

踏切事故の実態：その刑法的処理状況の分析

井上, 祐司
九州大学助教授

<https://doi.org/10.15017/1404>

出版情報：法政研究. 27 (2/4), pp.281-298, 1961-03-25. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

踏切事故の実態

—その刑法的処理状況の分析—

井上祐司

- はしがき
- 一 従来の判例における踏切事故
 - 二 県下の踏切事故の処理状況
- むすび

はしがき

吾々はさきに交通事故判例における過失概念を分析し、判例理論としては『許された危険』の法理は裸の形では適用されていないことを指摘した（「交通事故判例における因果関係の予見可能性」刑法雑誌一〇巻二号）。次に、西鉄大牟田線を対象として踏切事故の実態を分析した。ここでは相当の事故が単純に踏切通行者側の横断不注意という要因だけで説明しきれないものが残ることを指摘した（「踏切事故の実態」法律時報・三六年二月号・三月号）。

ひきつづきわれわれは昭和三二年と三三年の二ケ年間における県下の踏切事故の主要なもの一〇九件を選びこれら事故の刑法的処理状況を調査することによって、「許された危険」の法理がどういう形で作用しているかを見究めようとした。この結果をまとめたのが本稿である。舟橋教授の御還暦を祝し、つたない本稿をささげたい。教授の「判例に現れたる鉄道及び電鉄交通事故」（法政研究五巻二）（号八九頁以下）は刑事判例をも網羅されている。その鋭い理論分析に本稿も教えられることの多かつたことを日頃の御教示とともに併せて厚く御礼申し上げたい。

ここでは何よりも個々の具体的事件における正確な事実関係の確定が必要な前提資料とならねばならない。何故ならここで始めて事件の法的評価の構造とその是非を問題にしようとするものであるから。しかし、われわれはさきの「踏切事故の実態」の場合の調査と同様に、初めての事態調査という未熟さのため充分の正確な資料をそろえることができなかった。関係各警察署と検察庁の好意によって利用させて戴いた資料をもとにしたものの、この基礎資料の不完全さをまずおことわりせねばならない。

本稿は初めに従来判例における踏切事故の事実関係とその法律的構成をとりあげて、調査対象とした一〇九件の踏切事故の法的処理状況の分析の出発点としよう。

一 従来判例における踏切事故

一 高速度交通機関（この概念内容は不明確だが、ここでは路面電車を除いた電車と汽車）の踏切事故を列挙しよう。

判例 (一) 業務上過失致死事件 (大八・二・一五刑録二五・一五七)

〔事実関係〕——中国鉄道株式会社列車機関手は踏切手前二四〇米の地点で西北約二〇米の通路を歩行しつつある通行人を認め、踏切手前一〇八米にさしかかったとき入駅合図として長声の汽笛をならした。踏切までの到達時間三〇―四〇秒（逆算すると時速一二軒―井上―）であったので、短急汽笛をならさず、通行人は既に自らその危険を覚知し線路に差かかるとを避けつつあると認められたのに、忽ちその意思を醸し、突差の間に線路に進入し列車にふれて死す。〔法律構成〕——短急汽笛をならさなかったことが注意義務違反となるか。特定の通行人にして既に危険を覚知し線路に差かかるとを避けつつあると認むるを相当とする場合は汽笛吹鳴の義務なし。また、意思を醸し突差の間に線路に進入する場合は既に注意汽笛をもってしては危険を防止するに由ないから、均しく吹鳴の義務なし。無罪。

判例 (二) 業務上過失傷害致死被告事件 (大一一四・六・四刑集四・三六三)

〔事実関係〕——播丹鉄道株式会社機関手が助手と共に貨物列車を運転していた。八〇分の一の下り勾配、線路彎曲し、機関手席からの見通距離五〇米、助手席からは遠くまで見通せる。彎曲の始点より四五四米の地点に小径ありて附近の住民通行し線路内に立入る者屢々あり。助手に前方注視させず警笛を吹鳴したのみで進行したため、線路を横断せんとする某女（六〇才）を前方二六米で機関手が発見、急停車したるも及ばず兩足切断、同日死亡せしめた。〔法律権威〕——助手をして前方注視せしめなかったことに過失あり。有罪。

判例 (三) 業務上過失致死被告事件 (大一四・六・九刑集四・三八五)

