効力要件を定めたものに過ぎず、鉄道旅客運送人と旅客との間で旅客運送契約を締結した場合の契約の内容は、あくまでそれを前提としたうえで民法の定型約款規定に基づき当事者を拘束するという二層構造はここでも維持されるものと考えられる。つまり、個々の運

94) 桑岡和久「定型約款（2）一定型約款の変更」前掲註41・潮見＝千葉＝片山＝山野目編417頁。

送条件の加重変更について鉄道営業法3条2項に基づき適法に公告された場合でも、それは公告によって当該運送条件の変更の効力が生じるのみであり、旅客運送契約の当事者において拘束力を有することの根拠は、民法548条の4第1項及び第2項の実体的要件及び手続的要件を満たすことに求められると考えられるからである。したがって、鉄道旅客運送人は旅客営業規則につき、旅客に対して加重するような内容の改正を行う場合には、鉄道営業法3条2項に基づく7日間の駅構内における公告が必要であり、さらにその改正後の運送条件が鉄道旅客運送契約の内容とするためには、定型約款の変更に関する実体的要件（民法548条の4第1項2号）及び手続的要件（同548条の4第2項）の要件を満たさなければならぬと考えるべきである。そのため、もし、鉄道旅客運送人が旅客営業規則を変更する場合には、常に、鉄道営業法3条2項に基づく手続きさえ満たせばよいのではなく、旅客にとっても合理性が認められることが必要になるものと思われる。結果として、旅客営業規則の改正においても、特に継続的取引に関わるものについては、民法548条の4第1項2号の実体的要件に係る判断が必要になる⁹⁵⁾。

第4章 結びに代えて

本稿では、鉄道運送における旅客営業規則に関して、鉄道営業法3条と民法上の定型約款規定との関係を素描した。最も典型的な定型約款と考えられてきた鉄道運送約款（旅客営業規則）については、鉄道営業法や鉄道運輸規程に運送条件の公示という規定が設けられており、私法的効力にも影響を与えるとする見解が

95) この点に関連して、山下友信『保険法（上）』（有斐閣、2018年）187頁は、「たとえば、定型約款により締結されていた契約種類の顧客が少数となったため、事業者の契約管理、経費節減等の観点から、類似の契約種類に合わせるための変更といったものは、それによる顧客の不利益が社会通念に照らしてきわめて軽微であればともかく、そうでなければ相当の大小の利益を与えなければ認められるべきではないであろう」と指摘する。

有力に唱えられていたことから、新たに規定された定型約款規定との関係が問題となり得ることを指摘した。また、他の運送事業と異なり、鉄道運送においては、約款に対する認可・届出制度や標準約款制度等の約款に対する規制がないという特徴を有しており、やや異質なものになっていることを指摘した。これらの特殊性から、改めて鉄道営業法3条と民法の定型約款規定との関係を概観した。本稿の結論として、鉄道営業法3条は個々の運送条件につき、駅構内における公告がなければ私法上の効力が生じない旨を定めた規定である一方、個別具体的な鉄道旅客運送契約締結時において契約当事者がその運送条件を定めた定型約款（旅客営業規則）に拘束され、契約の内容となるためには、民法548条の2以下の規定に基づくことを示した（鉄道営業法3条及び定型約款規定の二層構造）。換言すれば、鉄道営業法3条に基づく公告がなされていなければ効力が生じない運送条件である以上、契約の内容にはならないし、他方で、鉄道営業法3条に基づく公告がなされたとしても、定型約款に関する規定の要件を満たさなければ、契約の内容にはならないことを意味するものである。また、このことは旅客営業規則の変更（改正）時においても妥当することも示した。

ところで、前述したように、鉄道運送においては、古くから鉄道営業法3条という特別の規定があり、また約款に対する行政の監督がないという点で、他の運送事業とは異なる。鉄道営業法に対しては、既に1970年には「その旧式ぶりは全く滑稽にして噴飯を呼ぶほどである。」との評価もなされており⁹⁶⁾、古色蒼然たる状況は否定できない。さらに国鉄民営化に当たり、鉄道営業法3条2項はすべての鉄道事業者に適用されることになったものの、駅構内での公告に限るなど、各種の情報伝達方法の発達した現代においても合理的と言えるのか、という疑問も呈されるところである⁹⁷⁾。従来、鉄道運送事業についても他の運送事業と同様に、主務大臣の認可を受けた運送約款によるとする方法をも検討すべきではない

96) 前掲註52・細野168頁。

97) 前掲註61・山口316頁～317頁。

かとの指摘も見られたところである⁹⁸⁾。実際、鉄道営業法の改正について、1963年に運輸大臣（当時）の諮問機関である臨時鉄道法制調査会⁹⁹⁾が設置され、鉄道営業法の改正に関する答申が出されたことがある。答申結果は多岐にわたるが、本稿との関係では、「第二 運送約款に関する規制」という項目において、道路運送法や航空法等と同様に、運送約款を運輸大臣の認可にかからしめ、実施前に運輸大臣に届け出させるとともに、内容が不当であるときは、変更命令を出して変更させることが提案されていた¹⁰⁰⁾。この提案の趣旨につき、現行法上、運送約款規制がないことから、利用者が常に鉄道事業者の定めた運送約款に従わなければならない、その内容が適切妥当なものであることを保障する必要があるからであると指摘されている¹⁰¹⁾。つまり、上記答申では他の運送事業と同様に、運送約款を行政規制にかからしめることが目論まれていたことがわかる。結局、上記答申に従った、鉄道営業法は改正されていないが¹⁰²⁾、当時における一つの改正に係る方向性として評価し得る。他の運送モードと区別する理由もなく、鉄道事業法において約款（旅客営業規則）に対する直接的な行政規制を創設することもまた一案であると考えられる。少なくとも、鉄道法制は、約款規制という点で他の運送モードと異なる法体系を有しており、その特殊性が単なる歴史上の産物に過ぎないのか、また合理性があるのかも含めた検討が必要であるように思われる。

ところで、本稿が扱った旅客営業規則に加えて、JRでは、鉄道係員が行うべき取り扱いを定めた「旅客営業取扱基準規程」を社内通達として定めているものの、一般的に、これは社内規程に過ぎないため、公表する義務はないとされてい

98) 山口真弘「鉄道営業法の改正に望む」運輸と経済59巻5号（1999年）52頁。

99) 会長は鈴木竹雄教授、会長代理は小町谷操三教授であった。

100) 増田信雄「臨時鉄道法制調査会の答申について」時の法令537号（1965年）10頁。

101) 安富由理男「臨時鉄道法制調査会の答申について」ジュリスト322号（1965年）40頁。

102) 答申が出される前、鉄道営業法の改正に対しては鉄道係員に関する処罰規定を巡って国鉄労働組合との対立もあったことがその一つの遠因ではないかとも推測される（大野正男「鉄道営業法の改定について」労働経済旬報470号（1951年）15頁以下参照）。

る¹⁰³⁾。しかし、旅客の利害に係わる項目も多いといわれていることに鑑みると¹⁰⁴⁾、民法上の定型約款に関する規定との関係を検討すべきようにも思われる。この点については、今後の検討課題としたい。

103) 土屋武之『きっぷのルールハンドブック [増補改訂版]』(実業之日本社、2020年) 27頁。

104) 前掲註103・土屋27頁。