

## 判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故：企業者の民事責任の立場よりみる

舟橋，諄一  
九州帝国大学法文学部教授

<https://doi.org/10.15017/14494>

---

出版情報：法政研究. 5 (2), pp.89-182, 1935-03-31. 九州大学法政学会  
バージョン：  
権利関係：

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故

——企業者の民事責任の立場よりみる——

舟

橋

諄

一

一 序 (三)

二 従業員の過失行爲を通じて企業者が責任を負ふべき場合 (五)

第一 鐵道機關手の過失 (九)

A 一般線路上進行中において (一〇)

B 鐵橋上を進行するに際して (二六)

C 踏切通過に際して (二六)

D その他一般的に (二四)

第二 電車運轉手の過失 (二七)

一 専用軌道進行の場合 (二九)

A 一般線路上において (二九)

B 踏切通過に際して (三三)

二 街路併用軌道進行の場合 (五一)

第三 軌道車機關手の過失 (六四)

第四 鐵道車掌の過失 (六五)

第五 電車車掌の過失 (六六)

第六 踏切番人・踏切信號手の過失 (六九)

第七 驛長・助役の過失 (七六)

第八 轉轍手の過失 (七九)

第九 聯動裝置轉轍係の過失 (八〇)

第一〇 操車係の過失 (八〇)

第一一 保線助手の過失 (八一)

第一二 トロリー指揮者の過失 (八三)

第一三 サービス係員の過失 (八三)

三 企業者が直接に責任を負ふべき場合 (八三)

四 結 (八九)

近代的企业としての交通業の發達、従つて、その企業災害の激増は、法律上、企業者の結果責任、或ひは無過失責任の理論乃至制度を發生せしめた重要な一淵源と考へられてゐるが、<sup>(1)</sup> 翻つて、わが民法の過失責任主義が、現實においていかなる作用を營み、また、いかに批判せらるべきか、についても、——他の企業乃至労働災害の場合と並んで——交通災害において、最も明瞭にされるものといはなければならぬ。しかし、私は、いま、かやうな問題についての理論的解明をここに試みるつもりはなく、この小篇においては、ただ、それへの一資料一捨石として、もつぱら、判例——それも主として大審院判例<sup>(2)</sup>——によつて、交通災害に對する企業者責任の内容を明らかにせんとし、しかも、都合上、海運業を省き、また自動車企業を除き、單に、鐵道及び電鐵企業のみを對象とせんとするのである。なほまた、企業者の賠償責任の内容は、被害者の過失との相關において決せらるべきものであるから<sup>(3)</sup>、<sup>(民七二二、條二項)</sup>、下級審の判例を通じてその具體的程度を明かにしたかつたのであるが、これも都合によつて省略することとした。

(1) 岡松參太郎・無過失損害賠償責任論(大正五年)七九頁以下、我妻榮・損害賠償理論に於ける『具體的衡平主義』(志

林二四卷大正一一年三—五號）中三號九〇頁 Hedemann, Die Vorschriften des Zivilrechts im XIX. Jahrhundert, 1910, I Teil, S. 88 ff.

(2) 判例蒐集の範圍は、大正元年以後昭和十年二月末日迄の間に發表された。大審院判決録及び同判例集ならびに法律新聞所載のものである。

(3) この點については、佐瀬昌三・交通事故と賠償責任（昭和五年）一九八頁以下参照。

さて、交通災害について企業者が責任を負ふのは、（一）被用者たる現業従業員の違法行為に對する使用者としての責任、すなはち民法第七一五條の責任の形をとる。企業者としてはいはば間接的な過失に基く場合と、（二）企業者自身の過失——例へば安全施設の不備——によつて、第七〇九條の責任を負ふ。いはば直接的な過失に基く場合とに、分かれる。以下には、このおののに分けて考察することとする。なほこれら兩場合を通じ、従業員または企業者自身に課せられる危害防止義務は、業務上の取締法令に従つただけでは充分でなく、「實驗法則上」、「慣習上」、または「條理上」必要とせられるところによるべきものとされてゐる。——

鐵道機關手の義務について——

〔一〕大判昭和三・一〇・一〇刑三同年（れ）一二四三號（後出六）

「機關手が汽車ヲ運轉スルニ方リテハ、服務又ハ運轉ニ關スル規定若クハ其ノ他ノ取締規定ニ於テ明示セラレタル注意義

務ヲ怠リタル場合ハ勿論、縱令此等ノ規定中ニ明文ナシトスルモ、苟モ危害切迫スルトキハ臨機適當ナル處置ヲ講ジテ危害ノ發生ヲ防止スルニ勉ムベキハ、機關手ノ業務ノ性質ニ鑑ミ條理上當然ニシテ、此等ノ規定ニ明文ナキノ一事ヲ以テ、其ノ責任ヲ免除セラルベキモノニ非ズ（大正十三年（レ）第二二七〇號同十四年二月二十五日本院判決參照）。」

其の他、機關手についての一六、一七、一九の諸判決參照。

### 電車運轉手の義務について——

〔二〕大判大正三・四・一六刑二同年（レ）五六二號（後出五〇）——

「行政上特殊ノ危険業務ヲ行フ者ニ對シテ特殊ノ取締規則ヲ設ケ、危険ノ發生ヲ豫防スルハ通例ナリト雖モ、其取締規則ハ普通ニ危険發生ノ虞アル行爲ヲ取締ルニ過ギズ、其以外ニ於テ業務執行者ヲシテ、法律上若クハ慣習上必要トスル一般ノ注意義務ヲ嚴守セシムルコトヲ要求スルハ、固ヨリ明文ヲ缺タザルヲ以テ、特ニ之ヲ明示セザリシノミ、此等注意義務ヲ免除シタル趣旨ニ非ザルヤ勿論ナレバ、業務執行者ガ行政上ノ取締規則ノ命ズル注意義務ノミ履行スルモ、業務上一切ノ責任ヲ悉シタルモノト謂フベカラズ。」

其の他、電車運轉手についての二九、四一、などの諸判決參照。

驛長の義務について——七三、七五參照。

轉轍手の義務について——七六參照。

企業者の保安施設義務について——八三、八五參照。

## 二

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故（舟橋）

（第五卷 第二號 九三）

五

まづ、従業員（一）の過失（二）行爲（三）により、企業者が使用者としての責任を負ふ場合について説明をしよう。傳統的法律解釋において企業者に責任を認める大多數の場合は、これに屬するのであるが、この方法によつて企業者に責任を負はさんがためには、

（甲）まづ、右の方法によつて企業者に責任を認めんがためには、従業員（一）の選任監督につき企業者が「相當ノ注意ヲ爲シタル」ことを立證しえざることを要する。電鐵企業についての大正三年の判例（次の三判決）によれば、「電氣鐵道會社ノ如キハ被用者ノ選任ニ付キ周到ナル注意ヲ用ユルコトヲ要シ、特ニ其任用セントスル者ガ其從事スベキ業務ヲ執行スルニ適當ナル性格ヲ有スルヤ否ヤニ留意シテ證衡ヲ爲スベキモノトス」としてゐるから、災害を惹起せしめたやうなものは常に不適當な性格を有するものとされ、従つて、企業者は選任についての過失ありとされることとなるであらう。

その後大正六年（次の四判決）に、國有鐵道の機關手に關し、選任監督につき過失なき事例を認めたが、これは異例ともいふべきであつて、それ以後——少くとも大審院判例に現れた範圍では——企業者に責任を認むる多くの事例について、問題はむしろ従業員（一）の過失の有無に集中され、選任に過失あることはこれを當然の前提としてゐるもののごとくである（四〇、四四、五一、五二、五四、六五、六八、七一、七四などの諸判決参照）。

〔三〕大判大正三・六・一〇刑三同年（れ）一〇七九號（錄二〇輯一一五七頁、抄錄）  
（五八卷七一八五頁）

土佐電氣鐵道の事件。電車運轉手の業務上過失致死傷の刑事事件に附帶する私訴。――

一 「民法第七百十五條第一項但書ニ所謂相當ノ注意ナルモノハ、使用者ノ事業ノ性質ニ依リ自ラ其程度ヲ異ニスルモノニシテ、電氣鐵道ヲ市街ニ敷設シ乘客運送ヲ業トスル上告會社ノ如キハ、其事業ノ性質上被用者ノ選任ニ付キ周到ナル注意ヲ用ユルコトヲ要シ、特ニ其任用セントスル者ガ其從事スベキ業務ヲ執行スルニ適當ナル性、格ヲ有スルヤ否ヤニ留意シテ證衡ヲ爲サザルベカラズ。……縱シヤ該會社ガ、高知縣知事ノ認可ヲ得タル規定ニ依リ同人ヲ選任シタリトスルモ、相當ノ注意ヲ用キタルモノト謂フヲ得ズ。」

二 「民法第七百十五條第一項ハ、被用者ガ使用者ノ事業ノ執行ニ付キ故意又ハ過失ニ因リ第三者ニ損害ヲ加ヘタルトキハ、一應ノ推測トシテ使用者ハ被用者ノ選任及其事業ノ監督ニ付キ相當ノ注意ヲ缺キタルモノトシ、使用者ヲシテ之レガ賠償ノ責ニ任ゼシムルコトト爲シ、使用者ニ於テ其選任及監督ニ付キ眞實相當ノ注意ヲ用キタルコトヲ證明シ得タル場合ニ限り、使用者ニ賠償ノ責任ナキコトヲ規定シタルモノト解釋スベキヲ以テ、上告會社ノ被用者高井芳吉ガ、其事掌タルノ業務ニ違背シ第三者ニ損害ヲ加ヘタルコトニ依リテ、一應該會社ハ同人ノ選任ニ付キ相當ノ注意ヲ缺キタルモノト推測スルハ敢テ不當ニアラズ。」

三 「既ニ該會社ガ同人ノ選任ニ付キ相當ノ注意ヲ用キタルコトヲ認ムルヲ得ザル以上ハ、縱シヤ同人ノ監督ニ付キ相當ノ注意ヲ用キタリトスルモ、該會社ハ結局同人ノ第三者ニ加ヘタル損害ニ付キ賠償ノ責ヲ辭スルコトヲ得ザルモノニシテ、從テ監督ニ關スル注意ノ有無ハ該會社ノ賠償責任ヲ決スルニ必要ノ事項ニアラズ。」

〔四〕 大判大正六・一・二六民一大正五(れ)二七六九號(新聞一二二五號)三一頁

滿五年二ヶ月の小兒が貨物列車に轢殺された事件。――

原判決には「被控訴人が其監護ノ責任ニ背キ、五年二箇月ノ小兒作治ヲ何等ノ監督者ナクシテ危險ナル鐵道線路附近ニ放判例に現れたる鐵道及び電氣交通事故(舟橋) (第五卷 第二號 九五) 七



置シタリシハ、失當ノ甚シキ次第ナルノミナラズ、機關手式井滿ハ、相當修業ノ上優秀ナル成績ヲ以テ機關手ト爲リ、又機關庫舍宿所ノ舍監ヲ爲シ居リ、且ツ大正三年七月機關手ト爲リタル以後一回ノ事故モ發生セシメタルコトナキコトハ明カナレバ、控訴人が滿ヲ機關手トシテ使用スルニ付選任ニ關シ相當ノ注意ヲ缺キタルモノト云フコトヲ得ズ。又控訴人ハ列車運轉信號取扱心得及機關車乗務員心得等ノ規定ヲ設ケ、被用者タル機關手ニ事故發生セシメザル様監督シ居ルノ外、機關庫主任等ノ監督ヲ置キ機關手滿等ノ職務上ニ付注意監督シ、右監督者等ハ時ニ列車ニ乘リ込シテ監督スルコトアルノミナラズ、毎月機關手會・事故防止會等ヲ催シ、右監督者ヲ以テ機關手滿等ニ對シ十分注意シテ事故ヲ發生セシメヌ様爲スベシト戒告ヲ與ヘ、尙又其注意事項ヲ機關庫若クハ驛ニ揭示シ機關手滿等ニ對シ毎日執務前ニ之ヲ一讀セシメ居ルコトハ、之ヲ認定シ得ルヲ以テ、控訴人が前示ノ如キ成績優秀ナル機關手滿ニ對シ右ノ程度ヲ以テ爲セル監督ハ其事業ノ監督ニ付テモ相當ノ注意ヲ怠ラザリシモノト云フベシ。故ニ、控訴人ハ民法第七百十五條第一項但書ノ規定ニ則リ、右機關手式井滿ノ所爲ニ關シ使用者トシテ被控訴人ニ對シ損害ヲ賠償スベキ義務ナキモノナリトス、トアリテ、私訴被上告人ニ損害賠償ノ義務ナキ理由ヲ詳述シアリ。由是觀之、原審ハ、認定事實ニ對シ適切ニ法律ヲ適用シアリテ、何等所論民法ノ解釋ヲ誤リタル點アルコトナク、又吾人ノ實驗則ニ背キテ事實ヲ不當ニ認メタル廉アルコトナシ。」

(乙) 次に、被用者たる従業員自身についての不法行為の成立、従つてその過失の存在を、必要とする。(1) そこで、従業員のいかなる行為がその過失とせらるるかが、ここでの中心問題となるのであるから、以下にはこれを判例によつて明らかにする。なほ、この點の參考として、刑法第二二一條の業務上過失その他に關する多數の判例をも引用した。(2)

(1) 大判大正四・一・三〇刑三大正三(れ)三〇九三號錄二一輯五八頁抄錄六一卷七八五六頁。この判決に對しては賛否兩論

があるが(我妻・法學全集三八卷四六二(一八六)頁註一八・一九參照)、企業者責任の理論構成は第七一五條の擴張解釋によるべきでなく、むしろ別途に、企業者自身に直接故意過失の責ありとして企業者自體の責任を認むべきが正當であり、従つて、判例に賛すべきであらう(我妻前掲頁本文參照)。

(2) 従業員の過失の問題については、前掲佐瀬檢事の著書のほか、我妻・法學全集三七卷四三二(一〇六)頁以下、梅原松次郎・「交通事故と損害賠償」(司法研究第一二輯ノ一、昭和五年)、蘆田宅市・「高速度交通機關に因る犯罪定型」(司法研究第一四輯ノ一、昭和六年)など參照。

## 第一 鐵道機關手の過失

判例は、鐵道機關手ならびに電車運轉手に對し、以下の個々の具體的實例が示すやうに、多く、極めて嚴重なる危害防止義務を要求してゐるが、なほ、例へば、運轉についての時間嚴守の要求も、「人命財産」の保護のための危害防止義務に從屬せらるべきものなることを言明してゐる。――

〔五〕大判大正一四・六・四刑五同年(れ)五六八號(集四卷三六三頁、新聞二四)  
(三二號一二頁、後出一四)

「列車が如何ニ發着時間ノ嚴格ヲ尊ブトスルモ、現ニ人命財産ニ危險ノ虞アル場合ニ於テモ尙、之ヲ省ミズシテ時間ヲ勵行セシムベキ理由毫無存セザル」ものとす。

〔六〕大判昭和三・一〇・一〇刑三同年(れ)二二四三號(後出二一)

「汽車ノ運轉時間ナルモノハ、天災事變ハ勿論、旅客又ハ公衆ニ對スル危險防止ノ必要其ノ他已ムヲ得ザル事由アル場合判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 九七)

九

ニ於テハ、機關手ハ必ズシモ之ヲ遵守スルコトヲ要セザルハ言フ俟タザル所ナレバ、所定ノ運轉時間ヲ遵守スルコト能ハザルノ結果ヲ生ズレバトテ、機關手ノ危害防止ノ爲ニスル注意義務ヲ免除スルノ理由トナラズ。」

### A 一般線路上進行中において

鐵道機關手は、一般線路上進行に當つては、後述踏切などにおけると異り、豫め警笛を鳴らして列車の進行を警告する義務はないが、現實に危害發生の虞れあることを發見し、または發見しうべかりし場合には、警笛吹鳴・徐行・急停車などの義務を生ずる。すなはち、

(1) 機關手は、他にいかなる重要な職務があつても、常に前方注視の義務を負ひ、危害を發見しうべき場合には必ずこれを發見するを要す。もしこれを怠り、發見しうべき場合に發見せざるときは、機關手の過失となる。――

〔七〕大判昭和六・一二・二刑三同年（れ）一一〇三號（新開三三七〇號）――

落石に衝突脱線、負傷者を出した事件。

一 「鐵道運轉手が、機關車ヲ運轉スルニ方リ其ノ執ルベキ職務ハ一ナラザルコト所論ノ如シト雖、機關車ノ進路ノ前方ヲ注視シ危險ノ發生ヲ未然ニ防止スル爲周到ナル注意ヲ爲スハ、其ノ主要ナル職務ニシテ、此ノ注意ヲ怠リ人ヲ傷害シタルトキハ、業務上過失傷害罪ノ責任ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。原判決ノ說示ニ依レバ被告人ハ鐵道省機關手ニシテ判示列車ニ乗務シ、自己ノ運轉責任ヲ以テ機關手見習米井富次ヲシテ之ヲ運轉セシメタル處、判示墜道ヲ出ヅルト同時ニ相當ノ注意ヲ用ヒテ前方ヲ注視セバ、落石ニ因ル障礙ヲ確認シ得ベカリシニ、此ノ注視ヲ爲サザル爲、列車ハ右落石ニ衝突シ、其

ノ結果機關車及貨車ヲ脱線顛覆セシメ、判示ノ人々ヲシテ傷害ヲ被ラシメタルモノナレバ、其ノ行爲ハ業務上必要ナル注意ヲ怠リ因テ人ヲ傷害シタルモノニシテ、業務上過失傷害罪業務上過失汽車顛覆罪ヲ構成スベク、從令被告人ガ所論ノ如ク他ノ職務ニ付周到ノ注意ヲ盡シタリトスルモ、重要職務ニ屬スル前方注視ヲ爲スノ餘地アリナガラ、之ヲ爲サザルコト判示ノ如クナル以上ハ、前示犯罪ノ責任ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。」

二 「運輸運轉従事員職制及服務規程第四章機關庫電車庫檢車所従事員第五十四條ニ、機關手見習ハ機關手ノ指導ニ依リ機關車ノ運轉作業ヲ練習シ其ノ熟達ニ努ムベシトアルヲ以テ、機關手ハ機關手見習ヲ指導シテ機關車ヲ運轉スベキモノナルコト明カニシテ、隨ツテ機關手見習ノ機關車運轉ニ付其ノ責ニ任ズベキハ當然ノ筋合ナルノミナラズ、判示列車ヲ運轉シタル機關手見習糸井富次ノ座席ヨリシテハ判示ノ場所ノ見通シ幾分不十分ナルモ、之ニ反對セル右側ノ窓ヨリハ前方ヲ完全ニ見通シ得ベキヲ以テ、被告人ニ於テ判示墜道ニ出ヅルト同時ニ前方ヲ注視セバ、落石ニ因ル障礙ヲ確認シ得ベク、直ニ糸井見習ニ指圖シ急停車ノ措置ニ出デシナレバ、容易ニ事故ヲ未然ニ防止シ得ベカリシニ拘ラズ、前方注視ヲ爲サザリシ爲、判示ノ如ク列車ヲ落石ニ衝突セシメ人ヲ傷害スルニ至ラシメタルモノナレバ、判示事故ノ發生ハ被告人ガ此ノ注意ヲ怠リタルニ因ルモノナルコト判文上明ニシテ、被告人ハ之ニ因リ生ズル責ニ任ズベキヤ論ヲ俟タズ。」