〔事実関係〕——京王電気軌道株式会社の運転手は軌道前方約一〇九米のところに幼児（三才）が佇立しているのを発見したので時速六・四杵に減速除行したが、軌道左側二米に立去ったので危険なしと軽信し、警笛を吹鳴せず時速一二・八杵の速度に回復したところ電車との距離四米のときに踵を返して軌道に向い衝突死亡した。〔法律構成〕——三才前後の幼児は一旦軌道を立去るも電車の進行に介意せず突如として再び引返し軌道に立入ることがあるが如きは稀有の事例にあらず……当然察知しうべき事態に属するかから絶えず該幼児の行動に注意し警鈴を鳴らして警告を与うるは勿論、緩急に依りて随時停車しうべき状態に於て電車を操縦すべき義務あり。有罪。
(同趣旨昭七・三・一七新聞三四〇二・一五、昭四・一一・二九新聞三〇七七・一五、昭四・七・六新聞三〇二八・九、昭四・二・七新聞二九六一・一五)

判例 (四) 業務上過失致死被告事件 (大一四・一〇・二二刑集四・六二五)

〔事実関係〕——京王電気軌道株式会社の運転手が電車を運転して某無人踏切にさしかかった際、踏切七三米手前で警笛を吹鳴したのみで時速二七杵で運行していた。当踏切の右側には人家が存在するため、踏切手前九米にならないと右側より横断する者を透見できない状態であったため、折から右側より自転車にて横断せんとしていた一七才の通行者を発見急停車したるも及ばず衝突死亡せしめた。〔法律構成〕——踏切番人の設備のない見透しの悪い踏切であるから、危険を未然に防止しようとするれば、前記九米の距離の地点に近接しない前に、相当の徐行（急停車の処置をとり衝突地点において停車させうる速度、すなわち時速一二・八杵以下）しつつ運転する注意義務あり。有罪。
(同趣旨、昭四・一〇・八新聞三〇五九・一五、昭五・三・一四新聞三一二六・五、昭五・六・四、昭九・一〇・一四、昭五・七・一五新聞三一五八・一五、昭八・七・六新聞三五八六・一、新聞三七七〇・一一)

判例 (五) 業務上過失傷害被告事件 (大一四・一一・九刑集四・六四八)

〔事実関係〕——水戸鉄道株式会社鉄道列車（一〇輛の混合）を運転していた機関手は、踏切手前一三三米で、当踏切を横断せ

んとしている女が踏切手前四米にあることを発見したが、充分に渡り終るものと轻信し、警笛を吹鳴せず慢然時速一六籽で通過せんとしたが、列車の進行に気づかなかったその通行女が、渡り終えず身体がふれて転倒傷害をおわせた。〔法律構成〕——被害者が列車の進行を知らずして踏切内に進入することがあるから、警笛をならす義務がある。もし無視して進入してきたときは非常停車の方法で停止すべき義務あり。有罪。〔同趣旨、昭三・三・一五新聞二八五七・二一〕
〔昭三・一〇・一〇大判刑集七・六五二〕

判例 (六) 業務上過失致死被告事件 (大一五・二・二刑集五・一〇)

〔事実関係〕——国鉄機関手が下関行急行列車を運転して瀬野・中野二一〇米踏切の手前二〇〇米にさしかかったが、線路彎曲し右方に石崖・提塘があるため、八〇米手前にならないと二一〇米踏切が列車から見通せないし、又通行者からもその地点まで列車がこないと見えない状況であり、踏切は番人なく、附近に人家もあって住民の通行がある。たまたま三才の幼児が数歩の後に祖母につきそわれて渡ろうとしていたが、機関手は警笛吹鳴標示がないこともあって吹鳴せず通過せんとしたため、祖母の救ういともなく幼児をねて即死せしめた。〔法律構成〕——警笛吹鳴・前方警戒し以て事故を未然に防止する義務がある。吹鳴標示がないときでも本件のような具体的状況の下では吹鳴の義務あり。有罪。

判例 (七) 業務上過失致死被告事件 (昭八・三・九刑集一一・三三一)

〔事実関係〕——横浜市電気局電車運転手が前方踏切において先行行違電車と衝突し運転不能となって被告軌道上にあった警視庁乗用車を、前方注視をおこたり時速二四—二五籽のまま進行し、五—七米のところで見通し、急停車するも及ばず、衝突せしめ、相当の降雨のため車中に入った乗客一名即死一名重傷二名軽傷運転手軽傷の各被害を生ぜしめた。踏切は金港橋を渡ってから一直線であるが下り二五又は三〇分の一の勾配、時速二四—二五籽における停車のすべり六五—七〇尺。〔法律構成〕——前方注視義務違反あり。有罪。〔同趣旨、昭二・五・三新聞二七〇七・六〕
〔昭二・一・二二新聞二七七八・七〕

判例 (八) 業務上過失致死被告事件 (昭一〇・四・二六刑集一四・四四五)

〔事実関係〕——日豊線上り不定期貨物列車の機関手が上臼杵・熊崎五号踏切に時速四八籽で差かかった。同附近はカーブのため機関手席より見通不能、助手席からは二九六米手前から踏切が見通せる状況。当時、被害者は夫の牽引せる約一八八籽の下肥を積んだ荷車の後を押し乍ら同踏切を通過すべく、その東方三三米余の地点より上り勾配となっている県道の坂路を進行し、積荷が重量な

のに加えて坂道も一五分の一の上り勾配で粗悪なため、前引後押、兩名とも上体を前方に屈し乍ら列車の進行に気づかず前進（その速度は勾配基点より踏切まで一九秒踏切通過八秒）踏切を横断せんとしたが、機関手は警笛吹鳴をおこたり前方注視もしなかったため、踏切手前二五米の地点まで四八杆の速度で進行し、そこで初めて踏切を將に通過し了らんとする荷車に気づきたるも時既におそく遂に機関車を被害者にふれしめ転倒せしめて死亡せしめた。〔法律構成〕——機関手としては警笛吹鳴は勿論、助手をして前方を注視せしめて機宜の処置を講ずべき業務上の注意義務あり。有罪。

判例(九)業務上過失致死被告事件（昭一五・七・二三刑集一九・六〇九）

〔事実関係〕——宇部鉄道株式会社の電車運転手が二輛連結車を運転して宇部岬・東新川間の芝尾踏切にさしかかった。右踏切には遮断機・自動警報器の設備なく、その手前三六米の箇所には幅九米余の県道陸橋が線路にまたがり横断架設しあり、陸橋下線路の両側はコンクリート壁となり陸橋により連絡せる県道は地盛をなし高く、……右陸橋と芝尾踏切の間の線路の北側には陸橋出入口近く電柱があり、芝尾踏切に通ずる小径は略線路と直角をなして下り勾配のまま線路を横断しており、右小径に近くこれに並行して附近畑地に植付けられた茶の木桐の木棕枯の木等があるため、右踏切を宇部岬方面より進行する電車の乗務員がその運転台より前方進路を眺める場合は……視野をばまれ見通が困難である。陸橋手前警笛吹鳴のみで時速六〇杆の速力で進行したため、電車に気づかず踏切を横断せんとする被害者の姿を陸橋手前一二米（踏切より五八米）手前で始めて非常警笛の連続吹鳴と同時に急停車したが及ばず衝突即死せしめた。〔法律構成〕——進行中の電車の前面において通行人が線路を横断するに困りて生ずる衝突の危険を予防するの責任は主として通行人にありとすべく、電車の運転手は通行人の姿態その他の状況から電車の進行に介意せずして線路を横断せんとするものと信ぜらるべき特別の事情なき限り、通行人自ら危険を回避するに必要な注意をなして横断するものと予期すべき理由があるから、踏切地点を通過せんとする場合にも運転手がとくに電車の速力を低減し又はその進行を停止して不慮の衝突に備うべき注意義務はない。本件においては、被害者の姿を初めて発見せる陸橋手前の地点に至るまでの間に衝突の危険を予想せしむべき通行人その他特別事情の存したることは認め難い。無罪。（同趣旨、昭五・九・二二）
（新聞三一七二・五）

二 以上の判例についてまず事実関係をみると、高速度交通機関といわれるものの一般的速度又は踏切通過速度が概して低いことが注目される。今日の状態と比較すると、交通文化の進展によって刻々と高速度化が進められてきた

ことがここにも歴然と現れていると一応言つてよいであろう。しかしこれらの有罪判例の中には許された危険の法理が完全に無視されているから今日の事実としてみると尚更、可酷な義務を軌道運転手側に課すことであつて妥当な判決と言えないと言ひ切れるであらうか。

すでに別稿でとりあげたように、踏切事故判例において判例の確定した過失理論は、(1)運転手は線路の方向に進行して来る通行人を覚知しても通行人の方で危害をさける注意をして列車の進行を待つて線路を横断すべしと予期すべき理由があるからこの進行して来る通行人があるという一時だけで、特に電車の進行を遅緩ならしめ又はその進行を停止して万一の場合における不期の衝突に備える注意を為す必要はない（ここにいう「万一」という言葉は誤解をまねき易い。発生の可能性は常に零である。この判断したいが軽卒であるかないかはここでは別問題の筈である。）(2)もし通行人がその姿勢態度その他の情況から列車の進行に介意せず線路を横断せんとする危険があると信ずべき理由のあるときは、通行人に過失の責あると否とにかかわりなく衝突を避けるに必要な注意を為す責任がある、減速停止その他応急の処置をせねばならない、ということであつた。そしてこの建前は従来からの過失一般の理論とことなつた新しい法律構成ではなく、「結果予見の可能性」を交通事故の事案に即して展開したにすぎない。これらの事実がある限り今日でも結果予見の可能性が存在するのだから当然に過失ありとされるべきである。