(2) 機關手は、現實に危害發生の虞れある事實を發見した場合には警笛吹鳴・徐行・急停車等適宜の處置を講ずる義務がある。この義務の内容は、その危害が、通行人その他線路上に在る者について生ずる場合と、岩石線路上落下のごとく汽車自體、從つて乗客について生ずる場合とにおいて趣を異にすべく、また、同じく線路上に在る者についても、それが通常の通行人であるか、或ひは避難に慣れた線路工夫・人夫などのごとき従業員であるか、或ひは幼児のごとくそれ自身避難しう

る能力に乏しき者であるかについて區別せらるべきであらう。

### イ 前方線路上またはその附近に通常の通行人ある場合

機關手が、線路附近「列車ノ進行ニ因リテ事故ヲ生ズル虞アル危険地帯」を歩行せる者を認めたる場合には、「警笛ノ吹鳴又は急停車ノ措置」に出づるを要し、これをなさざるときはその過失となる。――

### 〔八〕大判昭和五・二・二〇刑二昭和四（れ）一五〇七號（新聞三〇九八號）

「被害者ハ、進行スル列車ノ前方ヲ急ギ足ニテ、若シ、二、三尺移動スルニ於テハ、列車ニ接觸スルノ虞アル地點ヲ歩行シ居タルモノニシテ、急速度ナル列車ノ如キ物體ガ二、三尺ノ距離ヲ通過スルトキハ、之ガ爲ニ惹起セララルル眩暈又ハ空氣ノ流動等ニ因リ歩行者ガ顛倒スル等二、三尺ヲ移動スルコトアルベキハ之ヲ想像スルニ難カラザルヲ以テ、本件ニ於テ被害者ハ、列車ノ進行ニ因リテ事故ヲ生ズルノ虞アル危険地帯ヲ歩行セルモノト謂フベシ」。従つて「機關車運轉手タル被告人ハ、叙上ノ如ク被害者ノ危険地帯ヲ歩行セルヲ認メタルニ拘ラズ、危険ナキモノト輕信シ、當然執ルベキ警笛ノ吹鳴又ハ急停車ノ措置ニ出デズ、依然四、五哩ノ速力ヲ以テ列車ノ進行ヲ繼續シ、機關車ノ聯結機取付板ヲ被害者ニ衝突セシメ、因テ被害者ヲ死ニ致シタル……モノナレバ、本件事故ハ被告人ガ其ノ職務上ノ注意ヲ怠リ列車ヲ進行セシメタルニ基因スルモノト認むべきである。

線路上通行人ある場合については、ヨリ高さ程度において右と同様のことが要求せられるであらう。これに關する判例としては――

〔九〕大判大正五・六・一九刑二同年(れ)一一四七號(錄二二輯一一一九頁、抄錄六六卷八)——

「被告人ハ機關士トシテ列車操縦中、約一町餘ノ前方ニ於テ末永仁五郎ガ列車ト同方向ニ軌道ヲ步行セルヲ認メナガラ、列車接近セバ必ズ避難スルモノト輕信シ、何等ノ注意、信號ヲ與ヘズ其儘進行ヲ繼續シ、仁五郎ヲ距ル約十間計リノ距離ニ接近シタル後俄カニ非常汽笛ヲ吹鳴シ且制動機ヲ使用シテ列車ヲ運轉ヲ停止セシメントシタルモ、列車ハ惰力ノ爲メ其進行ヲ停止スルニ至ラズ、遂ニ仁五郎ヲ轢殺シタ」といふ事案について——

「被告人ハ當初末永仁五郎ヲ認メタル當時ニ在リテ、既ニ違法有害ノ結果ノ發生ヲ避クルニ付キ業務上爲スベキ必要ノ注意ヲ缺キタルニ原因シ末永仁五郎ヲ轢殺シタルモノニシテ、被告人ガ、仁五郎ヲ距ル約十間許リノ距離ニ接近シタル後警告及ビ停車ノ方法ヲ講ジタルハ、既ニ相當ノ時期ニ遅レタルモノナルコト明カナリトス。」

但し、通行人においてすでに危険を覺知し線路に差掛ることを避けつつありと認むべき場合には——  
後述踏切通行人におけると同様——警笛を吹鳴する義務なしとみるべきであらう(後出三三判決)。

口 前方線路上に幼児ある場合

この場合においても機關手は、警笛吹鳴・徐行・急停車などの義務がある。——

〔一〇〕大判大正二・一〇・二二刑二同年(れ)一一六八號(集二卷七三八頁、判民)——

「被告ハ、列車ニ機關手トシテ乗務シ、一時間十六哩ノ速力ヲ以テ進行中、其線路上ニ於テ一年後一年有の幼児たる——横内某ガ遊ビ居リタルトコロ、同場所ハ南方約二町ノ汽罐車上ヨリ優ニ望見シ得ベキヲ以テ、此ノ場合其ノ進路ノ前方ヲ警戒シ警笛ヲ鳴ラシ、其ノ他危険ノ注意ヲ與フル方法又ハ徐行急停車等危害ヲ未然ニ豫防スベキ機宜ノ方法ヲ講ズルニ於テハ、

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 卷二號 一〇一) 一三

右横内某ヲ轢殺スル虞ナカリシニ拘ハラズ、此等業務上必要ナル注意ヲ怠リ、遂ニ同兒ヲ轢傷シ因テ死ニ致ラシメタ」事案につき――

「原判決ノ判示ハ、被告ガ危害ヲ未然ニ豫防スベキ如何ナル機宜ノ方法ヲモ講ゼザリシコトヲ以テ業務上必要ナル注意ヲ怠リタルモノト認メタル趣旨ナリト解スベク、警笛ノ如キハ生後一年有半ノ幼兒ニ對シテ奏效セザルコトアルハ洵ニ所論ノ如シト雖、場合ニ依リテハ他人ニ警告ヲ與ヘテ之ヲ救出ス機會ヲ提ヘシムルコト絶無ト云フベカラズ、且、原判決ハ徐行急停車等危害ヲ未然ニ豫防スベキ機宜ノ方法ヲ講ズルニ於テハ、轢殺ノ虞ナカリシニ拘ハラズ、此等業務上必要ナル注意ヲ怠リ、其ノ儘進行シタル點ニ重キヲ措キテ、被告ノ業務上ノ過失ヲ認メタルモノナルヲ以テ、其ノ判示ニハ何等理由ノ不備アルコトナク、又本件ノ發生ノ當時、親權者又ハ後見人ニ過失ノ存スルト否トハ、刑法上被告ニ對シ業務上ノ過失ニ因ル致死罪ノ成立ニ消長ナシ。」

### ハ 前方線路上またはその附近に線路従業員ある場合

機關手は、線路上において作業中の工夫に對しても、警笛吹鳴義務あることもちろんであるが、一回長緩汽笛を吹鳴して警告を與へてもこれに氣付かずしてなほ作業中のものがある場合には、さらに短急汽笛吹鳴または急停車などの措置を講ずる義務がある。――

〔二一〕大判昭和四・六・二八刑四同年（れ）五四九號（新聞三〇二〇號）――

「被告人ハ判示列車ノ機關手トシテ乗務シ進行中、同列車ガ轢生驛構内ニ入ラントスルニ際シ同所前後ガ千分ノ一乃至三ノ下リ線路ナルコト、及同列車ハ機關車ノミ制動力ヲ有シ急停車容易ナラザルコトヲ知リナガラ、前方約百米ノ距

離ニ於テ多數工夫ガ線路作業ニ従事セルヲ認メタルモ、工夫等ニ於テ適宜自ラ避讓スベシト爲シ、一回長緩汽笛ヲ吹鳴シ、一部ノ工夫避讓シタルヨリ全部避讓シタルモノト誤信シ、不注意ニモ工夫原忠雄ノ作業中ナルニ心附カズ、短急汽笛ノ吹鳴又ハ急停車等其ノ他機宜ニ適應スル處置ヲ取ラズシテ進行シ、約九米突ヲ距ル地點ニ到リ始メテ原忠雄ニ衝突スルノ避ケ難キヲ覺知シ、警笛ヲ吹鳴シ急停車ヲ試ミタルモ及バズ、機關車ノ前端梁右端ヲ忠雄ノ頭部ニ衝突セシメ因テ同人ニ傷害ヲ加ヘタルモノナレバ、原判決ハ業務上過失傷害罪構成ノ事實ヲ說示スルニ於テ缺クル所ナリシ。

線路附近において作業中の入夫に對しても、同様である。――

〔二二〕大判昭和六・二・二六刑二昭和五(れ)二〇五七號(新聞三三二〇號)――  
一一頁

「列車通過ノ軌條ニ向ヒ上半身ヲ前方ニ屈メ俯向キ專心轉轍器ノ基礎コンクリート型板取外シ作業ニ従事シ居リタル幸右衛門(入夫)ノ頭部ト西側線路トノ距離ガ二尺餘ニシテ、而モ判示機關車ニハ判示ノ如キ西側軌條ヨリ約二尺一寸五分外側ニ突出シ地上ヨリ高サ一尺六寸五分ノ二段ヨリナル鋼鐵製階段アルガ故ニ、其ノ儘進行スルニ於テハ右階段ガ作業中ノ幸右衛門ノ身體ニ衝突スル危險アルニヨリ、斯クノ如キ場合ニハ、機關手タル被告人ガ列車ヲ運轉シテ該箇所ヲ通過セムトスルニハ直ニ注意汽笛ヲ吹鳴スルハ勿論、幸右衛門ノ動止ニ留意シ、必要ニ應ジ右箇所前ニ於テ急停車ヲ爲シ得ル程度ニ速力ヲ遞減調節シテ臨機應變ノ手段ヲ爲シ、以テ事故ノ發生ヲ未然ニ防止スベキ業務上必要ナル注意ヲ爲スベキ義務アルニ拘ラズ、不注意ニモ右幸右衛門ト軌條トノ間隔四尺餘アリテ列車ガ其ノ儘進行スルモ何等危險ナキモノト輕信シ、注意汽笛ノ吹鳴並ニ速力ノ減節急停車等ノ措置ヲ執ルコトナク其ノ儘進行セシメタル爲、該箇所ニ於テ右階段ヲ幸右衛門ノ頭部ニ衝突セシメタルハ、全ク業務上必要ナル注意ヲ怠リタルモノト謂フべし。」

## 二 前方線路上に落石ある場合

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一〇三) 一五



機關手は直ちに急停車の措置を講ずる義務がある（前田七判）  
（決参照）。

## B 鐵橋上を進行するに際して

機關手は、鐵橋通過に當つても前方注視の義務を負ひ、危害發生の虞れある事實を發見しうべき場合にこれを發見することを要し、而して、現にこれを發見したるときは、警笛吹鳴或ひは徐行急停車など臨機の處置をとることを要す。――

〔二三〕大判大正一三・四・四刑六同年（れ）二一五號（集三卷三〇三頁、判民）――  
（三二事件（舟橋））――

鐵橋上通行人を發見せずして轢殺。――

「鐵道機關手ハ、機關車ヲ運轉スルニ際リテハ、不斷其ノ進路ノ前方ヲ警戒シテ、危害ノ發生ヲ未然ニ防止スル爲、周到ナル注意ヲ爲スコトヲ要スルモノナルヲ以テ、若シ線路内ニ立チ入ル者アリタル場合ニ於テハ、其ノ者ガ自ラ避難シ能ハザリシヤ否ヤニ論ナク、或ハ警笛ヲ鳴ラシテ之ニ注意ヲ與ヘ、或ハ事情ニ應ジ徐行若クハ急停車ヲ爲ス等相當臨機ノ處置ヲ執リ以テ衝突ヲ豫防セザルベカラズ。故ニ、苟モ業務上此ノ注意ヲ怠リ、衝突ニ因リ人ヲ死傷ニ致シタル以上ハ、刑法第二百一條ノ犯罪ヲ構成スルモノトス。」

## C 踏切通過に際して

(1) 現實に危害發生の虞れある事實を發見する以前において――

イ 機關手は、一般線路上進行の場合よりも、ヨリ強き注意をもつて、前方を注視すべき義務を

負ひ、踏切における危害發生の虞れなきや否やを確かむるを要し、かかる虞れあるにかかはらずこれを發見しえざる時は、——たとひ警笛は鳴らしたとしても——その過失となる。而して、この理は、正規の踏切のみならず、踏切小徑のごとく「平素人ノ線路ヲ横斷スル場所」についても適用がある。——

〔二四〕大判大正一四・六・四刑五同年(れ)五六八號(集四卷三六三頁、新開二四三二號一二頁)——

「鐵道機關手ノ如ク機關車操縱ノ任ニ當ル者ハ、通常人ニ比シ重キ注意義務ヲ負擔スベキコト勿論ナルヲ以テ、苟モ危險發生ノ虞アル場合ニハ、其ノ豫防ニ付周到ノ注意ヲ拂ハザルベカラザルモノトス。故ニ、若シ列車ガ、平素人ノ線路ヲ横斷スル場所ヲ進行スル前ニ當リ、地形其ノ他ノ事情ニ因リ自席ヨリ該場所ヲ望見スル能ハズ、機關助手ノ座席ヨリスレバ之ヲ望見シ得ル場合ニ在リテハ、單ニ警笛ヲ鳴ラスノミヲ以テ足レリトセズ、助手ニ命ジテ前方該場所ヲ注視セシメ、若シ横斷者アリテ危險ノ虞アルニ於テハ、速カニ之ヲ報知セシメ、以テ危險豫防ノ手段ヲ構ズルハ、其ノ當然ノ職責ナリト謂ハザルベカラズ。蓋シ、單ニ警笛ヲ鳴ラスノミニテハ、尙横斷者ガ躰又ハ其ノ他ノ事情ニ因リ列車ノ進行ニ氣付カザル虞アルベキヲ以テナリ。原判決ノ判示スル所ニ依レバ、被告ハ鐵道機關手トシテ機關車ヲ操縱シ、平素人ノ線路ヲ横斷スル場所ニ差懸ル前自席ヨリ前方ヲ望見シ得ザルモ、機關助手ノ座席ヨリハ早ク之ヲ望見シ得タルニ拘ラズ、單ニ警笛ヲ鳴ラシタルノミニシテ助手ニ命ジテ横斷者ノ有無ヲ注視シ之ヲ報知セシムルノ手段ヲ執ラザリシガ爲ニ、遂ニ機關車ヲ西島某女ニ衝突セシメタル結果、同人ヲ死ニ致シタリト云フニ在ルガ故ニ、被告ニ業務上過失傷害致死ノ罪責アルコト明白ナリ。」

しかし、前方注視義務を怠らざりしとするもなほ、事故の生ずべかりし場合には、機關手の過失

とはならない。——

〔一五〕大判昭和四・四・二刑五昭和三（れ）一三九五號（新聞三〇〇六號）——

機關手たる被告人は前方注視の義務は怠つたが、假りに怠らなかつたとして、踏切線路上の幼児（二年九ヶ月）を發見後直ちに警笛を吹鳴し非常制動の措置を執つたとしても、幼児みづから逃避しえず、また幼児の危険を救はんとて馳けつけた者も救出する時間がなくて、轢殺の危害を未然に防止しえない場合には、かゝる措置を執らなかつたのが幼児轢死の原因とは云へない。従つて「本件公訴事實ハ犯罪ノ證明ナキモノト認メザルベカラズ。」

口 特殊の状況にある踏切通過に當つては、その通過前——汽笛吹鳴警標の設置あると否とを問はず——警笛を吹鳴すべき義務がある。すなはち、——

機關車より踏切通行人を、また踏切通行人より汽車を見通し難く、踏切番人なく、且つその附近に人家があつて住民の踏切を通過する者あるがごとき状況にある踏切を通過するに當つては、汽笛吹鳴警標なき場合といへども、警笛を吹鳴するを要す。——

〔一六〕大判大正一五・二・二刑六大正一四（れ）一八二九號（集五卷一〇頁、新聞二五六〇號一五頁）——

「被告人ハ鐵道省機關手ニシテ二等急行列車ヲ牽引シ——本件——踏切ノ手前約一町五十四間ノ箇所ニ差掛リシガ、同所ハ線路彎曲シ右方ニ石崖及堤塘アル爲、右踏切ノ手前四十四間ノ箇所マデ進行スルニ非ザレバ機關手ハ坐席ヨリ右踏切ヲ見透シ難ク、又前記線路ノ彎曲部ニ差掛ル迄ハ同踏切ヨリ汽車ノ進行シ來ルヲ認ムルヲ得ザル状態ニ在リ、而シテ同踏切ニハ踏切番人ノ設ケナク、其ノ附近ニハ人家アリテ住民ノ右踏切ヲ通過スルモノアル」場所に於て、「被告人ハ不注意ニモ汽笛ヲ吹

鳴シテ前方ヲ警戒セズ漫然進行シ、坪田甲(當三年)ガ——高齡ノ祖母數歩ノ後ニ附添ヒ——踏切ヲ通過セムトシタルヲ氣付カズ、之ヲ轢殺シタ」といふ事案について——

「踏切道中、通行頻繁ナルカ若ハ其ノ事由ニ因リ列車通過ノ際常時汽笛ヲ吹鳴スルノ必要アル箇所ト否ラザル箇所トガ存在スベキヲ以テ、法ハ特ニ運轉取扱心得第百九十四條ノ規定ヲ設ケ、踏切道ニ對シ汽笛吹鳴警標ノ設アル箇所ニ在テハ列車ハ其ノ箇所ヲ通過スル際常ニ必ズ汽笛ヲ吹鳴シテ合圖ヲ爲サルベカラザルコトヲ明ニシ、其ノ汽笛吹鳴警標ノ設ナキ箇所ニ在リテハ、事故ヲ惹起スベキ虞アル場合ノ如キ、一般業務上ノ注意ヲ以テ、緩急ニ應ジ機宜ノ處置ヲ執リ、事故ヲ惹起セザル様努ムル所ニ任セ、列車通過ノ際常ニ必ズシモ汽笛ヲ吹鳴スルノ要ナキモノト爲シタルニ外ナラザレバ、機關手ハ機關車ニ乗務シテ列車運轉ニ從事スルニ方リ、踏切道ニ對シ、縱令汽笛吹鳴警標ノ設ナキ箇所ナリトモ、事宜ニ依リ汽笛ヲ吹鳴シテ列車ノ通過ヲ合圖シ、以テ危險ヲ未然ニ防止スルノ業務上注意義務ヲ負擔スルモノト論定スルヲ、法意ニ適シタル正當ノ解釋ト爲サザルヲ得ズ。然ラバ縱令判示踏切道ハ汽笛吹鳴警標ノ設ナキ箇所ナリシコト所論ノ如シトスルモ、原判決ガ判示事實ヲ認メ、判示ノ場合ニ於テ被告ハ汽笛ヲ吹鳴スベキ業務上ノ注意義務ヲ有スルニ拘ラズ、之ガ注意ヲ怠リ判示坪田甲ヲ轢殺シタル旨判示シ、之ヲ刑法第二百一十一條ニ問擬シタルハ正當」である。