この際特に注意したいのは、見通距離と踏切通過速度との関係である。判例四では、見通距離九米の場合時速二七籽では奏效距離の関係から不充分で時速一二・八籽に減速せよとした。この判例の事実関係はまさにさきにあげた判例過失理論の(2)の場合に該当する事案である。ところが、判例四ではその法律構成としては別に新しい立場を示したものである（さきの拙稿ではこの判例は新しい法律構成）。それであるのに、その事実関係を明確に前記(2)の場合に該当しないとして無罪と判断した。これは大いに疑問とせねばならない。障害物のため見通距離五八米しかないのに警笛

吹鳴でたり時速六〇料を減速する必要なしとした。被害者発見の地点に至るまでの間に危険を予想せしむべき通行人の姿態その他特別事情は存しなかったと断定したからである。五八米にせまらねば見通しできない状況のもとにおいては、その見通可能地点に至るまでは踏切通行者が具体的に幼児なのか、老人か又は正常の通行人かという事實は過失の認定にとって重要な事實ではない。警笛吹鳴だけで衝突の回避のできない事情が予想されるかどうかだけが重要な事実である（この点は判例過失理論(1)のいう万一の危険ではない）。たまたま正常な通行人であったとしても、また、たまたま通行人は一人もなくとも、事前にそのことは認識できない状態にあるから、運転手としては警笛吹鳴では効果のない場合のあることを予想しうればそれだけでそれに対応した予防措置が要求される。そして、見通可能地点に出て踏切を確めた上でそこに展開される具体的事実に即してその後の必要な予防措置が確定される。判例過失理論(2)のいう「特別の事情」というのはこういう見通のできない踏切状況をも正にふくむものと解しなければならぬ。判例(四)は判示において特に(2)の法律構成を明示していないけれども、この問題についての解釈としては(四)が正しくて(九)は誤ったものと言わねばならぬ。それにもかかわらず、判例(九)を無罪とするには、判例理論をふくめて従来の過失概念を何らかの形で修正せねばならぬであろう。判例(九)は形式的には従来の過失理論によりながら、事實認定をゆがめることによって（特別の）特別の情況があるのにそれがないとしたこと、実質的には「許された危険」の法理を裸のままに適用した事案といわねばならない。

以上を要するに、従来の判例（判例(九)を除いて）の事実と法律構成は依然として正当な立場を示すものとして以後の分析の道具となる。

二 県下の踏切事故の処理状況

一 さききのべたように昭和三二年と三三年の二ケ年間の県下踏切事故の重要なものを選び、それがどういう具合

に刑法上処理されていたかを検討することにする。便宜上県下の各警察署毎にとりあげる。

二 福岡警察署官内の事故。二年間総事故数三十六件（死亡一件二名、重傷九件、軽傷六件、物件一〇件）で、内送検されたもの十一件この十一件のうち、軌道側が被疑事件となっているのは二件（運転手一件）で、あとの九件は踏切通行者の道交法違反事件としてである。

まず運転手の業務上過失致死事件として立件された事故について考察しよう。本件についての詳細な資料が入手できなかったが手許の資料からすれば、運転手は有罪（罰金二千元）とされている。事實は、電車が時速約五〇料で三種踏切にさしかかった際、自転車が警報器吹鳴中にかかわらずこれを無視し、列車をみながら直前横断にかかったで、運転手は急ブレーキをかけたが及ばず衝突、即死せしめた事案である。裁判資料がないので確定的なことは言えないがもしかかる事實がそのまま認定事實だったとすれば、理解のできぬ処理である。もしこれらの事実関係のもとで運転手の過失が認定できるものなら、殆ど踏切事故は全部軌道側の過失となろう。何故本件だけが立件され又有罪宣告をうけたのか。資料では、「寛大処分」を希望した意見さえ送検に当って付されている。送検処分そのものが問題であるが、起訴・有罪判決という処置にはどうしても納得できないものがある。

次に踏切警手が被告人となった事故である。遮断機の降下おくれにより、軌道上に自転車のりをはね重傷をおわせた事案である（昭三二・五・一七 禁固六月執行猶予二年）。法的処理としては別に論ずるところはないが、本件事故が下り列車通過直後で「行違い列車」に関することを注意したい。この事情は踏切警手にとってもうっかりすると事故を誘発しやすい条件である。事故防止のためには、行違列車に際して、関係者について特に注意を新たに喚起するような設備や、行違時の列車通過速度について厳格な規整が望ましいことをここでも強調したい。

次に踏切通行者側の送検事件九件の分析。道交法の一旦停車安全確認義務違反として立件されかつ処罰されてい

る。列車との衝突により同乗者に身体傷害を及ぼしているときは業務上過失致傷事件として大体罰金一万円から二万円に処せられている。同乗者でなく、自分自身の身体や財産に被害をうけても、道交法上の刑事責任をとわれて罰金千円から二千五百円程度で追及されている。

これらの法的処理状況から言えることは、踏切道における事故防止の注意義務が全面的といってよい程通行者側に配分されているということである。個々の法的処理の当否については一々の事故についての詳細な事実分析、公判資料の検討の要があるが、一般論として、当然の如くに通行者に義務を配分した結果となることには賛成出来ない。法的処理はやはり事故防止に役立つものでなければならぬ。通行者が充分注意すれば事故は生じないということは強調されすぎているきらいはないか。見通の悪い踏切通過時及び行違い時における徐行を厳格にすれば事故が減少することは確實であることは、さきに事故分析からの結論であった。とすれば、踏切における注意義務の分配も或程度運転手に課すことも再考されるべきである。刑事過失においては被害者の助成過失は被告人の予見可能性の判断の一具体的事情としてのみ意味をもつにすぎないことはさきの判例理論(2)の明言するところである。

三 筑紫野署管内の事故。総件数二六件(死亡六件、重傷八件、軽傷五件、物件六件、不明一件)、送検事件五件。これは全部通行者側の道交法違反事件である。送検五件のうち、二件は起訴猶予処分となり、二件はそれぞれ一旦停車義務違反で罰金千円から二千五百円の処分をうけた(あと一件は、米軍人のため第一次裁判権なしとされた)。

警察署の資料では、運転手の業務過失致死事件として一件だけ送件されたことになっているが検察庁ではこの事件は取扱ったことになっていない。本件では午後九時頃被害者(五一才失対人夫)が飲酒銘酩し当無人踏切附近を徘徊しているのを三六・四米で発見、列車を待っていると信じて警笛を吹鳴したのみで進行、電車との距離二九・三米の地点であるき出したので非常警笛吹鳴と同時に急停車したが間にあわず衝突即死せしめた事案である。この事案で重要

なことは、防寒帽をかむっていて警笛がきこえていなかったことと酩酊によってふらついていたことを、運転手が予見できたかどうかであろう。見通のよい夜間踏切であるのだから、列車をまっついていると信じたことに落度がないなら、過失なしとしても妥当と思われる。列車から踏切までの見透距離五〇〇—六〇〇米の踏切状況であるのに、三六・四米で発見したのは、前方注視として問題がある。もし、それ以前から注視していたら果して、さきの被害者の状況が予見できるかどうか、そこに過失の契機をさがし得ぬでもない。いづれにせよどう理由で発見地点がおくれたかのかが明白でないし、かりに、早目にみつけたとき果して結果回避が出来るかどうかとも明白でない。被害者が飲酒銘酊していたという契機のために、運転手側の過失の認定がもしルーズになるようなことがあるとすれば問題であろう。三六・四米の手前の発見では、たとえ被害者の状況を予見できたとしても、おそらく衝突を避け得ないであろうから、もし過失ありとすればそれ以前の地点に求めねばならない。警察の資料では、その点について検討があつたかどうか不明である。疑問の残る事故と思う。

四 北野警察署管内の事故。事故総数十一件（死五件、重傷一件、軽傷一件）。送検四件（軌道運転手の業務上過失致死事件二件、被害者側の道交法違反事件二件）。

運転手の業務上過失致死事件。運転手が上り急行を運転中現場より一八米位のところで被害者（日雇夫五五才）が無人踏切を横断せんとしたのを発見したので直ちに急停車措置を講じたが被害者を約一三〇米ひきづり、一七〇米位の地点に停車して被害者を即死せしめたもの。しかし、本件は検察庁において嫌疑なしとの検察官処分となっている。またもう一つの運転手送検事件は、被害者（巡査、五〇才、モーターバイクにのり）が無人踏切の西側より東側へ進行中踏切前一旦停車を怠ったため、上り電車にはねられ即死した事案である。業務上過失致死として送検されたが、同じく嫌疑なしとの検察官処分となっている。

踏切通過者側の道交法違反事件の一つは被疑者が自動三輪車を運転して上り列車の通過にのみ気をとられ上り通過後直ちに当無人踏切を横断せんとして軌道にのり入れたが下り列車にきずき、後退せんとして「クラッチ」の切換をなさんとしたが切替がきかず、一旦下車し手でおして後退させんとしたが間に合わず、下り急行に車体を衝突大破させ電車ステップをも一部小破させた物件事故である。罰金千円労役場留置五日の道交法違反の刑事処分（昭三三・五・二七）をうけている。