〔一七〕大判昭和二・五・三刑六同年(れ)三二五號(新聞二七) (七號六頁)——

踏切の狀況がどうであつたかは、知りえない。恐らく、右の大正十五年の判決におけるそれと、大差ないのであらう。判文また、ほとんど右の判決の繰返しである。

「國有鐵道職員服務規程第十五條ニ、職員ハ擔當若ハ管掌事務ニ關シ事故ヲ惹起セシメザル様努ムベシト規定シ、機關手モ亦國有鐵道職員トシテ一般ニ同條所定ノ業務上注意義務ヲ有スルコト明ナルヲ以テ、所論運轉取扱心得第百九十四條ニ『列車ハ踏切道ニ對シ汽笛吹鳴警標ノ設アル箇所ヲ通過スル際ハ長緩汽笛一聲ノ合圖ヲ爲スベシ』ト規定シタルガ爲ニ、踏切

道ニ對シ汽笛吹鳴警標ノ設ナキ箇所ニ在リテハ列車通過ノ際絕對ニ汽笛吹鳴ノ義務ナキモノト解スベキニアラズ、蓋シ踏切道中、通行頻繁ナルカ若ハ其ノ事由ニ因リ列車通過ノ際當時汽笛ヲ吹鳴スルノ必要アル箇所ト否ラザル箇所トガ存スベキヲ以テ、法ハ特ニ前示運轉取扱心得第百九十四條ノ規定ヲ設ケ、踏切道ニ對シ汽笛吹鳴警標ノ設ケアル箇所ニ在テハ、列車ハ其ノ箇所ヲ通過スル際常ニ必ズ汽笛ヲ吹鳴シテ合圖ヲ爲サザルベカラザルコトヲ明ニシ、其ノ汽笛吹鳴警標ノ設ケナキ箇所ニ在リテハ、事故ヲ惹起スベキ虞アル場合ノ如キ、一般業務上ノ注意ヲ以テ緩急ニ應ジ機宜ノ處置ヲ執リ、事故ヲ惹起セザル様努ムルニ任セ、列車通過ノ際常ニ必ズシモ汽笛ヲ吹鳴スルノ要ナキモノト爲シタルニ外ナラザレバ、機關手ハ機關車ニ乗務シテ列車運轉ニ従事スルニ方リ、踏切道ニ對シ假令汽笛吹鳴警標ノ設ケナキ箇所ナリトモ、事宜ニ依リ汽笛ヲ吹鳴シテ列車通過ヲ合圖シ、以テ危険ヲ未然ニ防止スルノ業務上注意義務ヲ負擔スルモノト論定スルヲ妥當ト爲スガ故ナリ（大正十四年（レ）第一八二九號同十五年二月二日當院第六刑事部判決參照）。然ラバ、假令判示踏切道ニハ汽笛吹鳴警標ノ設ケナキ箇所ナリシコト所論ノ如シトスルモ、原判決ガ判示事實ヲ認メ、判示ノ場合ニ於テ、被上告人ハ、業務上ノ注意義務トシテ汽笛ヲ吹鳴シ判示踏切道ニ對シ列車ノ通過ヲ合圖シ危険ノ發生ヲ未然ニ防止スベキモノナルニ拘ラズ、其ノ義務ヲ怠リ汽笛ヲ吹鳴セズシテ進行シタル爲、判示自動車ニ衝突セシメ、因テ判示伊庭芳松及阪本駒吉ヲ傷害死ニ致シタル旨判示シ、之ヲ判示法條ニ問擬シタルハ正當」である。

なほ、いはゆる未開通踏切においては、かかる義務は幾分緩和されるやうである。――

〔二八〕 大判昭和二・一・二二刑四同年（レ）六三七號（新聞二七七）  
（八號七頁）――

「（一）本件事故ノ發生シタル踏切ハ、同所附近ニ於ケル道路工事未完成ノ爲メ該工事従業者等ニ於テ時々同所ヲ進行スルニ止リ、未ダ踏切トシテ公認セラルルニ至ラズ、從テ當局ヨリ機關手ニ對シ踏切指定ノ通告ヲ爲サザリシコト、（二）被告人ガ

該踏切ヲ距ル約百十五間手前ノ地點ニ於テ、機關助手ヲシテ右踏切ヲ超ユル前方ヲ注視セシメ進行安全ノ報告ヲ得テ列車ノ運轉ヲ繼續シタルコト、(三)被告人ガ該踏切ヲ距ル約四十間手前ニ於テ湯原恒藏ノ踏切内ニ在ルヲ認メ、急停車ノ處置ヲ執リタルコト、(四)湯原恒藏ガ出雲製鐵株式會社工場ニ於ケル機械ノ音響ニ妨ゲラレ近距離迄列車ノ進行シ來レルニ氣付カズ踏切内ニ荷車ヲ曳キ入レタル事實ヲ確認シ得ベク、此等事情ヲ綜合スルトキハ、本件事故ハ、被告人ノ業務上必要ナル注意ヲ怠リタルニ因リ生ジタルモノナルコトヲ認ムルニ足ラズ。」

(2) 現實に危害發生の虞れある事實を發見した以後においては、警笛・徐行・急停車など機宜の處置をとることを要す。すなはち、

(一) 前方に踏切を通過せんとして近づきつつある通行人を發見したる場合につき――

〔二九〕大判大正一四・一一・九刑二同年(れ)一四〇五號(集四卷六四八頁、新聞)――

「原判決認定ノ如ク、被告ガ原判示列車ノ機關手トシテ同列車ヲ運轉シ、同判示ノ踏切ヲ通過スルニ當リ、同踏切ヲ距ル約七十三間二尺ノ地點ニ於テ、被害者菊地某女ガ、同踏切ヲ通過スルガ爲之ニ向ツテ同鐵道線路西側軌條ヲ距ル約二間ノ地點ヲ進行スルコトヲ認メナガラ、該列車ガ同踏切ヲ通過スルトキマデニハ菊地某女ハ之ヲ通過シ、列車ノ通過ニヨリ危險ナキ地點マデ進行スベシト信ジ、汽笛ヲ吹鳴サズ、且機宜ニ應ジ非常停車ヲ爲シ得ベキ措置ヲ執ラズ、一時間約九哩ノ速力ヲ以テ依然其ノ列車ノ進行ヲ續ケテ該踏切ヲ通過シ、之ニヨリテ遂ニ同踏切附近ニ於テ該列車ヲ菊地某女ノ身體ニ觸レシメ、同人ニ傷害ヲ與ヘタルコトハ、同判決引用ノ證據ニヨリテ之ヲ認メ得ベク、此ノ如キ狀況ノ下ニ於テハ、一般ニ該列車ヲ被害者ニ衝突セシムベキ危險アリト認ムベク、從テ之ヲ探縱スル被告ニ於テ、之ガ危險ノ發生ヲ避ケルガ爲、適當ナル措置ヲ執ラザルベカラザルコト勿論ニシテ、被告ガ、該踏切ヲ通過スルニ當リ、汽笛ヲ吹鳴サズ且機宜ニ應ジ非常停車ヲ爲シ得ベ

キ措置ヲ執ラザリシコトハ、法令ニ於テ特ニ之ヲ命ズル明規ナシトスルモ、條理ニ照ラシ正ニ過失ナリト言ハザルベカラズ。何トナレバ、被害者ハ列車ノ進行ヲ知ラズシテ踏切内ニ進入スルコトアルベキヲ以テ、汽笛ヲ吹鳴シ之ヲ警戒スルノ要アルハ勿論、若シ汽笛ニヨリテ之ガ警戒ヲ爲スモ其ノ效ナク、被害者ガ其ノ踏切内ニ進入スルトキトハ、非常停車ノ方法ニヨリテ之ガ危害ノ發生ヲ防止スルノ外他ニ途ナク、列車ノ運轉ニ當リ至大ノ注意ヲ以テ公共ノ危難ヲ避クベキ職責ヲ有スル機關手タル被告ニ於テハ、此ノ如キ措置ヲ爲スハ、之ガ業務上必要ナル注意ナリト言ハザルヲ得ザレバナリ。」

(二) 現實に被害通行者自體を發見せずとも、「交通ノ要路ニ衝ル」踏切において荷馬車の踏切通行を認めた場合には、たとひ「嚴冬ノ深夜」においても、それに後續する通行人等あることを豫想すべく、これらの者について危害發生の虞れあるが故に、これらの者のために、警笛を吹鳴して警告を與へるか、または急停車處置をとらうるに適當な程度に徐行する必要がある。——

〔二〇〕大判昭和三・三・一五刑二同年(れ)五二號(新聞二八五)七號(一頁)——

一「列車ノ機關手ガ列車ヲ運轉スルニ當リ、危害ノ發生ヲ未然ニ防止スル爲メ業務上周到ナル注意ヲ爲スコトヲ要スルハ國有鐵道職員服務規程第十五條ニ照ラシテ明カニシテ、機關手ガ列車運轉ノ業務ニ從事中、列車進行ノ前方ニ當リ荷馬車ヲ挽キテ踏切ヲ横斷スル者アルヲ目撃シ、加カモ該踏切ニシテ判示ノ如ク交通ノ要路ニ衝ル場所ナルニ於テハ、假令嚴冬ノ深夜ト雖モ、列車ノ進行ニ氣付カズシテ右荷馬車ニ後續セントスル者ノアルベキハ、吾人ノ實驗上當然豫想スベキ事項ニ屬スルヲ以テ、被告人ガ機關手トシテ既ニ判示ノ如ク踏切ヲ通過スル者ヲ目撃シタル以上ハ、其ノ者ガ列車ノ進行ヲ知りシト否トニ拘ラズ、即時後續者ニ對スル危害ヲ未然ニ防止スル爲、氣笛ヲ吹鳴シテ列車ノ進行ヲ警告スルカ、又ハ急停車ノ處置ヲ執ルニ適當ナル程度ニ列車ノ速度ヲ調節スル等、臨機ノ措置ヲ講ズベキ義務アルモノト謂ハザルベカラズ。」

二「運轉取扱心得第九十四條ハ、單ニ列車ハ踏切道ニ對シ汽笛吹鳴警標ノ設アル個所ヲ通過スル際ハ長緩汽笛一聲ノ合圖ヲ爲スベシト規定スルニ過ギズシテ、汽笛ヲ吹鳴スルハ汽笛吹鳴警標ノ設アル個所ニノミ限定シタル趣旨ニ非ズシテ、列車ガ斯ル警標ノ設ナキ踏切ヲ通過スル際、特ニ事故ヲ惹起スルノ虞アル場合ニ、若シ汽笛ヲ吹鳴シ危險ヲ警告セバ容易ニ事故ノ發生ヲ未然ニ防止シ得ベキニ拘ラズ、放任シテ事故ノ發生ヲ願ミザルガ如キハ、機關手ノ一般業務上ノ注意義務ニ違背スルモノト云フベキヲ以テ、縱合上記警標ノ設ナキ個所ナリトスルモ、事宜ニ依リ汽笛ヲ吹鳴シテ列車ノ進行ヲ合圖シテ以テ危害ノ發生ヲ防止スベキ義務アルモノニシテ、此ノ趣旨ハ當院判例ノ是認スルトコロナリトス。……被害者ニ所論ノ如キ過失アリシトスルモ、毫モ被告人ノ犯罪ノ成立ニ影響ヲ及ボスモノニ非ズ。」

(三) 而して機關手が、たとひ踏切手前において一旦汽笛を鳴らした後においても、被害者が踏切を通行せんとするを認めたときは、さらに非常汽笛を吹鳴して警告を與へ、これを阻止することを要する。――

〔三二〕大判昭和三・一〇・一〇刑三同年(れ)一二四三號(集七卷六五二頁、新聞)――

「原判決ハ、被告人ガ判示踏切ヨリ三十間前ノ地點ヨリ十間前ノ地點迄汽笛ヲ吹鳴シタルニ止マリ、爾後之ヲ吹鳴セズシテ漫然進行シ、被害者ガ踏切ヲ通過セントスルヲ認メタルトキ、直ニ非常汽笛ヲ吹鳴スル等汽車ノ前進ヲ警告シテ被害者ノ通行ヲ阻止スルノ舉ニ出ツベキニ拘ラズ、其ノ舉ニ出デザリシ點ヲ以テ、被告人ノ不注意ト爲シタルモノニシテ、毫モ不能ヲ強ユルモノニ非ズ。」又本件事故ノ發生ガ全然被害者ノ過失ニ基因スルニ於テハ、被告人ニ罪責ナキコト勿論ナリト雖、原判示ノ如ク被告人ノ過失ガ致死ノ一因ヲ爲シタル以上、被告人ハ其ノ罪責ヲ免ガルルヲ得ザルモノトス。」

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一一一) 二三



(3) しかし、踏切通行人において「既ニ自ラ其危険ヲ覺知シ線路ニ差蒐ルコトヲ避ケツツアリト認ムルヲ相當トスル場合」、または、「通行人ニシテ一旦危険ヲ避ケ居リタルニ拘ハラズ、忽チ其意思ヲ翻ヘシ突差ノ間ニ線路ニ進入シ」た場合には、汽笛を鳴らして警告を與へる義務はない。――

〔三三〕大判大正八・二・一五刑三大正七(れ)三四七三號(録二五輯一五七頁、抄録七九卷一〇一八五頁、)――

被害者は「汽車ガ踏切近ク進行シ來リタルヲ目撃シ、踏切ヲ距ル約五尺位ノ道路上ニ於テ汽車ノ踏切通過ヲ待合スベク暫時佇立シ居リ乍ラ、汽車ガ踏切ノ前方約十七間ノ箇所マデ進行シ來リタル際、無謀ニモ汽車ノ踏切線路通過ニ先チ同踏切ヲ横斷シ得ベキモノト輕信シ、踏切ヲ横斷スベク線路ニ立入り」、汽車ニ衝突即死した事案につき――

「特定ノ通行人ニシテ既ニ自ラ其危険ヲ覺知シ線路ニ差蒐ルコトヲ避ケツツアリト認ムルヲ相當トスル場合ニハ、必ズシモ此汽笛(注意汽笛)ヲ鳴ラスノ必要ナク、又通行人ニシテ一旦危険ヲ避ケ居リタルニ拘ハラズ、忽チ其ノ意思ヲ翻ヘシ突差ノ間ニ線路ニ進入シ、既ニ注意汽笛ヲ以テ危険ヲ妨止スルニ由ナキ場合ニ於テモ、等シク此汽笛ヲ鳴ラスコトヲ要スルモノニ非ズ。從テ、上叙ノ場合ニ於テ、汽笛ヲ鳴ラザルモ過失アリト爲スコトヲ得ザルモノトス」。

#### D その他一般的に

(1) 機關手は、信號に服従すべく、殊に停車場構内に進入するに當つては場内信號機に注意し、これに従ふ義務がある。――

〔三三〕大判昭和二・二・二四刑三同年(れ)二四二二號(集六卷五八〇頁、新聞)――

場内信號機に注意信號の現示せらるるにかかはらず、これが注視を怠つて進行を繼續したため、轉轍器を割出した事案に於

「苟クモ機關手が列車ヲ運轉シテ停車場構内ニ進入セントスルニ當リ、其ノ場内信號機ニ注意信號ノ現示アリタルトキハ、機關手ハ、其ノ操縱スル列車ガ所謂通過列車ナルト否トヲ問ハズ、必ズヤ其ノ操縱ニ關シ速度ヲ調節シ、其ノ他事故ノ發生ヲ未然ニ防止スルニツキ深甚ノ注意ヲ施シ停車場構内ニ進入スベキハ勿論、特別ノ信號ナキ限り、次ノ信號機ノ在ル箇所又ハ普通停車場スベキ位置ニ於テ該列車ヲ停止セシメザルベカラザルモノナルコト、運轉取扱心得第四百七條ノ解釋上疑ヲ容レザル所ナリ。從テ、機關手ニ於テ叙上列車ノ運轉方法ヲ誤リ、因テ事故ヲ惹起セシメタルトキハ、其ノ結果ニ對シテ過失ノ責ヲ免レザルモノトス。」

(2) また、軌道そのものの状態にも注意すべく、場合によつては、操車係または車掌の合圖に従つて運轉したときでも、この義務は免除されない。すなはち——

(イ) 驛構内にて貨車引込作業をなすに當り、たとひ操車係の合圖あるも、みづからポイントの正位なりや否やを確める義務がある。——

(二四) 大判大正一二・三・三二刑三同年(れ)一二五號(集二卷二八七頁、新聞二一三八號)——

驛構内にて貨車引込作業に従事し、機關車の前部に貨車四十五輛を連結した列車を逆行中、ポイントの反位なりしたため急停車の處置をとりしも及ばず他線上の貨車に衝突せしめたものである。なほ、右ポイントの反位は、約八百二十三呎前の地點から認めうべかりしにかゝはらず、注意しなかつた。——

「凡ソ一定ノ業務ニ従事スル者ハ、其ノ業務ノ性質ニ照シ、危害ヲ防止スル爲實驗法則上必要ナル一切ノ注意ヲ爲スベキ義務ヲ負擔スルモノニシテ、法令上明文ナキ場合ト雖、此ノ義務ヲ免ルベキモノニ非ズ。而シテ機關手ハ、所論規程(汽車

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一一三)

二五

從業員服務規程第三十九條並列車運轉及信號取扱心得第三十條）ニ依リ、操車係ノ合圖アルニ非ザレハ機關車ヲ運轉スルヲ得ザルモ、其ノ合圖ニ從ヒタレバトテ、自ラ前面ヲ注視シ危險ヲ防避スルニ必要ナル注意義務ヲ盡サザル以上ハ、自ラ過失ノ責任ヲ免ルベキモノニ非ズ。」