もう一つの道交法違反事件は自動三輪車の当無人踏切一旦停止違反による物件事故である。罰金千五百円労役場留置六日の処分（昭三三・六一・六）をうけた。

まづ最初の業務上過失死事件について嫌疑なしとされた事案を検討しよう。一八米で発見したのは踏切見透距離が短いことを示しているが、これも、発見可能箇所における列車の時速を動かないものとして過失の有無を認定したものである。次のバイクの致死事件においてもこの踏切は、列車から踏切の見透距離は六〇〇米、通行者から踏切の見透距離左二〇米、踏切から列車の見通し一〇米―五〇米という、見通の悪い踏切である。これも同様に嫌疑なしとするには列車からの通行者の発見可能距離が大きいだけに問題があろう。

五 久留米警察署管内の事故。 総件数一五件（死亡四件、重傷四件、軽傷四件、物件三件）。送検事件六件。うち二件が運転手の上過失業務上過失致傷事件として送検、四件が通行者側の道交法一旦停止安全義務違反事件として送検された。しかし、業務上過失致傷事件として送検された。道交法違反事件のうち一件は鳥栖区検に移送され、一件は久留米家裁に送致され、二件が罰金千五百円と二千五百円でそれぞれ処罰された。

業務上過失事件の一つは重傷事件である。被害者は六才の幼児でリヤカーをひいていたが時速六五軒で進行してきた列車に後退不能となり接触、二ヶ月の重傷をおったもの。当該踏切は必ずしも見透のよい踏切ではない。踏切より

列車までの右側起点寄り一二〇米であり、道路交通者より踏切までの見透距離右側二五米、列車より踏切、起点寄り五〇米である。この踏切の見透距離の状況の下で六五米という時速は問題があると思う。詳細な資料がないので、嫌疑なしの検察官処分を理解する方法がない。管内での死傷事故について七五米―五〇米の時速は、見通しの悪い踏切において問題があろう。

六 城島警察署管内の事故。総件数八件（即死三、死亡一、軽傷一、重傷一、軽傷三件）うち送検三件（死亡一、軽傷一、重傷一件）である（即死三の内二件は送検のため）。三件につき軽傷事故と死亡事故は久留米区検よりの報告にはあがっていない。重傷一件については嫌疑なしとなっている。

この重傷（治療二カ月）事故は送検書類によれば（四種踏切、見通距離三〇〇米、五年間本件一件のみ）午後十一時上り普通列車を運転して時速四〇米で踏切にさしかかったが、横断せんとするバイクを三〇米の近距離に接近するまで発見することができず、発見と同時に急停車したが及ばなかったというもの。何故発見がそれ程おくれたのか。ただ前方注視義務を怠って慢然進出したというのみで説明がない。別の資料によれば本件バイクの運転者（四三才）が酩酊していた事実があげられている。これらの事実からは予見可能性の問題のたてようがない。見透のよい踏切で夜間しかも普通列車の時速四〇米なら通行者には電車の進行と危険とは十分に予測しうる状況が察せられる。酩酊のため、電車より先にこせると判断したものであろう。仮りに事実バイクを早期に発見していたとしても、通行者側の危険予防を期待しうる条件が考えられるから（酩酊状態がひどくて危険を予測せしめるような特別な事情のない限り）、結果の発生は予見できない。嫌疑なしとした検察官の処分は妥当であったと思う。

死亡事故は（午前十一時十分頃。貨物車。四種踏切。過去本件をふくめ二件）当時列車時速四五米であったが、同所附近には大小の踏切が接近して四ヶ所あり何れも無人踏切でとくに本踏切は見通しが悪い（踏切から列車、一五米）上に当時雨が降っていた。百米手前で

一、二回警笛を吹鳴したのみで同一速度で進行したため、踏切手前一〇米の地点で踏切を通過せんとするバイク（三〇才）を発見し急制動したが及ばなかったというもの。この事件は検察庁の報告によれば送検なしとあるが、警察署の資料では検察官処分の欄に不起訴処分とある。雨降り時において、百米手前の警笛吹鳴だけでは見透の悪い四種踏切通過の方法として充分ではないであろう。不起訴処分にしたとすればその基礎はどこにあったであろうか。疑問の残る事案である。

七 柳川警察署管内の事故。総件数五件内三件は死亡（二件即死、一件二時間後死亡）一件重傷、一件物件事故である。すべて被害者の一旦停止違反・安全確認違反による自己過失として立件留保になっている。即死事件が何れも急行であること、即死一件と死亡一件はともに見通しの悪い踏切（四種及び三種踏切）であることは問題がありそうであるが、具体的事件の資料がないため論議の方法がない。現場係官の意見聴取の際、前述したように、通行人発見時又は発見可能時における列車の時速を動かないものとして認定するという態度が矢張りうかがえたことを記憶している。また、別稿でも指摘したように三種踏切については警報器の吹鳴時間についても問題があると思う。