（ロ）事故發生後は特に高度の注意義務を要求されるから、たとひ車掌の合圖あるも、みづから轉轍器の状態を調査するを要す。――

〔二五〕大判昭和二・二・二四刑三同年（レ）一四二一號（前出二三）――

機關手が注意信號を無視したため轉轍器を割出したところ、車掌の現示した信號に基いて退行運轉をしたので、脱線事故を生ぜしめた事案につき――

「運轉取扱心得第四十一條ニハ、所論ノ如ク、列車ガ停車場ニ到着ノ際停車位置ヲ誤リタルトキハ機關手ハ車掌ノ指示ヲ待テテ進退スベシ、此ノ場合其ノ前進ニ在リテハ後部車掌、退行ニ在リテハ前部車掌（前部車掌乗務セザルトキハ後部車掌）ニ於テ入換手信號ヲ現示スベシト規定シ在リテ、機關手ハ車掌ノ指示ニ基キ列車ノ進退ヲ爲シタルトキハ、其ノ運轉ニ關シ何等ノ過失ナキモノノ如ク見ユルモ、右ハ列車ガ停車場ニ到着シタル際、單ニ停車位置ヲ誤リタル場合ニ於ケル通常ノ運轉方法ヲ規定シタルニ過ギズシテ、本件ノ如ク既ニ危險事故ヲ生ジタル場合ニ在リテハ、該規定ニ基キ運轉ヲ爲シタルノ故ヲ以テ、機關手トシテ完全ニ其ノ職責ヲ盡シタルモノト云フヲ得ズ。蓋シ、機關手トシテ列車ニ乗務スル者ハ、其ノ操縦運轉ニ關シ生ズルコトアルベキ危險事故ノ發生ヲ未然ニ防止スルニ付、細心ノ注意ヲ爲サザルベカラザルト同時ニ、苟モ一旦事故ヲ惹起シタルトキハ、之ニ對スル應急ノ處置ヲ爲スニ付敏速果斷細心ヲ旨トシ、萬遺漏ナキヲ期セザルベカラザルモノナルコト、其ノ職務ノ性質ニ鑑ミ條理上當然ナルガ故ニ、原判決認定第一事實ノ如キ危險事故ヲ惹起シタル場合、乗務機關手タ

ルモノハ直ニ驛員ト打合ヲ爲シ、事故ノ復舊並汽車往來ノ安全ニ關シ機宜ノ處置ヲ講ズベキモノニシテ、若シ事故ヲ生ジタルノ故ヲ以テ周章ノ餘前叙機宜ノ處置ヲ執ラズ、轉轍器ノ狀態ヲモ調査スルコトナク退行運轉ヲ開始スルガ如キハ、機關手トシテノ業務上ノ注意義務ヲ怠リタルモノト言ハザルベカラザルヲ以テナリ。」

(ハ) しかし、一般的に列車進行中、轉轍手の現示した無難信號を信頼し、みづから轉轍の状態を見極はめざるも、機關手の過失とはならない。——

〔二六〕大判昭和二・六・二九刑三大正一五(れ)七號(新聞二七二〇號) 八頁及び九頁

「右事故ノ發生ハ、該分岐點ニ勤務スル轉轍手ニ於テ其職務上ノ義務ニ違背シ、豫メ轉轍器ノ轉換ヲ爲スベキコトヲ遺忘シナガラ、該列車運轉ノ際ニ至リ轉轍ノ完全ニ行ハレタルモノト誤信シ、進行シ來レル本件貨物列車ニ對シ綠色旗ヲ示シテ無難信號ヲ爲シ、被告爲吉ハ該貨物列車ノ機關手トシテ其ノ無難信號ヲ確認シタルニ基因スルモノニシテ、過失ノ責ハ單リ轉轍手ニ歸セシムベク、被告機關手ニ之レナキモノト認メザルヲ得ズ」。

## 第二 電車運轉手の過失

電車の運轉は、列車の運轉と異つて、その速力の調節が比較的に自由であるから、列車機關手と別個に取扱ふを適當とする。而して、電車の運轉についても、専用軌道上を進行する場合と、街路併用軌道上を進行する場合とでは、公衆自身の態度や電車の構造速力などの異なるのが常である。前者は、鐵道機關手の場合に近似する。

なほ、電車運轉手に關しても、鐵道機關手についてと同様、運轉時間嚴守義務は、災害防止義務

に従屬すべきものと言明される。――

〔三七〕 大判大正一三・九・一一刑二同年（れ）一二七三號（後出五五）――

「交通機關トシテノ電車ノ機能ノ發揮ハ、電車從業者ノ業務上ノ義務ノ遵守ト相俟ツベキモノナレバ、其ノ義務ノ遵守ヲ以テ電車公許ノ目的ニ反スト爲スハ當ラズト云フベシ」。

〔二八〕 大判昭和四・七・六刑三同年（れ）五九三號（後出四六）――

「電車運轉手ハ電車ノ操縦ニ隨伴スル危害ノ發生ヲ未然ニ防止スル爲メ、周到ナル注意ヲ爲スノ義務アルモノナレバ、危害防止ノ爲メ必要ナル限、所定ノ運轉時間ニ拘束セラルルコトナク、徐行停車其ノ他適當ノ方法ヲ講ズベキモノニシテ、之ガ爲ニ運轉時間ヲ遵守スルコト能ハザルノ結果ヲ生ズレバトテ、叙上ノ注意義務ヲ免除スルノ理由トナラザルノミナラズ、電車從業者ガ其ノ業務上ノ注意義務ヲ恪守スルコトハ電車交通ノ完全ナル發達ヲ期センガ爲ノ一要件タルハ疑ヒナキ所ナリトス」。

〔二九〕 大判昭和五・六・二八刑三同年（れ）七一三號（後出三六）――

「行政法規又ハ所屬會社ノ規定ヲ遵守スルノミニテ電車運轉手ノ注意義務ヲ盡シタリト謂フ能ハザルコト、第一點ニ說明セラルクナレバ、縱令本件電車線路ハ專用軌道ニシテ、伊勢電氣株式會社ニ於テハ礪山鼓ヶ浦兩驛間ノ運轉時間ヲ三分ト定メ、所轄官廳ノ許可ヲ受ケ、一定ノ運轉時間表ニ依リ電車ヲ運轉スベキ旨運轉手ニ命ジアルガ故ニ、運轉手ハ之ヲ嚴守スベキ義務アルニセヨ、電車運轉手ノ職務ハ頗ル重大ニシテ、人ノ生命財産ニ對シ危險ノ虞ナキ操深基ノ注意ヲ爲スベキ義務アルコト取テ多言ヲ要セザレバ、時機ニ依リ緩速度若クハ急停車ノ措置ニ出デザルベカラザルハ勿論ニシテ、運轉時刻ノ遅延ハ以テ電車運轉手ノ注意義務ヲ免脱スル事由ト爲スニ足ラズ」。

〔三〇〕 大判昭和九・一〇・四刑二同年（れ）九一四號（後出三八）――

「高速交通機關ノ運轉時間ノ短縮ハ時代ノ要求ナリト雖、其ノ是レ有ルノ故ヲ以テ人命ヲ輕ンズベカラザルハ言ヲ俟タザル所ナリ。」

その他、三三、三七にも同趣旨を言明す。

### 一 専用軌道進行の場合

これも、一般線路上進行の場合、踏切通過の場合、發着の際、などで趣を異にする。

#### A 一般線路上において

これも、線路上またはその附近に在る者のいかによつて場合を分つべきであらう。

#### (1) 一般に前方線路上乃至その附近に通行人ある場合

この場合についての近時の大審院判例は見當らないが、鐵道機關手の場合を類推すべきであらう。けだし、電車運轉手は鐵道機關手に比してヨリ輕き危害防止義務を負ふべしとする理由がないからである。

#### (2) 前方線路上に幼兒ある場合

幼兒はたとひ一旦立去つても、ふたたび引返して線路内に立入る虞れがあるから、前方線路上に幼兒を發見したときは、「絶エズ該幼兒ノ行動ニ注意シ、警鈴ヲ鳴ラシテ警告ヲ與フルハ勿論、緩

急ニ應ジテ隨時停車シ得ベキ状態ニ於テ電車ヲ操縦スベキ義務」がある。

〔三一〕大判大正一四・六・九刑六同年（れ）五九三號（集四卷三八五頁、新聞）

（二四三二號一四頁）

京王電氣軌道ノ事件。――

「三歳前後ノ幼兒ハ、電車ノ危險ニ對スル理解力ニ乏シク、何等顧慮スル所ナク軌道ニ佇立若クハ嬉戲シ、又ハ軌道ヲ歩行スルコトアリ、一旦軌道ヲ立去ルモ、電車ノ進行ニ介意セズ突如トシテ再ビ引返シ軌道ニ立入ルコトアルガ如キハ、稀有ノ事例ニ非ズ。從テ、電車運轉手が電車ヲ操縦スルニ當リテハ、常ニ進路ノ前方ヲ警戒シ危險ヲ未然ニ防止スベキ周到ナル注意ヲ要スルハ、其ノ業務上ノ義務ナルヲ以テ、若シ前示ノ如キ幼兒ガ單身其ノ進路前方ノ軌道ニ佇立シ若クハ徘徊スルヲ認知シタルトキハ、其ノ幼兒ガ一旦軌道ヲ立去ルモ、再ビ引返シ軌道ニ立入ル虞アルコトハ當然察知シ得ベキ事態ニ屬スルヲ以テ、絶エズ該幼兒ノ行動ニ注意シ、警鈴ヲ鳴ラシテ警告ヲ與フルハ勿論、緩急ニ應ジテ隨時停車シ得ベキ状態ニ於テ電車ヲ操縦スベキ義務アルモノト謂ハザルベカラズ。」

「故ニ、被告人ガ判示電氣軌道株式會社ノ運轉手トシテ電車ヲ運轉中、其ノ進路前方ノ軌道ニ單身佇立シタル當時三歳ナル矢野原某女ガ一旦軌道ヨリ立去リタルヲ目撃シタルニ拘ラズ、再ビ軌道ニ引返スコトナカルベシト輕信シ、判示ノ如ク危害豫防ニ必要ナル處置ヲ執ルコトナク、却テ判示速力（時速八哩）ニ復シテ進行シ、突然右矢野原某女ガ電車前方約二間ノ地點ニ於テ踵ヲ返シテ軌道ニ向ヒ歩行シ來リタル爲、急停車ノ手段ヲ執リタルモ時既に遅ク、遂ニ矢野原某女ヲシテ車體ニ觸レシメ轢傷ノ結果死ニ致シタル、被告人ノ業務上必要ナル注意ヲ怠リタルニ基因スルコト疑ヲ容レズ。」

(3) 前方線路上に工夫人夫などの線路、従業員ある場合

はじめ、判例は、前方反對線路上を電車と同一方向に向つて歩いてゐた電路工夫が進路に立入つ

て轢殺された事件につき、かかる場合、電車に氣付かずして進路たる線路上に立入つてくる虞れがあるから、二三回警笛を鳴らしても電車の進行を覺知した様子なきときは、「非常警笛ヲ連續吹鳴スルハ勿論、豫メ何時ニテモ急停車ヲ爲シ得ベキ程度ノ徐行ヲ爲シ、又ハ一時停車、其ノ他危険ヲ豫防スベキ臨機ノ手段ヲ講ズル等」、「普通人ニ對スルト」同様の「周到」なる注意を必要とするものとなした。――

〔三三〕大判昭和二・二・二二刑二同年(れ)一五二五號(集六卷五四一頁、新聞)――  
二八〇六號二一頁

京王電氣軌道の事件。――

「過失致傷罪ニ於テハ、假リニ被害者ニ多少ノ過失アリトスルモ、被告人ニ於テ注意義務ヲ怠リタルトキハ其ノ責任ノ程度ニ於テ之ヲ斟酌スルニ止マリ、其ノ是レアルガ故ニ被告人ニ過失ノ責無シト云フヲ得ザルナリ。本件被害者ハ電路工夫トシテ電路工事監督ノ職務遂行中ナリシトスルモ、是ガ爲ニ、被告人ノ運轉手トシテノ注意義務ヲ輕減スルノ理由ナク、常ニ最善ノ注意ヲ要スベキハ、普通人ニ對スルト異ナル所ナク、其ノ注意義務ヲ勵行シタルガ爲交通ニ多少ノ障害アルトスルモ人體生命ノ貴重ナルハ之ニ換フベカラザルハ勿論ナリトス。」

「凡ソ電車運轉ノ業務ニ從事スル者ハ、斯ノ如キ場合ニ於テ、假令反對軌道内歩行者ガ電路工夫ナリト雖或ハ電車ノ進行ニ氣付カザルコトアルベク、從テ進行電車軌道内ニ立入ルコトモアルベク、而シテ被告人ニ於テハ被害者ガ一回モ後方ニ注意セル態度ヲ採リタルコトナキヲ知り居ル際ナレバ、豫メ危害ノ發生ヲ顧慮シ、非常警笛ヲ連續吹鳴スルハ勿論、豫メ何時ニテモ急停車ヲ爲シ得ベキ程度ノ徐行ヲ爲シ、又ハ一時停車、其ノ他危険ヲ豫防スベキ臨機ノ手段ヲ講ズル等、之ガ操車方

判例に現れたる道鐵及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一一九) 三一



法ニ付周到ノ注意ヲ爲スハ、電車運轉手トシテ業務上當然ノ義務ナル」とす。

その後、線路上の從業員に對する運轉手の危害防止義務はやや緩和せられたものごとく、單に一回警笛を鳴らしても、從業員が電車の進行を覺知したことが明かでないかぎり、「更ニ警笛ヲ吹鳴シテ注意ヲ促スト共ニ速力ヲ調節シ、人夫等ヲシテ逃避スルノ機會ヲ得セシメザルベカラズ」とし、從業員の逃避を豫期して差支へなく、急停車の措置までも講ずる要なきことを間接に示した。本件は、會社内の達示に、「工夫又ハ人夫等ガ軌道上ニテ作業スル場合ト雖、其ノ手前ニ注意又ハ危険ノ信號揭示セラレ居ルニ非ザレバ、運轉手ハ何等速力ヲ輕減又ハ停止スルノ要ナク、作業者ニ於テ適宜ノ時機ニ逃避スベキ旨」規定された場合に關するが、かかる達示なくとも、條理上同様に解すべきであらう。――

〔三三〕大判昭和五・三・五刑三昭和四（れ）一六一三號（新聞三二二）  
（六號一二頁）――

大阪電氣軌道の事件。

「貨物電車ヲ運轉シ時速約四十哩ヲ以テ直線軌道ヲ進行中、前方約二千尺ノ軌道上ニ、人夫上田晋吉ガ後向ノ姿勢ニテ外數名ト共ニ線路均シ作業ニ從事シ居ルヲ認メ、一タビ警笛ヲ吹鳴シタルモ、同會社内ノ達示ニ、工夫又ハ人夫等ガ軌道上ニテ作業スル場合ト雖、其ノ手前ニ注意又ハ危険ノ信號揭示セラレ居ルニ非ザレバ、運轉手ハ何等速力ヲ輕減又ハ停止スルノ要ナク、作業者ニ於テ適宜ノ時機ニ逃避スベキ旨規定セル爲、被告人――たる運轉手――ハ、人夫等ガ電車ノ進行ヲ覺知シ

平素ノ如ク二百五十尺内外迄前進セバ逃避スルモノト輕信シ、前方警戒ノ處置ヲ盡サズ、右音吉が電車ノ進行ニ氣付キタルコトヲ確認シ得ザルニ拘ラズ、引續警笛ヲ吹鳴スコトナク、依然同一高速力ニテ進行シタル處、音吉ニ於テ電車ノ進行シ來レルヲ覺知セル狀ナキ爲周章シ、僅ニ約百八十尺ノ近距離ニ接近シ始メテ急停車ノ處置ニ出デタルモ時已ニ遅ク、殆ド速力ヲ減ズルニ至ラズシテ該電車ヲ音吉ニ衝突セシメ、同人ノ薦骨部ヲ粉碎シ因テ之ヲ即死セシメタ」といふ事案につき――

「判示ノ會社内達示ニ從ヒ適宜ノ時機ニ於テ逃避スベキ豫定ノ下ニ、注意又ハ危險ノ信號ヲ揭示セズシテ作業ニ從事中ノ人夫ニ對シテハ、運轉手ハ、電車ノ通過ヲ告知シ危害ヲ防止スルニ適當ノ時機方法ヲ以テスルコトヲ要スルハ勿論ニシテ、原判示ノ如ク約二千尺ノ距離ニ於テ單ニ一回警笛ヲ吹鳴シタルノミニテハ、專心其ノ作業ニ没頭セル人夫等ハ其ノ警笛ニ氣付カザルコトアルベキガ故ニ、一面人夫等ガ電車ノ進行ヲ覺知シタルヤ否ヤニ留意シ、其ノ明ナラザル限り、更ニ警笛ヲ吹鳴シテ注意ヲ促スト共ニ、速力ヲ調節シ、人夫等ヲシテ逃避スルノ機會ヲ得セシメザルベカラズ。是、危險防止ノ爲必要ノ處置ニ係リ、被告人ガ此ノ處置ニ出デザリシハ、其ノ業務上ノ注意義務ヲ怠リタル者ニシテ、其ノ結果人ヲ死ニ致シタル以上業務上過失致死ノ罪責ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。」

## B 踏切通過に際して

踏切道過に際しては、一般線路上通行の場合よりも、電車運轉手ノ注意義務が加重されること、  
さふまでもない。

(1) 通行人の踏切接近等の・現實に危害發生の虞れある・事實を發見する以前に於いても――  
「電車運轉手ハ、踏切番人ノ存否、遮斷機・警報機等ノ有無、其ノ他四圍ノ狀況如何ニ依リ採ルベ

キ操車方法自ラ異リ、各其ノ場合ニ適應スル措置ニ出デ、危険ヲ豫防スル業務上ノ注意義務」がある（後出三五事）（件より引用）。そこで——この點についての判例は全部、番人・遮斷機・警報機等の踏切安全設備を欠く場合に關するものであるから——「四圍ノ狀況」の特殊性に應じて、運轉手の注意義務の程度内容を探らう。

### イ 踏切安全設備なく、且つ、踏切附近が電車より見透し難き場合

判例は、最初、昭和五年六月までは、少くとも抽象理論的には、かかる場合に、運轉手は間斷なく、警笛を吹鳴し、且つ危険發生の虞れあるときは踏切到達以前に急停車をなしうる程度に、速度を調節して、進行すべきものとし、運轉手に對して極めて嚴格なる態度をもつて臨んだのであつたが（三四、三五）（及び三六判決）、昭和五年九月以來、これをやや緩和したもののごとく、通行人を現認せざるかぎり警笛を吹鳴して一般的に警告を與ふれば足りるものとし、踏切到達以前に急停車をなしうる程度の徐行は不必要であつて、「會社ノ定メタル運轉時刻ヲ嚴守シ運行表ニ基キ適當ナル運轉ヲ爲シタル」をもつて足るとなした（三七判決）。

〔三四〕大判大正一四・一〇・二二刑三同年（れ）二三一〇號（集四卷六二五頁、新聞）（二四八四號九頁）

京王電氣軌道の事件。自轉車乗用踏切通行人が轢殺さる。——

一「電車運轉ノ業務ニ從事スル者又ハ自轉車乗用者ハ、相互ニ自他ノ妨害ト爲ルベキ行爲ヲ避ケ、交通ノ圓滑ヲ期セザルベカラズ。是レ人ノ生命身體ノ安全ヲ保障シ、交通ノ利便ヲ増進スル所以ニシテ、極メテ緊要ノ事タルハ多言ヲ要セザル所ナリ。從ツテ、踏切街道ニ於テ電車軌道ヲ横斷セントスル自轉車乗用者ハ、豫メ電車ノ進行シ來ルヤ否、衝突ノ虞ナキヤ否ヲ鑑別シタル上、其ノ虞ナキ時期ヲ選擇シテ線路ニ入ルコトヲ要シ、衝突ノ危険存スル場合ニ於テハ電車線路ノ側面ニ佇マリ、電車ノ通過スルヲ待チ電車線路ニ立入ルコトヲ要スルモノト云ハザルヲ得ズ。蓋シ、一定ノ軌道ヲ有スル電車ガ交通機關トシテ公許セラルル以上、一般公衆ハ其ノ進行ヲ妨害スルノ行爲ヲ避止セザルベカラザルノミナラズ、電車ノ操縦進退ハ自轉車ノ乗用者ノ動作ノ如ク自由ナラザルヲ以テ、自轉車乗用者ニ於テ可及的衝突ノ危険ヲ豫防シ、電車ノ進行ヲ圓滑ナラシムルハ、現時都市ノ交通狀態ニ鑑ミ、事故防止ニ對スル交通政策上必要ナルヲ以テナリ。

二「然レドモ、電車ノ運轉手が電車ヲ操縦スルニ當リテハ、常ニ其ノ進路ノ前方ヲ警戒シ、電車運轉ニ關スル取締規則ヲ遵守スベキハ勿論、苟モ電車ノ運轉ニ伴ヒ生ズルコトアルベキ危険ヲ未然ニ防止スルニ付、細心ノ注意ヲ爲スコトヲ要スルハ、其ノ業務上當然ノ義務ナルガ故ニ、自轉車乗用者ガ電車ノ進行ニ介意セズ、軌道ヲ横斷セントスルヲ認メタル場合ニハ其ノ踏切箇所ニ踏切番人ノ設置アルト否トヲ問ハズ、又其ノ横斷者ニ過失ノ責アルト否トニ拘ラズ、衝突ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲スノ義務アリ、臨機電車ノ進行ヲ停止シ又ハ其ノ速力ヲ減ジ、以テ危険ノ發生ヲ豫防スベキ適當ノ處置ヲ執ラザルベカラズ。故ニ、運轉手ニシテ此ノ業務上ノ注意義務ヲ怠リ、因テ人ヲ死傷ニ致シタルトキハ、被害者ニ過失アル場合ト雖、刑法第二百一一條ノ罪責ヲ免ルルヲ得ザルモノトス。」

三「右原判決ノ認定シタル事實ニ依レバ、本件ノ三字橋踏切ハ、其ノ右側約一間ヲ距テテ人家存在スル爲、約三十尺ノ距離ニ近接スルニ非ザレバ、該踏切ヲ右方ヨリ左方ニ横斷スル者ヲ透見スル能ハズ、然カモ、特ニ踏切番人設置ナキ箇所ナルガ故ニ、同踏切ニ於ケル危険ヲ未然ニ防止セントセバ、前、顯、三、十、尺、ヲ、距、テ、タ、ル、地、點、ニ、近、接、セ、ザ、ル、前、ニ、於、テ、相、當、ナ、ル、徐、行、(急

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一三三) 三五

停車ノ處置ヲ執リ衝突地點前ニ於テ停車セシメ得ベキ速度則チ時速八哩以下）ヲ爲シツツ電車ヲ操縦スベキ注意義務アルモノト云フベシ。何トナレバ、此ノ場合ニ於テ衝突ニ因リ生ズルコトアルベキ危險ヲ未然ニ防止セントセバ、踏切ヨリ三十尺ヲ距テタル地點以前ニ於テ右ノ如ク徐行ヲ爲スニ非ザレバ、危險ヲ認識シ直ニ之ヲ避クベキ急停車ノ處置ヲ執リタリトスルモ、其ノ效ナキコト、原判決ノ説明ニ照シ明ナレバナリ。然ルニ被告人ハ、右踏切ニ差蒐ルヤ、漫然時速約十七哩ノ速度ヲ持シテ電車ヲ運轉シタル爲、其ノ踏切ニ自轉車乗用者ノ通行セルヲ目撃シ、直ニ急停車ノ處置ヲ執リタルモ時既ニ遅ク、本件事故ヲ生ズルニ至ラシメタリト云フニ在レバ、被告人ニ業務上過失致死ノ罪責アルコト毫モ疑フ容レズ。

〔三五〕大判昭和四・一〇・八刑四同年（れ）八八四號（新開三〇五九號）

阪神急行電鐵の事件。電車運轉手が時速五十哩の速力を以て進行し、事故發生の踏切手前二百餘尺の點に差掛つた際、踏切の軌道外側十五六尺の所にある人家の蔭から三歳の幼女が突然走り出たので、急遽停車の處置を執りしも及ばず、これを轢殺した事件について――

「電車運轉手ハ、其ノ操縦スル電車ガ軌道踏切ヲ通過スルニ際シテハ、踏切番人ノ存否、遮斷機警報機等ノ有無、其ノ他四圍ノ狀況如何ニ依リ、探ルベキ操車方法自ラ異ナリ、各其ノ場合ニ適應スル措置ニ出デ、危險ヲ豫防スル業務上ノ注意義務アリ。原判示ニ依レバ、被告人ハ電車ヲ運轉シ芦屋川停留所西方約五丁ノ所ニ在ル判示九ノ坪踏切ニ差掛リタルガ、同所ハ、該踏切ヲ南北ニ貫通セル道路ノ西側、軌道ヨリ北約十五尺ヲ距テタル箇所ニハ人家存在シ、且右踏切ノ西方約五百九十四尺ノ地點以西ニハ軌道ノ北方ニ沿ヒ松林アル爲、通行人ガ右家屋ノ南端ニ現ハレ且電車ガ該松林ノ東端ニ出ツルニ非ザレバ、該踏切ヲ横斷セントスル前道路上ノ通行人ヲ透視スルヲ得ザル状態ニ在リ、而モ當時同踏切ニハ單ニ電車ニ注意スベキ旨ヲ示シタル標柱アリタルノミニテ、踏切番人其ノ他遮斷機警報機ノ設備ナカリシヲ以テ、同所ニ於ケル危險發生ヲ未然ニ防止セントスルニハ、絶ヘズ警笛ヲ吹鳴スルハ勿論、前記電車が時速五十哩ノ速力ヲ以テ進行スルトキハ急停車ノ處置ヲ

執ルモ猶惰力ニ因リ電柱約六本乃至八本間（電柱ト電柱ノ間隔ハ百五十尺位）ヲ進行シ漸ク停車シ得ルモノナレバ、電車ガ前記松林ノ東端ニ出デザル以前ヨリ相當速力ヲ低減シ、危險發生ノ虞レアルトキハ直チニ急停車ノ處置ニ出デ以テ該踏切、到達以前、其ノ操縱セル電車ヲ、停車セシメ得ル程度ノ周到ナル注意ヲ須フベキ業務上ノ義務アル」ものとす。

〔三六〕 大判昭和五・六・二八刑三同年（れ）七一三號（新聞三一七）  
（六號七頁）

伊勢電氣鐵道の事件。

一 「電車運轉手ハ、行政上ノ取締規程又ハ所屬會社ノ規定ヲ遵守シタルノミニ依リ其義務ヲ盡シタルモノト謂フヲ得ズ、而シテ電車運轉手ガ電車ヲ操縱シテ踏切ヲ通過スルニ當リテハ、必要ニ應ジ警笛ヲ連續吹鳴スベキハ勿論、何時ニテモ急停車ヲ爲シ得ベキ程度ノ運轉ヲ爲ス等、危險ヲ豫防スルニ適當ナル措置ヲ執ルノ義務アルモノニシテ、之ヲ怠ルトキハ業務上過失ノ責ヲ免レザルモノトス。原判決ニ依レバ判示……踏切南方ノ電車線路東側ハ人家ノ爲見透シ得ザル場所ナレバ、電車運轉手トシテハ間斷ナク警笛ヲ吹鳴シ、且時機ニ依リ急停車ヲ爲シ得ル程度ニ速度ヲ遞減調節シテ緩急應變ノ手配ヲ爲シ、以テ危險ヲ豫防スル爲深甚ノ注意ヲ爲スベキ義務アルニ拘ラズ、被告人ハ原判示ノ如ク踏切ノ手前八十三間三尺ノ箇所ヨリ三十九間三尺マデ一回長緩警笛ヲ吹鳴ラシタルノミニシテ、間斷ナク警笛ヲ吹鳴セズ、且一時間約二十五哩ノ速力ニテ疾走シタルモノナレバ、電車運轉手トシテ注意義務ニ背キタル過失ノ責アルヲ免レズ。大正八年八月閣令第一二號地方鐵道運轉信號保安規程第二條及第六十七條ニハ、所論ノ如ク、電車ノ近ケルヲ往復頻繁ナル踏切道ニ知ラシムルニ長緩汽笛一摩ヲ要求セル旨ノ規定アリト雖、叙上説明ノ如クナルヲ以テ、之ノミニ依リ電車運轉手ノ義務ハ十分ニ履行サレタルモノト謂フベカラズ。」

二 「電車運轉手ハ踏切通過者ニ過失アルノ故ヲ以テ必ズシモ自己ノ注意義務ヲ免脱スルモノニ非ズ（大正十四年十月二十一日本院判決參照）。……被害自動車運轉手多田庄一郎ニ於テモ亦相當注意ヲ用ヒザリシコトヲ認メ得ベキモ、民事上過失

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故（舟橋）

（第五卷 第二號 一二五） 三七

相殺ヲ爲スハ格別、刑事上之レアルガ爲被告入ノ注意義務ヲ免脱セシムベキモノニ非ズ。」

〔三七〕 大判昭和五・九・二二刑五同年(れ)七二〇號(新聞三一七) (二號五頁)

池上電氣鐵道の事件。本件電車運轉手は、第一審(東京區昭和四・七・二七刑・新聞三一七二號五頁)では無罪となつたが、第二審(東京地昭和五・四・八刑五・新聞同個所)では罰金六十圓の有罪判決を受け、さらに、上告審で無罪となつたものである。なほ、本判旨の末尾は、電鐵會社の民事責任を示唆する意味において注目すべきである。

「電車ヲ運轉スル者ハ、常ニ進路ノ前方ヲ警戒シ、衝突其ノ他危險事故ノ發生ヲ未然ニ防止スルニツキ周到ナル注意ヲ爲サザルベカラザルモノナルコト、其ノ業務ノ性質ニ照シ疑ヲ容レザル所ニシテ、若シ前方踏切ニ於テ通行人ガ、其ノ姿勢態度其ノ他ノ情況ニ依リ電車ノ進行ニ介意セズシテ線路ヲ横斷セントスル危險アリト信ズベキ事由アルヲ認メタルトキハ、其ノ衝突ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲スヲ要スベキモ、元來電車ナルモノハ高速度ヲ持シテ一定ノ軌道上ヲ疾走スル公許セラレタル交通機關ニシテ、其進退操縱普通人ノ如ク自由ナルモノニ非ズ、隨テ、電車線路ト人道ト交叉セル踏切ニ於テ通行人ト電車トガ衝突ノ虞アル場合ニ於テハ、通行人ハ先ヅ線路ノ外側ニ佇立シテ電車ノ進行ヲ待避スベク、而シテ其ノ通過スルヲ待チテ線路内ニ入ルコトヲ要シ、電車ノ運轉手ハ進行中ノ電車ヲ停止シ、通行人ヲシテ先ヅ線路ヲ横斷セシメ、其ノ通過スルヲ待チテ電車ノ進行ヲ繼續セザルベカラザル義務アルモノニ非ザルコト、夙ニ本院判例(大正二年(れ)第二六七六號大正三年三月十一日宣告)ノ是認スル所ナルニ鑑ミ、本件ノ事案ヲ觀察スルトキハ、本件ノ中延踏切ノ如キハ當時番人ヲ置カズ且自働警報機ノ設備ナク、又踏切ノ附近人家其ノ他ノ障害物アリテ遠方ヨリ人道ヲ見透シ難キ狀況ニ在リタルコト洵ニ所論ノ如シト雖モ、被告人ハ電車運轉手トシテ本件電車ヲ運轉スルニ當リテハ、克ク會社ノ定メタル運轉時刻ヲ嚴守シ運轉表ニ基キ適當ナル運轉ヲ爲シタルモノニシテ、踏切通過ノ場合ニ於ケル危險防止ノ方法トシテハ、警笛ヲ吹鳴シテ電車ノ進行ヲ警告シタルモノニシテ、該踏切手前十間ノ個所ニ於テ被害者タル通行人ヲ現認シタル事實ナク、隨テ踏切ノ手前約四間ノ

箇所ニ至リ時速約十五六哩ノ速度ヲ持シテ電車ヲ進行セシメタルハ毫モ被告人ノ注意義務ニ懈怠アリシモノトハ認め難シ。然リ而シテ、被告人ハ、其ノ電車ノ直前踏切ヲ距ル約四間ノ箇所ニ於テ突如人影ヲ認ムルヤ直ニ急停車ノ處置ヲ執リ、非常警笛ヲ吹鳴シタルモ力及バズ、惰力ニ因リ被害者ヲ車輪ニ觸レシムルニ至リタルモノニシテ、運轉手トシテ被告人ノ執リタル行動ニ付何等非議スベキ點アルコトナシ。若シ夫レ斯ノ如キ踏切ニ於テ本件ノ如キ慘事ヲ生ゼシメタル場合、其ノ踏切ニ番人ヲ置カズ自働警報機ヲ設備セザリシ等、危険防止ニ關スル保安設備ヲ爲サザリシ電氣鐵道事業經營者ニ如何ナル責任ヲ生ズベキヤハ、自ラ別個ノ問題タルベキノミ。」

口 踏切安全設備なく、且つ「其ノ附近ハ驛構内ニシテ近所ニ數戸ノ人家存シ、且該路上ニハ往々幼童ノ嬉戯スルコトア」る場合

電車運轉手はかかる場合、「見透シ可能ノ限り間斷ナク進路前方ヲ注視警戒シ」、屢々警笛を吹鳴らすべきは勿論、「何時ニテモ」停車しうるやう、もしくは幼兒にも避讓の餘裕を與ふる程度に、速力を調節すべきものとされる。――

〔三八〕大判昭和九・一〇・四刑二同年(れ)九一四號(新聞三七七〇號)――

大阪鐵道の事件。驛構内を無停車にて通過せんとして時速三十五哩の速度をもつて電車を運轉し構内に進入せんとしたとき、踏切ダルマポイントの向側に幼女(一年九ヶ月)の停立し居るを發見し、急停車の處置を執りしも及ばずしてこれに衝突死に致した事案につき――

「電車ノ交通機關トシテノ使命ノ重ンズベキハ勿論ニシテ、通行人ニシテ電車軌道ヲ横斷スル者及同軌道内ニ入りタル者判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)



モ、電車ノ進行ヲ妨害セザル様注意ヲ拂ハザルベカラザルハ當然ナリト雖、原判決ノ認定スル所ニ依レバ、本件ノ踏切場所ハ遮斷機自動警報機若クハ番人ノ設置ナク、其ノ附近ハ驛構内ニシテ近所ニ數戸ノ人家存シ、且該路上ニハ往々幼童ノ嬉戲スルコトアリト云フニアルヲ以テ、斯ル場所ヲ電車ヲ運轉シテ無停車ニテ通過セントスル運轉手ハ、通行人ニ危害ヲ加フベキ虞アルヲ慮リ、見透シ可能ノ限り間斷ナク進路前方ヲ注視警戒シ、屢々警笛ヲ吹鳴ラシテ通行人ニ注意ヲ與フベキハ勿論其ノ速力ヲ調節シ、何時ニテモ停車シ若クハ何人ニモ十分ナル避讓ノ餘裕ヲ與ヘ得ベキ最善ノ用意ノ下ニ操車シ、以テ事故ヲ未然ニ防止スベキ業務上ノ注意義務アリト認メタル原判決ハ相當ニシテ、被告人ハ電車運轉手トシテ此ノ義務ヲ怠リ、以テ本件事故ヲ生ゼシメタルモノナレバ、假令被害者ノ保護者ニ於テ多少ノ過失ノ責ムベキモノアリトスルモ、未ダ以テ被告人ニ責任ナシト謂フベキニアラズ。」

ハ 安全設備なき踏切附近において、他の電車と擦違ふ場合

この場合、判例は、最初、昭和五年までは、電車運轉手は、「絶対ニ危険發生ノ虞ナキコトヲ確メ得ザル限り、踏切ノ手前ニ於テ直ニ停車シ得ベキ程度ニ徐行スルカ、又ハ一時停車」すべき義務があるとしたのであつたが（三九）、昭和八年以後は緩和し、「特ニ警笛ヲ連吹」すればよいとしたもののやうである（四〇）。

〔三九〕大判昭和五・三・二四刑四同年（れ）四四號（新聞三一二六號）——

南海鐵道の事件。——

「電車運轉ノ業務ニ従事スル者ハ、其ノ操縦スル電車ガ——番人、遮斷機等の危険豫防の設備なき所謂無番踏切にして而

も人車の往來相當頻繁なる——踏切ニ於テ、自己ノ操縱スル電車ト離合スルコトヲ豫見シタルニ於テハ、電車運轉手ハ絶體ニ危險發生ノ虞ナキコトヲ確メ得ザル限り、若シ其ノ虞アリト思料スル場合、該踏切ノ手前ニ於テ直ニ停車シ得ベキ程度ニ徐行スルカ、又ハ一時停車シ危險ノ發生ヲ未然ニ防止スベキ業務上ノ注意義務アルモノトス。蓋シ、斯ノ如キ電車離合ノ際ハ、踏切ノ一方側ニ於テ待避セル通行者ハ一ノ電車ノミニ注意スルノ結果他ノ電車ニ氣付カズ、前車ノ踏切通過ト共ニ直チニ之ヲ越ヘンガ爲、後者ノ通過ヲ待タズ軌道内ニ進入シ、衝突等ノ事故ヲ惹起スルハ往々ニ見ル事例ナレバ、電車運轉手ハ之ナカラシメンガ爲、特段ノ注意ヲ要スルモノト爲スベケレバナリ。」