八 大川警察署管内の事故。総件数三件。うち、被害者の自己過失（軽傷）による立件留保一件、軌道運転手の業務過失致死による送検一件（これは地検柳川支部により『嫌疑なし』の処分をうけた）、被害者の無資格運転（物件事故）を道交法違反で送検した事件一件（罰金三、〇〇〇円）となっている。

最後の無資格運転の処分は差当り本調査とは関係がない。問題は運転手の業務過失につき嫌疑なしとされた事案についてである。事件処理簿にあげられた認定事実から重要な事実をひらうと（午後五時一八分、曇、時速六〇―六五軒、事故は本件）、被害者（中学一年、自転）を認めたのは踏切前四九・二米、直ちに警笛吹鳴・急停車したが及ばなかった一件のみ）にのる。難聴）を認めたのは踏切前四九・二米、直ちに警笛吹鳴・急停車したが及ばなかったということである。この事実についての法的評価が警察署の送検文書に「犯罪の情状等に関する意見」として附せら

れている。そこには第一線の捜査機関のこの種事件に関する態度の典型が示されていると考えられるので少し長いが引用しよう。

「本件捜査を完結するに、本件現場の被疑者の進路から被害者の進路に対する見透しの状況は悪く、実況見分の結果においても、通常の注意義務のもとにおいて発見できる踏切の手前五〇米の地点においても、六〇軒以上の速度で進行している状態においては発見と同時に急停車の措置をとったとしても、理論上も実際上も本件事故を回避することは困難な実情である。又、軌道上を走行する本件列車においては、他の道路上の走行車輛のごとく、自由に方向変換等の措置により事故を回避する方法を期待し得ない。従って、かかる立地条件・走行条件下においては、被害者（踏切通行者）において踏切にさしかかる直前において、左右を注視して列車の接近進行の有無を確かめ交通の安全を確認した上で踏切に横断着手すべきであり、これは法令にも踏切における一般通行者の義務としているところである。

然るに該被害者は、自己が難聴で普通人よりも音響に対する感覚が鈍いにもかかわらず、前示注意義務を怠り、左方（南方）のみに対してのみ注視し、接近しつつある電車の方向たる北方に対しては何らの配慮も行なわれず、慢然踏切らんとしたことは、記録（証拠）上明らかであるから、本件事故の過失は、被害者がその大半を負担すべきものと認められ、被疑者に特段の過失も認められないから然るべく処置あるようお願いする。」

ここには、明らかに踏切における注意義務が完全に通行者側に負担せしめられている。その根拠として、軌道車の特殊性や道交法上の義務まで詳細に指摘されている。「許された危険」の法理が見事に生かされた意見といえるべきである。

然しここで注意したいのは、踏切見透し可能地点における時速が絶対動かない前提条件として立論されている点である。見透しの悪い踏切にさしかかるとき予め時速を落しておけば、結果回避は困難ではない。まして本件は四種踏切であって警報器等の予防設備は何ら存しない。六〇米は三秒たらずに通過する。しかもその上臨時貨物列車である。被害者の難聴という主観的事情、南方のみ注視して渡ったという不注意（五〇米にせまらなければ踏切から列車は見えない。見えてから数秒ののちには目の前にせ

まる。北方に何ら注意しないといっても、北方注視の後、(もさることながら、) 以上の客観的諸事情は決して重要性のない北方の安全を信じて次に南方をみていたのかもしれない。(もさることながら、)

事実ではない。具体的事件の事実認定には軽卒な批判は厳に慎むべきことであるが、本件のような客観的條件のもとでも、時速を動かないものとして法的評価を出発せしめることは過失認定につきあまりに安易にすぎないか。事故率が極めて少いことは勿論高速度機関を企業として社会的に許容せしめる根拠ではある。しかしこのことは本件のような具体的状況の下で、時速を動かないものとして過失(結果予見の可能性)の有無を決定せよとまで命ずるものではない。高速度で走行することが許されていることは、個々の具体的事案において一切の危険(いわゆる事故率と過失事案における結果発生の蓋然性の程度とは必ずしも一致し)回避が通行者側に転嫁されていることではない。舟橋教授もつとに企業経営じたいの許容性と個々の企業行為の違法性とを区別されている(前掲九二頁)。具体的結果の予見(本件では通行者が難聴の中学一年生であるという事実は重なるかもしれないという事実だけを予見)が可能な限り、運転者に注意義務が刑法上当然に生ずる。また、通行人に道交法上の一旦停止や安全確認の義務があるということも、劃一的に列車運転者の刑法上の過失における注意義務を消去するものではない。本件のように、見通距離の短い踏切では一般に一旦停止や安全確認を通行者に要求してみても、実際の事故防止には必ずしも充実な方策とはならないことを理解しておくことが必要である。通常衝突して被害をうけるのは常に通行者じしんの側である(通行者の不注意を過大視して過失非難をあびせることは通行者に「理想人」を期待することと妥当でないことを舟橋・前掲、九〇頁は強調されている)。