〔四〇〕大判昭和八・七・六民一昭和七(オ)三五〇七號(新聞三五八) (六號一四頁)——

東武鐵道の事件。第二審は、東京控昭和七・一・二九民五昭和六(ネ)一六九〇號・新聞三五一九號一四頁。——

「踏切附近ニテ電車ノ擦レ違フ場合ニ在リテハ、通常ノ事例ニ於テ行人ノ注意ヲ喚起シ得ベキ警笛ノ一二聲モ、一方ノ電車ニ對スル關心ト騒音トノ爲メ、往々他方ノ電車ノ近クコトヲ覺知セシムルノ用ヲ爲サザルコトアリ、電車ヲ操縱スル者ハ宜シク此ノ點ニ留意シ、特ニ警笛ヲ連吹シテ更ニ他方ヨリ危險ノ近ヅキツアルコトヲ報ズベキ要ナシト爲サズ(論旨引用ノ判例——大判大八・二・七民一、大判大正八・二・一五刑三——ハ本件ニ適切ナラズ)。」

ニ 安全設備なく・且つ電車より踏切附近への見透し困難にして・乗降客の通行すべき驛構内踏切を通過してホームに進行する場合

かかる場合には、運轉手は、「直ニ停車シ得ベキ程度ニ速力ヲ緩メ、且、絶エズ警笛ヲ吹鳴」すべき義務を負ふ。——

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

〔四一〕大判昭和五・七・一五刑一同年（れ）八四四號（新聞三一五）  
（八號一五頁）

池上電氣鐵道の事件。――

一「電車運轉手が電車ヲ運轉スルニ當リテハ、運轉ニ關スル命令又ハ規定アル場合ハ之ヲ遵守スベキコト論ヲ俟タズト雖苟モ危害ノ發生ヲ豫防スベキ必要アル場合ニ於テハ、必ズシモ命令又ハ規定ニ膠着スルコトナク、却テ臨機適宜ノ手段ヲ講ジ、以テ危害ノ發生ヲ防止スル義務アルコト勿論ニシテ、命令又ハ規定ヲ遵守シタルノ故ヲ以テ義務ヲ盡シタリトシテ、其ノ責任ヲ免除セラルベキモノニ非ザルコト、電車運轉手タル業務上ノ性質ニ照シテ當然ト謂フベシ」。

二「被告ガ上リ電車ヲ停車セントスル戸越銀座驛構内下リ線ホームニハ、既ニ下リ電車停車シアリテ、之ニ往復ノ爲メニ同驛構内上リ電車ホームノ手前十數尺ノ個所ニ、軌道ト平面ヲ爲ス幅二間ノ軌道踏切アルヲ以テ、右電車ニ乗車センガ爲ニ該踏切ヲ横斷スル者アルベキハ之ヲ豫想セザルベカラズト共ニ、該踏切ノ數尺手前上リ電車軌道側ニハ同驛舎屋建設シアル爲メ、同驛改札口ヨリ該踏切ニ至ル路面ノ視野遮ラレ、上リ電車ガ該踏切前約十間ノ距離ニ接近スルニ非ザレバ之ニ差蒐ル人影ヲ見透シ得ザル個所ナルヲ以テ、斯ル地點ヲ通過シテホームニ進行スルニ當リテハ、該踏切ヲ横斷セントスル者アルニ於テハ直ニ、停車シ得ベキ程度ニ速力ヲ緩メ且絶エズ警笛ヲ吹鳴シテ横斷ヲ阻止スル爲メ注意ヲ與ヘ、以テ豫メ危害ノ發生ヲ防止スベキ義務アルコト勿論ナルニ拘ラズ、被告ハ該踏切ノ一丁手前ニ於テ二、三回警笛ヲ吹鳴シタルノミニ止マリ、且、漫然時速約十哩ノ速力ヲ以テ進行シタルカ如キハ、業務上當然ノ注意義務ニ違背セルモノト謂ハザルベカラズ。被告ハ時速十六哩ノ速力ヲ以テ進行スベキ命令アルニ拘ラズ、ホームニ近ケル爲メ速力ヲ十哩ニ緩メ、電車ノ近ケルヲ踏切道ニ知ラシムルトキハ長緩汽笛一聲ノ合圖ヲ爲スベキ規定ナルニ拘ラズ、踏切一丁手前ニ於テ、二、三回警笛ヲ吹鳴シタルヲ以テ、運轉手トシテノ職務ヲ盡シタリトノ所論ハ、通常ノ場合ニ違背スベキ命令又ハ規定ニ違背セザリシト謂フニ止マリ、本件ノ如キ危害發生ノ虞アル構内踏切ヲ進行スルガ如キ場合ニハ、所論命令又ハ規定ノ如何ニ拘ラズ、深甚ノ注意ヲ以テ臨機適當ノ

措置ヲ探ラザルベカラザルコトハ、既ニ冒頭ニ説明シタル如クナレバ、被告ノ探リタル措置ヲ以テ其ノ職務ヲ盡シタリト謂フヲ得ズ。

三 「尙本件事故發生ニ付テハ、被害者ニ於テモ過失アルコト論ナシト雖、被告ノ過失ガ傷害致死ノ一因ヲ爲セル以上ハ、假令被害者ニ過失アリタリトスルモ被告ハ其ノ責ヲ免ルベキニ非ズ。」

(2) 通行人の踏切接近等の・危害發生の虞れある・事實を發見した以後においては

イ 一般に、「速力ノ調節其ノ他適宜ノ方法ニ依リ」事故防止に努むべきである。従つて、通行人發見後、「警笛ヲ二、三回吹鳴シタルノミニテ」、「衝突ヲ免レ難キ近距離ニ到ル迄高速度ヲ持續シ」た場合には、運轉手の過失となる。――

〔四二〕大判昭和四・一一・二九刑四同年(れ)一一〇四號(新聞三〇七七號一五頁)――

京濱電氣軌道の事件。原審は、踏切の状況上、通行人發見以前より徐行すべき義務ありとしたのを、大審院ではこの點に觸れるのを避け、もつばら、發見後の措置のみを問題としたのである。――

「被告人(電車運轉手)ガ、踏切ヲ距ル約十四、五間ノ手前ニ於テ宮崎竹次郎(當時七十二年)ガ踏切内ニ進入シタルヲ認めナガラ、警笛ヲ二、三回吹鳴シタルノミニテ時速三十一哩ヲ持續シツツ電車ヲ運轉シ、踏切ヲ距ル約七、八間ノ手前ニ到リ始メテ急停車ノ措置ヲ探リタル事實アリトセバ、之明ニ電車運轉手トシテ業務上ノ注意ヲ懈怠シタルモノト云ハザルベカラズ。蓋シ、電車運轉手ガ電車ノ進路タル踏切内ニ人ノ進入セルヲ現認シタル場合ニ於テ、速力ノ調節其ノ他適宜ノ方法ニ依リ衝突ニ因ル事故ノ妨止ニ努ムベキ義務アルコトハ當然ニシテ、被告人ノ執リタル判示ノ措置ハ、其ノ進入者發見後尙衝突

ヲ免レ難キ近距離ニ到ル迄高速度ヲ持續シ、電車ヲ運轉シタル點ニ於テ、叙上ノ義務ヲ遵守シタルモノト爲スヲ得ザレバナリ。」

而して、この速力調節義務は、踏切上の目的物を具體的に明認しえずして、單に「夜間踏切ニ黒キ物影アルコトヲ認メ」たる場合にも存在し、かかる場合にも直ちに急停車の措置をとる義務がある。

〔四三〕大判昭和四・二・七刑五昭和三(れ)一八四五號(新聞二九六)——

京濱電氣鐵道の事件。——

「道路取締令第九條ニハ、所論ノ如ク、鐵道又ハ專用軌道ノ踏切ヲ通過セントスルトキハ危險ナキコトヲ確メタル上通行スベキ旨ノ規定アレドモ、同取締令第七條ニハ、諸車等ハ步道ヲ横切ルトキハ音響器ヲナラシ又ハ掛聲其ノ他ノ合圖ヲ爲シ徐行スベキ旨ヲ規定シアリテ、本件ノ如キ踏切ヲ横切ル諸車ニモ亦、危害防止ノタメ其ノ速度ヲ調節シ徐行ヲ爲スベキコトヲ命ジタルモノト解シ得ルノミナラズ、電車ノ運轉手ガ夜間踏切ノ手前三百二十九尺ノ地點ニ於テ踏切ニ黒キ物影アルコトヲ認メ、急停車ノ措置ヲ執ルモ停車スルニ至ラズ之ニ衝突セシムル如キ急速度ノ運轉ヲ該地點マデ繼續スルコトハ、踏切ニ於ケル危害ヲ防止スルタメ其ノ速度ヲ調節スベキ業務上ノ義務ニ違背シタルモノトス。

「原判決ニ依レバ、被告人ハ、一時間三十四、五哩ノ速度ヲ以テ電車ヲ運轉スレバ急停車ノ措置ヲ執ルモ四、五百尺進行セザレバ停車セザルコトヲ知りナガラ、不注意ニモ踏切ノ手前三百二十九尺ノ地點マデ速度ノ調節ヲ爲スコトナク、一時間三十四、五哩ノ速度ヲ以テ電車ヲ運轉シタルタメ、右三百二十九尺手前ノ地點ニ於テ右踏切ニ黒キ物影アルコトヲ發見シ、直ニ急停車ノ措置ヲ執リタルモ及バズ、遂ニ右踏切ニ於テ、金井秋次郎等三名ノ輓ケル荷馬車ニ積ミタル鐵棒ノ電車線路ニ

突出シ居タルニ衝突シ、右三名ヲ地上ニ轉倒セシメ、且鐵棒ヲ跳ネ飛バシテ同人等ニ打チ付ケ、因テ之ヲ傷害シタリト云フニ在ルヲ以テ、被告人ハ不注意ニモ電車軌道ノ踏切ニ於ケル危害ヲ防止スルタメ、速度ヲ調節スベキ業務上ノ義務ニ違背シ、所謂過失ニ因リ本件ノ傷害ヲ惹起セシメタルモノナレバ、原判決ガ、被告人ノ本件行爲ヲ業務上ノ過失罪ニ問擬處斷シタルハ相當ナリト謂フベク、又叙上説示ニヨリ明カナル如ク、被告人ニシテ豫メ電車ノ速度ヲ調節シタランニハ、本件ノ衝突ヲ惹起セザルコトヲ得ベカリシ場合ニ、其ノ調節ヲ怠リシモノナルヲ以テ、本件電車ガ原判決ノ如ク線路ニ突出シタル鐵棒ニ衝突シタルコトヲ理由トシテ、被告人ニ過失ナシト稱スルコトヲ得ザルコト勿論ナレバ、論旨ハ總テ其ノ理由ナシ。」

さらに、何ら物體の影さへ發見しない場合においても、「夜間、前方踏切ニ於テ提燈ノ打振ラレツアルヲ目撃シタ」ならば、同様に速度調節の義務がある。――

〔四四〕大判昭和五・五・二六民二同年(オ)二八號(新聞三一二七號一二頁)――

東武鐵道の事件。荷馬車挽が荷馬車を挽いて踏切を通過し終らんとしたとき、その車輪の心棒が踏切の柵に挟まつて取れなかつたところ、約一丁隔つたところから電車が來たので、右馬車挽は線路中央に出て提燈を打振つたが、電車運轉手が急停車の措置を取らなかつたため、衝突した事案である。――

「電車運轉手が夜間電車ヲ操縦中、其ノ専用軌道ノ前方踏切ニ於テ提燈ノ打振ラレツアルヲ目撃シタルトキハ、特別ナル事由ノ存セザル限り、危險發生ノ合圖ナリト認メ、危險防止ノ手段ヲ講ズベキモノナルコトハ、電車運轉手トシテ當然爲スベキ義務ニ屬スルモノト謂フべし。」

口 もつとも、踏切通行人において「電車ノ進行ニ氣付キ一旦停止待避シタル」場合には、制規の速力をもつて進行して差支へない。――

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一三三)

四五

## 〔四五〕大判昭和六・一・一四民四同年(オ)一〇一四號(新聞三三四) (三號一七頁)

京濱電氣鐵道の事件。――

「原審ハ、要スルニ、本件事故ノ發生シタル踏切附近ノ地勢狀況ヲ考察シテ、該踏切附近ハ線路平坦屈曲ナキモ、踏切西北隅ニ接シ左側上リ軌道ニ臨ミ神社境内ノ枝葉繁茂セル高サ一丈餘ノ柳樹アリ、北方ヨリ進行シ來リタル電車運轉手ハ西側道路上ニ通行者アルコトヲ線路間際ニ出テ來ル迄ハ認メ得ズ云々、該踏切ニハ交通遮斷機ノ設ケナキモ、道路ノ曲折ナク、踏切ノ幅員約九尺ニ敷板ヲ並べ、其ノ東西兩端ノ入口ニ高サ四尺ノ電車注意ノ警標アリ、通行者ヨリ容易ニ其踏切ナルコトヲ認メ得ベク、同所ハ附近住民ノ自轉車若クハ步行ニ依ル通行ヲ除キテハ、格別車馬歩行者ノ交通頻繁ナラザル個所ナルコトヲ認定シ、被上告會社ノ従業員タル電車運轉手が被上告會社ノ電車ヲ操縦シテ下リ線路上ニ一時間約二十三哩ノ速力ニテ前示踏切ニ差掛リ警笛ヲ吹鳴シツツ前方ヲ注視シタルニ、踏切手前約十六間ノ地點ニ到リ、西側通路上ヨリ自轉車ヲ右手ニ推シテ突如踏切ニ出デントシタル田中麻藏ヲ目撃シタルヲ以テ、即時警笛ヲ吹鳴シツツ制動機ヲ使用シテ速力ヲ減ジタルニ、麻藏ハ該電車ノ進行ニ氣付キ一旦停止待避シタルニ拘ラズ、該電車ガ踏切手前五、六間ノ近距離ニ及ビヤ其ノ前面ヲ横斷セントシ把手ヲ右側斜ニ構へ、自轉車ヲ押し下リ線路上ニ駆ケ出デタルヲ以テ、運轉手ハ即時急停車ノ處置ニ出タルモ遂ニ及バズ、麻藏ハ把持シ居リタル自轉車ト共ニ電車ノ前端口ニ觸レ轢殺セラレ、電車ハ更ニ約十五間ヲ進行シテ停車シタルコト、及其ノ當時ニ於ケル右電車ノ速力約二十三哩ハ、當該地點ヲ進行スルニ於テ制規ノ速力ヲ超ユルモノニ非ザルコトヲ證據ニ依リ確定シ、前示踏切ニ於ケル危險防止ノ設備トシテハ、上叙ノ方法ヲ以テ満足スルノ已ムヲ得ザルノミナラズ、斯ル諸般ノ狀況ニ於テ當該運轉手ノ爲シタル操車上ノ處置ニ付テハ、何等過失ノ認ムベキモノナク、〔寧本件轢死事故ハ、被害者ガ電車進行ニ氣付キ一旦待避シナガラ、其ノ進路直前五、六間ノ距離ニ於テ不用意ニ駆ケ出シ、電車ニ衝突シタルガ爲惹起セラレタルモノニシテ、被害者自ら招クトコロ〕ト云フハ、即原判決ノ說示スルトコロニシテ、事理明白遂ニ被上告會社ニ其

ノ責ナキ所以ヲ諒解シ得ベキ」である。

ハ、しかし、特に、踏切附近に幼児あるを発見した場合には——それが危険区域内にあるときは勿論、たとひ安全地域にゐるときでも何時危険區域に進入してくるか分らないから——「絶へズ小兒ノ行動ヲ注視シ、何時ニテモ停車シ得ル程度ニ其ノ速力ヲ緩メ」て徐行すべきである。——

〔四六〕大判昭和四・七・六刑三同年(れ)五九三號(新聞三〇二) 八號九頁

豊川鐵道の事件。踏切の近傍四、五尺の地點に小兒(當五歳)が單身佇立せるを二百六十尺前から認めながら、單に警笛長一聲を吹鳴しただけで、時速約三十五哩で進行し、約五十尺の距離になつてはじめて急停車の處置をとつたが、時既に遅く幼兒を引摺り死に致した事案について、大審院は、運轉手に過失を認めた。——

「原判示事實ニ依レバ、被告人ガ電車運轉手トシテ其ノ業務上ノ注意義務ヲ怠リタル結果、五歳ノ幼兒ニ電車ヲ衝突セシメテ之ヲ死ニ致シタルコト明白ナレバ、該幼兒ニ過失ノ責ナキハ勿論、假リニ其ノ保護者ニ於テ該兒ニ對スル監護上ノ注意ヲ缺キタル事實アリトスルモ、其ノ不注意ノミニ基因シテ本件事故ノ發生ヲ見ルニ至リタルモノニ非ズシテ、被告人ニ過失ノ存スルコト原判示ノ如クナル以上、該保護者ニ不注意アルノ故ヲ以テ被告人ノ責任ヲ免脱スベキモノニ非ザレバ、原判決ガ被告人ヲ業務上過失致死罪ニ問擬シタルハ正當ナリ。」

〔四七〕大判昭和七・三・一七刑二昭和六(れ)一八一〇號(新聞三四〇) 二號一五頁

伊那電氣鐵道の事件。——

「被告人ハ、判示電車ヲ運轉シ櫻町驛ニ向ヒ進行中、判示踏切前約八十米ノ地點ニ到ルヤ、野村一夫外一名執レモ當五年位ノ小兒等ガ、該踏切ニ於ケルフオーメーション外ニ佇立シ居ルヲ認メタルガ、右小兒等ニハ當時看護者ナク、自身電車ト衝