もう一つの立件留保事件では、警報器吹鳴中に踏切横の神社境内からいきなきなりとび出して急行にはねられた事案である。軽傷であることが立件留保の大きな理由と考えたい。

九 大牟田警察署管内の事故。総件数五件(死亡二件、重傷一件、軽傷一件、物件一件)うち、警察署の資料によれば警手の業務上過失傷害事件で送検一件、通行者側道交法違反事件で二件送検。大牟田区検よりの資料によれば、何れも区検での処分はないと返答されている。警察署の資料では、送検された道交法違反事件のうち一は罰金千円の有罪(道交法七条一項二項、五条、二二)とされている。本件は経自動車の運転手が酩酊運転して降下していた遮断機に激突して、自らは反動で転落(九条二号)とされている。

したが、自動車のみが軌道内に突入して電車にふれた事案である。相当の処分と思われる。他の二つの死亡事故は何れも被害者の自己過失として立件留保されている。交通事故日誌からは詳細な事実関係は明白でないので論じ得ない。

一〇 各警察署の事故について問題となる点を個別的に論じてきた。これを要約すると、踏切道において事故防止の注意義務は殆んど通行者側のみ課せられていて、軌道運転手には、減速・徐行義務さえ問題となっていない。このことは二ケ年間の事故について、一件を除いて、運転手は一件も有罪とされていないこと、送検された事件は殆んどが嫌疑なしとなっていること、之に反し、通行者側は自己に傷害や物件損壊を蒙った場合でさえも、道交法の一部停止義務違反で有罪罰金を科されていること、そして、これらの法的処理の決定的契機となっているのはこれらの事件で、踏切の見透状況にかかわりなく、常に、被害者の発

昭和32~33年・福岡県下主要踏切事故の刑法的処理状況

警察署名	踏切事故総件数	立件留保	送検数	送 検 事 件 の 内 訳											
				軌道側被疑事件					踏切通行者側被疑事件						
				小計	嫌疑なし	不起訴	有罪	不詳	小計	道交法違反		業務過失			
						不起訴	有罪	不詳	不起訴	有罪	不詳				
福岡	36	25	11	2	—	—	2	—	9	—	3	—	1	3	2
筑紫野	26	21	5	—	—	—	—	—	5	—	2	—	2	—	1
北野	11	7	4	2	2	—	—	—	2	—	2	—	—	—	2
久留米	15	9	6	2	2	—	—	—	4	—	2	—	—	—	—
城島	8	5	3	3	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
柳川	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大川	3	1	2	1	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
大牟田	5	2	3	1	—	—	—	1	2	—	1	1	—	—	—
計	109	75	34	11	6	—	2	3	23	—	11	1	3	3	5

〔備考〕福岡署欄軌道側被疑事件の有罪2件は警手1件と運転手1件。

見時又は発見可能時における列車速度が絶対の動かせぬ前提として、事故原因が決定されていることにある。この速度を動かないものとしてとりあげることが「許された危険」の法理をみとめることの現れである。しかし、それは正しい過失理論の展開とは考えられない。過失の判断の遡ることが打切られるのは、その遡った段階での「予見可能性」の判断を通じてのみであるから。

む す び

文部省科学研究費による踏切事故の実態調査を終るに当たってわれわれの一応の結論をのべると、事故原因は色々の要因が働いているが、見通しの悪い踏切での相当でない時速による列車の通過、特に行違い列車の場合がかなり意味のある比重を示していること。ところが、高速度交通機関の文化性を強調するあまり、踏切道における事故防止義務を通行者側のみ一方的に課すという現在の刑法的処理状況にあるが、これは決して妥当でないこと、したがって、踏切道の事故防止の対策としては踏切設備の格上げが急務であるが、それが直ちに望めない以上、問題の踏切での時速を調整すること、行違列車について特に注意を新たにするような施設を更に考案すること(現在方向指示器があるが見鈴がまだ鳴っている錯覚におちる危険がある。)、運転者の適性を厳格に検討すること、警鈴時間の再検討及び急行と普通との区別が列車を待たずに予見できる装置など。これらの方策が、踏切道利用者の交通上の義務を強化することと併せてとられることがより合理的であり従ってまたより有効であることになろう。

(以上)