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一三五) 四七



突ノ危險ヲ知り該危險ヨリ自己ヲ防衛スル能力ナキガ故ニ、被告人運轉ノ電車ガ右踏切ヲ通過スルニ當リ、何時右小兒等ガ右踏切フオーメーション内ニ進入シテ電車ニ接近シ之ト衝突スルヤモ計ラレザル狀況ニ在リタルモノナルヲ以テ、被告人ハ絶ヘズ右小兒等ノ行動ヲ注視シ必要ニ應ジ何時ニテモ停車シ得ル程度ニ其ノ速力ヲ緩メ、以テ危險ノ發生ヲ未然ニ防止スベキ義務上ノ注意義務アルニ拘ラズ、被告人ハ右小兒等ガ該フオーメーション内ニ進入シ電車ニ接近スルコトナカルベシト輕信シ、不注意ニモ速力ノ調節ヲ怠リ、一時間約二十哩ノ速力ニテ前進シタル爲、電車ガ右踏切前約六米ノ地點ニ到リヤ、突如、右小兒ノ中、野村一夫ガ右踏切ニ於ケルフオーメーション内ニ進入シ、電車ニ接近シタルヲ認め、直ニ急停車ノ處置ヲ執リタルモ即時停車スルニ至ラズ、踏切ヨリ約四十米ヲ進ミ漸ク停車スルコトヲ得タルモ、其ノ間、野村一夫ヲシテ右電車ノ前部上リ右側ノ乗降臺ニ其ノ前頭部ヲ衝突セシメ、因テ同部ニ判示ノ如キ傷害ヲ負ハシメタルモノニシテ、……如何ニ一定ノ高速度ヲ持テ一定ノ專用軌道ヲ進行スルコトノ公許ヲ得タル電車ナレバトテ、踏切通過ノ場合ニ於テハ相當ノ注意ヲ要スベク、殊ニ本件ノ如キ當五年位ノ小兒ニシテ危險防衛ノ能力ナク、何時踏切ノフオーメーション内ニ進入シテ電車ニ接近シ之ト衝突スルヤモ計ラレザル狀況ニ在リタルニ拘ラズ、該フオーメーション内ニ進入シ電車ニ接近スルコトナカルベシト輕信スルガ如キハ、既ニ業務上必要ナル注意ヲ怠リタルモノト謂フベシ。」

### C 線路近傍危險區域の判定・制規速度の算定

上述の運轉手の危害防止義務は、多く、通行人の危險區域進入の場合に生ずるものであるが、この危險區域の判定は具體的なるを要し、單に、線路に「極メテ近キ」といふが如きは、適法なる判定とならない（四八判決の<sup>一</sup>判旨）。また、運轉に當つて、或る種の場合に「制規ノ速力」が問題となるが、これが算定に當つては、いはゆる平均速力を標準とすべきではない（四八判決の<sup>二</sup>判旨）。

〔四八〕大判大正八・二・一民三大正七(オ)八六三號(錄二五輯二四〇頁、抄錄八二卷一九)——  
南海鐵道の事件。——

一「通行人が電車ノ疾走スル際其線路ニ接近シタルトキト雖モ、其者ノ智能體力ト、距離ノ程度、其他諸般ノ狀況トニ依リ、未ダ衝突ノ危険アリト謂フヲ得ザル場合ナキニ非ザレバ、通行人が危険發生ノ虞アル範圍内ニ進入シタリト判定スルニハ、通行人ノ智能、體力ハ勿論、其通行人が如何ナル程度ノ距離ニ於テ電車線路ニ接近セルカラ、具體的ニ認定セザルベカラズ。若シ否ラズシテ、其ノ距離ニ付キ、諸種ノ解釋ニ餘地ヲ存スルガ如キ抽象的ノ説明ヲ爲サバ、危険發生ノ虞アリト認ムベキ事實上ノ根據ハ結局不明ニ歸スベシ。然ルニ、原判決ハ、電車線路ノ踏切ト被害者ノ居リタル點トノ距離ニ付キ、何等ノ具體的説明ヲ爲サズシテ、單ニ「極メテ近キ」ト云フ抽象的語辭ニ依リ之ヲ説明シタルニ過ギザレバ、被害者ガ果シテ危険發生ノ虞アル地點ニ進ミタリヤ否ヤノ事實上ノ根據ニ至リテハ、原判決ノ説明ハ結局不明ニ歸スルヲ以テ、原判決ニハ理由不備ノ不法アリト謂ハザルベカラズ。」

二「上告會社ハ、同會社ノ南海鐵道支線ナル天王寺・住吉間ノ線路ニ於テ、天王寺驛ヨリ發シタル電車ガ曳船驛ニ停車シ次デ天下茶屋ニ至ルマデノ一哩三十七鎖ノ距離(本件ノ踏切ガ天王寺・天下茶屋兩驛間ニ在ルコトハ爭ナシ)ヲ五分ニテ運轉スベキモノトシテ、監督官廳ノ認可ヲ受ケタルモノニシテ、曳船驛ノ停車時間ハ三十秒ナレバ、天王寺・天下茶屋兩驛間ノ一哩三十七鎖ノ距離ヲ、結局四分三十秒ニテ運轉スベキモノナルコト明カナリ。從ツテ、四分三十秒ニテ一哩三十七鎖ノ距離ヲ運轉スレバ其速度ガ一時間平均十九哩半ナルコトハ算數上明白ナレドモ、是唯平均速度タルノミ。之ヲ以テ監督官廳ガ上告會社ニ認可シタル最大速度ナリトスルニハ特別ノ立證ヲ必要トスルモノニシテ、叙上ノ事實關係ヨリ當然平均速度ヲ以テ認可ノ最大速度ナリト推論シ得ベキモノニ非ズ。加之、一定ノ時間内ニ出發驛ヨリ到着驛マデ始終算數上ノ平均速度ヲ以テ電車ヲ運轉スルコトハ、物理學上不可能ノ事ニシテ、出發及到着ノ時ハ勿論、線路ノ高低曲折等ニ際シテハ、速度ヲ調

節シ、適當ノ區間ニ於テハ平均以上ニ速度ヲ増加シ、緩急相補ヒ、因テ以テ豫定ノ時間内ニ運轉スベキモノナルコトハ、電車運轉ニ關スル實驗法則ナリト謂フベシ。然ルニ原判決ガ、叙上ノ事實關係ニ據リ、直ニ、上告會社ガ監督官廳ヨリ認可ヲ受ケタル天王寺・天下茶屋兩驛間ノ最大運轉速度ハ一時間十九哩半ナリト推斷シタルハ、證據ニ基カザル不法ノ認定ニシテ且實驗法則ニ違背シタルモノト謂ハザルベカラズ。」

#### D 停留場における發着に際し乗客に對して

滿員電車の發車間際に運轉臺の踏段に乗り、把手を握りえたにすぎない者あるも、「運轉手席ヨリ之ヲ看取スルコト能ハザリシ状態」ならば、發車手段をとつた運轉手には過失がない。――

〔四九〕大判大正一四・六・一六刑一大正一三（れ）二三九四號（新聞二四五）七號九頁

京濱電氣鐵道の事件。原審において有罪となつてゐたのを大審院は無罪を言渡した。――

「被告人ノ操縦シタル電車ハ滿員ニシテ、八幡停留場ニ於テハ殆ンド乗車ノ餘地ナキマデニ混雜シ居リタル爲メ、被告人ハ乗客ニ對シ、到底乗切レザルコトヲ慮リ、後ノ電車ヲ待つベキコトヲ以テ乗車ヲ阻止シタル折柄、改札掛ヨリ發車ノ合圖アリ、次デ車掌モ亦發車信號ヲ爲シタルヲ以テ、發車セントシタル處、島田宗七ガ最初車掌臺昇降口ヨリ乗車セントシタルモ運轉手臺ノ方混雜少ナシト思惟シ、其ノ昇降口ノ方面ニ廻リタルニ、同所モ亦混雜ヲ極メ殆ンド乗車ノ餘地ナカリシニ拘ラズ、漸ク發車ノ刹那ニ至リ強テ之ニ乗り、僅ニ踏段ニ足ヲ掛ケ把手ヲ握リ得タルモ、其ノ身體ハ車體外ニ出テ居リ、電車進行スルヤ、同停留場北側ノ木柵ニ衝突シテ墜落スルニ至リタルモノニシテ、同人ノ踏段ニ立チタル位置ハ、運轉手席ヨリ之ヲ看取スルコト能ハザリシ状態ナリシコトヲ認ムルニ足ルベシ。然ラバ、被告人ニ於テ、宗七ガ未ダ完全ニ乗車セザルコトヲ知り、若クハ知り得ベカリシモノナルニ拘ラズ、不注意ニモ發車ノ手段ヲ執リタルモノト云フヲ得ザルナリ。從テ、同人

ノ負傷ニ付、被告人ニ業務上ノ過失アリタルモノト爲シ難ク、……無罪ノ言渡ヲ爲スベキモノトス。」

## 二 街路併用軌道進行の場合

専用軌道の場合と異つて、この場合は、一般線路上と踏切とにおいて事情に大差ない。そこで、ここでは、この雙方の場合を區別しないで説明する。

### (1) 進路前方に通常の通行人ある場合

街路併用軌道上を進行する市街電車においては、街路通行人との關係が極めて密接である。そこで、判例もすでに大正三年以來、市街電車の事案につき、通行人と電車運轉手との相關的義務を宣明して曰く、(一) 街路通行人が、現に通行しつつある電車の前路を横斷するには、「衝突ノ虞ナキ時期ヲ選擇シテ線路ニ入ルコトヲ要シ、衝突ノ危険存スル場合ニ於テハ電車線路ノ側面ニ佇立シ電車ノ通過スルヲ待ツテ其線路ニ入ルベク、運轉手ハ進行中ノ電車ヲ停止シ通行人ヲシテ先ヅ線路ニ入リテ之ヲ横斷セシメ、其通過スルヲ待ツテ電車ノ進行ヲ繼續スルノ義務ナシ」。従つて、「電車ノ運轉手ハ、其進行ノ前路ニ當リ線路ノ方向ヲ取りテ歩行シ來ル通行人アルコトヲ覺知スルモ、其通行人ガ危害ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲シ電車ノ通行スルヲ待ツテ線路ヲ横斷スベシト豫期スベキ理由アルヲ以テ、比一事ノミヲ以テ特ニ電車ノ進行ヲ遅緩ナラシメ、又ハ其進行ヲ停止シテ萬一ノ

場合ニ於ケル不期ノ衝突ニ備フルノ注意ヲ爲スコトヲ要セズ。しかし、他方、（二）電車運轉手はもし「通行人が其姿勢態度其他ノ情況ニ依リ、電車ノ進行ニ介意セズシテ線路ヲ横斷セントスルノ危険アリト信ズベキ理由アルトキハ、通行人ニ過失ノ責アルト否トニ拘ハラズ、衝突ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲スノ責アリ」。（五八判決、なほ五五、）この原則に關し――

イ かかる「危険アリト信ズベキ理由アル」にかかはらず、これを認識せざりしときは、運轉手の過失となること、もちろんである。――

〔五〇〕大判大正三・四・一六刑二同年（れ）五六二號（錄二〇輯五七四頁、抄錄五七卷六九）――

廣島市内電車の事件。被告が前方注視を怠つてゐたため、被告が乗務せる電車が踏切場に差懸つた際、被害者が該踏切を横斷せんとして軌道へ近寄つて來たことを知らずに電車を進行せしめ、被害者が該軌道外側敷石の處に到つた時漸く之を發見し、急停車を施したが及ばなかつた、といふ事案につき――

「福原晋之助（被害者）が右榎小路出口ヨリ該踏切ヲ横斷セントシテ軌道へ近寄り來リシニ於テハ、同人ガ電車ノ進行ニ心付カズ線路ヲ横斷セントスルノ危険アルコトヲ被告ニ於テ認識シ得ベキ状態ニ在リタルモノナレバ、被告ハ須ラク衝突ヲ避クルニ必要ナル方法ヲ探ラザルベカラザルニ、前方注視ヲ怠リ、其危険アルコトニ心付カズシテ電車ヲ進行セシメ、晋之助ヲ傷害スルニ至リタルモノナレバ、被告ニ過失傷害ノ罪責アルヤ言フ俟タ」ず。

「明治四十一年廣島縣令第四十七號電氣鐵道取締規則中、假令所論ノ如ク、該業務ニ關スル特別ノ規定アリトスルモ、之ガ爲メ、其業務上必要ナル注意ヲ怠リ因テ人ヲ死傷ニ致シタル者ノ刑法上ノ責任ニ消長ヲ來タスベキ謂レナ」し。

ロ この「衝突ヲ避クルニ必要ナル注意」の内容は各具體の場合に應じて異なるべきであるが、例へば、「電車ノ前方遠カラザル場所ヲ軌道ニ沿ヒ電車ト同一方向ニ歩ム者アル場合」には、運轉手は、「警鈴ヲ鳴ラシテ其者ノ注意ヲ喚起スルノ手段ヲ執ルベク、又電車ガ其者ニ接近セル場合ニハ電車ヲ徐行セシメ、以テ直チニ停車衝突ヲ避クルヲ得ルノ途ヲ講ズベキ」である。

〔五一〕大判大正五・一・二二民三大正四(オ)九五〇號(録二二輯一三頁、抄録)——  
(六四卷一四〇〇六頁)

廣島電氣軌道の事件。電車線路の上を電車と同一方向に歩行してゐた十五歳の男子を轢傷したので、會社が賠償を訴求されたのである。原審において、運轉手・従つてまた會社の過失と認定された事實は、(一)被上告人(被害者)ハ電車ノ前方約百三十歩ノ處ヲ軌道ニ接近シテ電車ト同一方向ニ歩行シ居レルヲ認めナガラ在間市夫(電車運轉手)ガ警鈴ヲ鳴ラサザリシコト、(二)在間市夫ガ被上告人ヲ距ル約二間ノ處ニ至ル迄同一ノ速度ヲ以テ電車ノ進行ヲ繼續シタリトノコト、(三)被上告人ノ右足部ガ電車後輪ニ轢レタル際、在間市夫ガ一旦停車シタル電車ヲ後退セシメズシテ二、三尺前進セシメタリトノコトである。——

「電車運轉ノ如キ人ニ危害ヲ及ボスノ虞アル事業ニ従事スル者ハ、其危害ヲ避クルニ相當ナル注意ヲ用ユベキハ社會觀念ノ要求スル所ニシテ、電車ノ前方遠カラザル場所ヲ軌道ニ沿ヒ電車ト同一ノ方向ニ歩ム者アル場合ニハ、運轉手ハ宜シク警鈴ヲ鳴ラシテ其者ノ注意ヲ喚起スルノ手段ヲ執ルベク、又電車ガ其者ニ接近セル場合ニハ、電車ヲ徐行セシメ、以テ直チニ停車衝突ヲ避クルヲ得ルノ途ヲ講ズベキハ、正ニ電車運轉手ノ執ルベキ相當ノ注意ナリト謂フベク、其注意ヲ缺グトキハ則チ過失アリト爲サザルベカラス。又、咄嗟ノ間ト雖、相當ノ注意ヲ用ユルコトヲ要セズト云フノ理ナク、原判決認定ノ如ク、

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一四一) 五三

車體ヲ被上告人ニ觸レテ轉倒セシメ、電車ノ後輪ヲ以テ被上告人ノ右足部ヲ轢キタル場合ニ、更ニ其足ヲ車輪ヨリ取離サントシテ再ビ之ヲ轢クガ如キハ、相當ノ注意ヲ用ユレバ避け得ベキ所ニシテ其過失ナルヤ勿論ナリ。

〔五二〕大判大正五・九・一六民三同年（オ）三〇二號（錄二二輯一七九六頁、抄錄六八卷一五一五七頁、新聞一二〇六號二五頁）

京阪電氣鐵道の事件。被害者吉藏が一本棍棒ニ輪車ノ荷車に空載を滿載して棍棒の左側に沿ふて電車線路の右側を進んで行つたとき、反對の側から電車が進行し來り「警笛ヲ鳴ラシ徐行シタルモ」、「電車ノ前部ナル運轉臺トハ辛ジテ衝突ヲ免レタルドモ、其間非常ニ接近シ居リシト、當日ハ雨後ニテ道路面上凹凸不規則ナリシ爲メ吉藏ノ操車意ノ如クナラザリシト、電車ノ左右ノ動搖トガ相俟ツテ、電車ノ後部」と衝突し、その反動により吉藏が跳ね飛ばされて負傷し死亡するに至つたので、その遺子遺妻より電鐵會社に賠償を請求したものである。――

〔明治三十八年大阪府令第三十八號電氣鐵道取締規則第三十三條第四號ニハ、行車ノ前途三十間以内ニ牛馬諸車若クハ歩行者アルトキハ、音響器ヲ鳴ラシ徐行若クハ停車スベシトアリ、又同三十條ニハ、牛馬諸車若クハ公衆ニ對シ危險ノ虞アリト認ムルトキハ、運轉ヲ停止スベキ旨ノ規定アリ。而テ、原判決ガ運轉手龜田重雄ノ證言ニ依リ判定スル所ニ依レバ、電車進行中「ブレーキ」ヲ較ムルトキハ、通常五六間ノ所ニテ停車スルコトヲ得ルモノナルガ故ニ、前記ノ如ク被害者ガ軌道ト極メテ接近セル距離ヲ保チテ荷車ヲ曳キ來リ電車ト衝突スルノ處アル場合ニ於テハ、運轉手重雄ハ宜ク適當ノ距離ニ於テ電車ノ運轉ヲ停止スル等應急ノ處置ヲ執ラザル可カラザルニ事茲ニ出デズ、徒ラニ被害者吉藏ノ回避ヲ豫期シテ電車ヲ進行セシメ終ニ原判決認定ノ如ク電車ト吉藏ノ荷車ト衝突シ、爲メニ吉藏ヲシテ死ニ至ラシメタルハ、運轉手重雄ノ過失ニ基因スルモノト云ハザル可カラズ。但シ若シ被害者吉藏ニ於テ、電車が駛走シ來ルヲ八十六間餘ノ前面ニ於テ之ヲ認識シ且當時之ヲ回避スベキ方法可能ナルニ、之ヲ回避セザリシモノトセバ、吉藏ニ於テモ亦過失ノ責ヲ免ルルコト能ハザルハ勿論ニシテ、即チ共同過失ヲ以テ論ズベキモノナレドモ、吉藏ニ共同過失ノ責任アリトノコトハ上告人ニ於テ抗辯トシテ之ヲ主張シタル形

迹之ナキノミナラズ、又原判決ノ認メザル所ナルヲ以テ、論旨……ハ其理由ナシ。」

ハ 通行人の「姿勢態度其他ノ情況ニ依リ」線路横斷その他ノ危険ありと信ずべき理由あるものとせらるる例——

〔五三〕大判大正四・四・二刑一同年(れ)三八五號(録二一輯三四五頁、抄録六二卷七九三頁、)——

被害者が「體ヲ屈メテ軌道ニ接シ何事ヲカ爲シ居リタ」るに、運轉手は近づいてから急停車を試みたが時既に遅かりし場合につき、運轉手にも過失ありとされた。

〔五四〕大判大正八・二・七民一大正七(オ)九五一號(録二五輯一七九頁、抄録八二卷一九三二六頁)——

横濱電氣鐵道の事件。「踏切ノ手前ニ、小湊電車停留場ノ本牧行電車乗客ノ昇降場アリテ、之ト對シテ踏切ヲ超エタル所ニ、横濱行電車乗客ノ昇降場アリ、本牧行電車ノ運轉手上告人小林長松ハ、電車が踏切ヲ距ルコト約五間ノ手前、即チ、本牧行電車乗客ノ昇降場赤柱ノ立テル所迄進行シ來リタル時ニ、被害者ガ其前面左手ヨリ踏切ニ向ヒ、踏切ヲ距ルコト僅カニ一間半ノ路上ヲ疾走シツツアルヲ覺知シタルモ、其以前車掌ヨリ小湊停留場ニ昇降客ナキ旨信號ヲ以テ通知セルニ依リ、電車ヲ同所ニ停留セシメズシテ其進行ヲ繼續シ、踏切ニ接近セル際其速度ヲ加ヘタ」ので、右被害者に衝突これを轢殺したに對し、被害者側より電鐵會社及び運轉手に向つて賠償を請求したものである。——

一「電車が進行シテ踏切ニ近ヅキ來ルニ方リ、踏切ヲ通過セントシテ進ミ來ル通行人アリ、若シ其歩ヲ止メズシテ踏切ヲ通過スルニ於テハ電車ト衝突スル虞アル場合ニ在テ、電車ノ運轉手ハ電車ノ進行ヲ停止シ、通行人ノ踏切ヲ通過スルヲ待タザル可ラザルヤ、公衆ノ通行機關トシテ可成其進行ノ滯滞セザランコトヲ期スベキ電車ニ、望ム可ラザル所ナルノミナラズ電車ノ進行ハ、通行人が其歩ヲ止ムルガ如ク直チニ停止シ得ベキモノニ非ザレバ、寧ろ通行人ニ於テ危険ヲ慮リ、電車ノ通

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一四三) 五五



過ヲ待ツベキモノナルコトハ、固ヨリ否定スベキニ非ズ。故ニ、電車ノ運轉手ハ、通行人が尋常ノ態度ニ於テ踏切ニ向ヒ來ル場合ニ在テハ、通行人ニ於テ電車ノ通過ヲ待ツベシト期待スベキ理由アルヲ以テ、通行人ノ踏切ニ向ヒ來ルヲ覺知シタルノミニテハ、未ダ電車ノ進行ヲ停止シテ萬一ノ危険ニ備フルノ注意ヲ爲スヲ要セズ。從テ、通行人が踏切ノ通過ヲ敢テ衝突ノ災害ヲ招キタルトキハ、運轉手ニ過失ノ責ヲ歸スルヲ得ズ。

二 然レドモ、危険ヲ伴フ電車ヲ操縦スル運轉手ハ、常ニ進路ノ前方ヲ警戒スベキハ勿論、危険ノ生ズルコト無キヤニ注意シ、危険ノ生ズベキコトヲ豫想シ得ベキ場合ニ於テハ、電車ノ進行ヲ緩徐ニシ又ハ停止シテ危険ヲ未然ニ防止スルノ處置ヲ執ラザル可ラズ。故ニ、通行人が電車ノ進行ニ留意セズシテ踏切ノ通過ヲ敢テスルモノト豫想スベキ事情ノ存スル場合ニ之ヲ察セズシテ如上ノ處置ヲ執ラズ、通行人ニ電車ヲ衝突セシメタルトキハ、通行人ニ過失アルト否トヲ問ハズ、過失ノ責ニ任ゼザル可ラズ。これを本件についてみるに、「被害者ハ本牧行電車ノ停留場ニ停留スルナラント豫想シ、無難ニ踏切ヲ通過シ得ベシト思惟シテ、横濱行電車ニ乗ランガ爲メ、今ヤ電車ニ留意セズシテ踏切ヲ通過スベク疾走スルモノト想察スベキ事情ノ存スルアリテ、上告人長松ハ、電車ノ進行ヲ停止スルニ非ザレバ被害者ニ衝突スルノ危険ヲ生ズベキヲ豫期セザル可ラザル所ナルニ、注意ノ此ニ及バズシテ電車ノ進行ヲ停止セズ、剩サヘ其速度ヲ加ヘ、爲メニ電車ヲ被害者ニ衝突セシメタルハ、運轉手タル者ノ用ユベキ注意ヲ怠リタルモノニシテ、過失ノ責アリト謂フベシ。」

三 「被害者ニ過失アルコトハ加害者ノ過失ノ有無ニ關係スル所ナキハ、既ニ説示シタルガ如クナレバ、被害者カ踏切ヲ通過シタルコトガ神奈川縣令電氣鐵道取締規則ニ違反スルト否トハ、之ヲ問フヲ要セズ。」

## (2) 前方の線路附近に幼児ある場合

幼兒にあつては「電車ノ危険ヲ理解スル能力ナキヲ普通」とするから、「電車運轉手が、其ノ前

方電車軌道ノ附近ニ於テ幼兒ノ佇立又ハ徘徊スルヲ認知シタルトキハ、危害豫防ノ爲、特ニ周到ナル注意ヲ爲スベキ」であつて、「絶ヘズ該幼兒ノ姿勢態度其ノ他情況ニ留意シ、警鈴ヲ鳴ラスハ勿論、緩急ニ應ジテ隨時停車シ得ベキ處置ヲ執リツツ進行スベ」きものとし、もし、運轉手見習員をして運轉せしめてゐたときは、これに代つて自身運轉するを要す(五五六)。

〔五五〕大判大正三・四・二四刑一同年(れ)五四九號(錄二〇輯六一九頁、抄錄五七卷六九七八頁) 新聞九四三號三〇頁

廣島の事件。「反對線ノ軌道内ニ於テ内側軌條ニ接近シテ」「保護者ノ看視ナク大人用ノ女下駄ヲ穿テ」佇立してゐた一年ハケ月の小兒が、漸次電車ノ進路に近寄り、これに觸れた事案について――

一「電車運轉手が其職務ヲ執ルニ當リ、電車進行ノ前方線路ヲ横斷スベキ方向ニ於テ徒歩又ハ車馬ニテ通過セントスル者アルヲ認メタルトキハ、停車シテ其通過ヲ俟テ而シテ後ニ進行ヲ繼續スベキ義務アルコトナシ。蓋シ交通機關トシテ電車ヲ公認シタル以上ハ、専用道路ニ於テハ勿論、一般ノ公道ニ於テモ、交通機關タル效用ヲ完全ニ發揮セシムルガ爲ニ斯ク斷定スルヲ相當トスレバナリ。之ニ反シテ、電車線路ヲ横斷セントスル通行人ハ、公ノ交通機關ヲ妨害セザル義務ヲ負擔スルヲ以テ、電車ノ進行ヲ障礙セザル場合ニ於テ線路ヲ横斷シ、自ラ危險回避ノ注意ヲ執ラザルベカラズ。故ニ、運轉手が電車ノ前方ニ於テ、線路ヲ横斷スベキ方向ヲ執リ行シ來ル通行人ヲ認メタル場合ト雖モ、警鈴ヲ鳴ラシ其他危險注意ヲ與フル方法ヲ執リテ前進スルコトヲ妨ゲザルヲ以テ、萬一通行人ガ危險ヲ冒シ、電車ノ前方ニ於ケル線路ヲ横斷スルニ因リ、電車ニ觸接シ若クハ之ト衝突シ、傷害ヲ受クルモ、之ヲ以テ運轉手ノ過失ニ歸スルヲ得ズ。

二「然レドモ、法律ガ電車運轉手ノ如キ危險業務ニ服スル者ニ對シテ要求スル注意義務ハ、通常人ニ比シテ大ナラザルベカ

ラザルヲ以テ、苟モ危害ヲ發生スル虞アル場合ニ於テハ、常ニ之ガ豫防ニ付キ多大ノ注意ヲ費サザルベカラズ。從テ、電車進行ノ前方ニ於テ、通行人が故意若クハ無意識ニ線路ヲ横斷スルノ冒險的行爲ヲ爲サントスル情況アリテ、之ガ爲メニ電車ト衝突ヲ惹起スベキ虞アルコトヲ疑ハシムベキ相當ノ理由存在スル場合ニ於テハ、特ニ停車又ハ其他危險ヲ豫防スベキ臨機ノ手段ヲ講ゼザルベカラズ。若シ其情況ノ存在スルニ拘ラズ、之ニ留意セズシテ電車ヲ進行セシメ、傷害ノ結果ヲ發生セシメタルトキハ、通行人ノ過失ノ有無ハ措テ之ヲ問ハズ、運轉手ハ職務上爲スベキ注意ヲ爲サザルニ因リテ、認識シ得ベク而カモ認識スルコトヲ要シタル結果ノ發生ヲ認識セズシテ、避シセシメ得ベカリシ結果ヲ發生セシメタル者ナレバ、其行爲ハ過失犯ヲ以テ論ズベキヲ容レズ。前掲判示事實ニ據レバ、被告ハ、約十一間餘ノ距離ニ於テ危險ノ何タルヤヲ解得セズ且危害ヲ回避スルノ能力ヲ缺ク一小兒ガ、顛倒ヲ惹起シ易キ大人用ノ下駄ヲ穿テ、保護者ノ看視ナク、單獨ニテ電車線路ニ接近シテ佇立シタル事實、竝ニ其後ニ於テ電車ノ進行スルニ拘ハラズ、該小兒ガ距離二間餘ニ至ルモ依然其位置ニ在リタル事實ヲ認識セルコト明ナレバ、被告ハ該小兒ガ何時無意識ニ線路内ニ進入シ、電車ニ觸レルモ測ラレザル情況ニ在リタルトヲ認識シ得ベク、又認識セザルベカラザルヲ以テ、該小兒ノ動作ニ付キ緻密ナル注意ヲ加フベキ義務アルニ拘ハラズ、被告ハ之ニ留意セズ、該小兒ニ接近シタルコトヲ覺知セズ、電車ヲ進行セシメテ、之ヲシテ電車臺ニ觸レ負傷セシメタルモノニシテ、被告ガ相當ノ注意ヲ爲スニ於テハ其危害ヲ生ゼシメザリシナルベキ事實ナレバ、被告ハ當然其業務上ノ行爲ニ關シテ過失ノ責ニ任ズベク、小兒ノ保護者ガ其看視ノ義務ヲ缺キタル事實ハ被告ノ罪責ヲ消長スルニ足ラズ。」

〔五六〕 大判大正一三・九・一一刑二同年（れ）一二七三號（集三卷六一八頁、新聞二三三三）

金澤電氣軌道の事件。――

一「五歳前後ノ幼兒ハ電車ノ危險ヲ理解スルノ能力ナキヲ普通トスルヲ以テ、危害ノ切迫セルヲ自覺セズシテ電車軌道内ニ進入スルコト亦稀有ノ事例ニ非ズ。從ツテ、電車運轉手が電車ヲ操縱スルニ當リ、其ノ前方電車軌道ノ附近ニ於テ、幼兒

ノ佇立又ハ徘徊スルヲ認知シタルトキハ、危害豫防ノ爲特ニ周到ナル注意ヲ爲スベキハ、其ノ業務ノ性質上當然ノ義務ナルガ故ニ、運轉手ハ絶ヘズ該幼児ノ姿勢態度其ノ他情況ニ留意シ、警鈴ヲ鳴ラスハ勿論、緩急ニ應ジテ隨時停車シ得ベキ處置ヲ執リツツ進行スベク、若シ電車操縦ノ經驗能力ナキ運轉手見習員ヲシテ自己ニ代リテ電車ヲ操縦セシメ傍ヨリ之ヲ指揮監督スル場合ニ在テハ、其ノ者ヲ罷メシメテ自ら操縦スルヲ相當トス。」

二「幼児ノ保護者ガ、電車軌道ニ沿フタル街路ニ於テ幼児ノ嬉戯シ徘徊スルニ放任スルハ、不注意ノ責ヲ免レズト雖、之ガ爲ニ電車運轉手ノ業務上ノ注意義務ニ消長ヲ來スベキニ非ズ。」

〔五七〕大判昭和八・七・二〇刑二同年(れ)七五〇號(集二二卷一) 二五六頁

廣島瓦斯電軌經營の廣島市内電車的事件。——

電車運轉手が運轉中、前方の軌道外側附近に於て、九歳の兄が五歳の妹の線路内に走入らんとするを引止め妹が頻りにこれを振放さんとするを認めたるときは、「當然急停車或ハ最徐行ノ措置ニ出デ、何時ニテモ直ニ電車ヲ停車シ得ベカラシメ、以テ危害ノ發生ヲ豫防スベキ義務アル」ものとす。

### (3) 前方線路横斷者が盲人なる場合

「盲人ノ如キ衝突ノ危険ヲ未然ニ豫防スルノ智能ヲ缺ク者ガ電車線路ニ向ヒ進行スル場合ニ於テハ常ニ、衝突ノ危険アリト認ムベク」、従つて、通行人の盲目なることを運轉手において「認識シ得ベカリシモノトスルトキハ、直ニ電車ヲ停止スルノ處分ヲ爲すべきである。但し、これを認識しうべからざる場合には、(1)の場合の原則に従ひ、「姿勢態度其他ノ狀況ニ依リ、線路ヲ横斷セントスルノ

危険アリト信ズベキ理由アリタルトキ」停車の義務がある。――

〔五八〕大判大正三・三・一一刑三大正二（れ）二六七六號（錄二〇輯二七八頁、抄錄）――

廣島電氣軌道の事件。被告たる運轉手は、六月二十四日午後八時二十分頃、踏切より南方數間の地點に於て、盲者なる被害者が「東方ヨリ該踏切ニ向ヒ步行セルヲ見得ベキニ拘ラズ、之ニ氣付カズシテ進行ヲ繼續シタル爲メ、電車が該踏切ノ中央ヨリ南方僅カニ一間許リ、電車ノ救助網ト坂本吉太郎ト僅カニ一尺許リ離ルル場所ニ至リタルトキ、漸ク吉太郎ノ踏切ニ差掛レルコトニ氣付キ、急停車ノ處置ヲ爲シタルニ」時すでに遅く、これに衝突した事案につき――

一「現ニ進行シツツアル電車ノ前路ニ於テ線路ヲ横斷セントスル通行人ハ、衝突ノ虞ナキ時期ヲ選擇シテ線路ニ入ルコトヲ要シ、衝突ノ危険存スル場合ニ於テハ、電車線路ノ側面ニ佇立シ、電車ノ通過スルヲ待ツテ其線路ニ入ルベク、運轉手ハ進行中ノ電車ヲ停止シ通行人ヲシテ先ヅ線路ニ入りテ之ヲ横斷セシメ、其通過スルヲ待ツテ電車ノ進行ヲ繼續スルノ義務ナシ。換言スレバ、進行中ノ電車ノ前面ニ於テ通行人ガ線路ヲ横斷スルニ因リテ生ズル衝突ノ危険ヲ、豫防スルノ責任ハ主トシテ通行人ニアリ。蓋シ、電車が交通機關トシテ公許セラルル以上ハ、各人ハ其進行ヲ妨害スルノ行爲ヲ避止セザルベカラザルノミナラズ、電車ノ操縦進退ハ通行人ノ動作ノ如ク自由ナラザルヲ以テ、通行人ニ於テ可及的衝突ノ危険ヲ豫防シ、電車ノ進行ヲ圓滑ナラシムルハ、都市ノ交通上必要ナルヲ以テナリ。故ニ、電車ノ運轉手ハ、其進行ノ前路ニ當リ線路ノ方向ヲ取リテ步行シ來ル通行人アルコトヲ覺知スルモ、其通行人ガ危害ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲シ、電車ノ通行スルヲ待ツテ線路ヲ横斷スベシト豫期スベキ理由アルヲ以テ、此ノ一事ノミヲ以テ、特ニ電車ノ進行ヲ遅緩ナラシメ、又ハ其進行ヲ停止シテ、萬一ノ場合ニ於ケル不期ノ衝突ニ備フルノ注意ヲ爲スコトヲ要セズ。従テ、通行人ガ運轉手ノ豫想ニ反シテ線路内ニ入り、爲メニ衝突ヲ來スモ、過失ノ責ハ通行人ニ在リ、運轉手ガ電車ノ速力ヲ減ジ又ハ之ヲ停止シテ、衝突ヲ未然ニ防止

セザリシヲ理由トシテ、運轉手ニ過失ノ責アリト謂フコトヲ得ズ。

二「然レドモ、運轉手が電車ヲ操縦スルニ當リテハ、常ニ其進路ノ前方ヲ警戒シ、危害ヲ未然ニ豫防スルノ周到ナル注意ヲ爲スコトヲ要スルハ、其業務上ノ義務ナルヲ以テ、通行人が其姿勢態度其他ノ情况ニ依リ、電車ノ進行ニ介意セズシテ線路ヲ横斷セントスルノ危険アリト信ズベキ理由アルトキハ、通行人ニ過失ノ責アルト否トニ拘ハラズ、衝突ヲ避クルニ必要ナル注意ヲ爲スノ責アリ。……從テ運轉手が、既ニ此危害ヲ認識シ又ハ之ヲ認識シ得ベカリシニ之ヲ看過シテ電車ノ進行ヲ繼續シ、因テ通行人ヲ傷害シタルトキハ、運轉手モ亦過失ノ責ヲ免ガルルコトヲ得ザルモノトス。……原院ノ認メタル事實ニ依レバ、被告が被害者吉太郎ノ踏切ニ向ヒ歩行セルヲ認識シ得ベカリシニ拘ハラズ、其前進ヲ繼續シタルコトハ明白ナルモ、被害者吉太郎が踏切内ニ入りテ之ヲ横斷セントスルノ危険アルコトヲ、被告ニ於テ適當ノ時機ニ認識シ得ベカリシヤ否ヤニ付キテハ、原判文記載ノ事實ニ依リ之ヲ認ムルコトヲ得ズ。而シテ本件ニ在テ被告ノ罪ヲ斷ズルニハ、此點ニ付キ審究ヲ遂ゲ之ヲ肯定シタル場合ニ於テ初メテ被告ニ過失ノ責ヲ負ハシムルコトヲ得ベキモノナルニ、原判文ニ認ムル事實ニ依リテハ之ヲ認ムルニ由ナシ。蓋シ、小兒盲人ノ如キ衝突ノ危険ヲ未然ニ豫防スルノ智能ヲ缺ク者が、電車線路ニ向ヒ進行スル場合ニ於テハ、常ニ衝突ノ危険アリト認ムベク、運轉手ハ直ニ之ヲ豫防スルガ爲メノ應急處分ヲ爲スコトヲ要スルヲ以テ、本件ノ被害者吉太郎ノ盲目ナルコトガ其當時被告ニ於テ認識シ得ベカリシモノトスルトキハ、被告ガ直ニ電車ヲ停止スルノ處分ヲ爲サザリシハ其過ニ歸スベク、又吉太郎ノ盲目ナルコトガ其當時被告ニ於テ認識シ得ベカラザルモノトスルモ、其姿勢態度其他ノ情况ニ依リ、吉太郎ガ線路ヲ横斷スルノ危険アリト信ズベキ理由アリタルトキハ、電車ノ進行ヲ停止セザリシ被告ニ過失ノ責アリト雖モ、然ラザル場合ニ於テハ……過失ノ責ヲ負ハシムルヲ得ズ」。

#### (4) 前方線路上に交通、巡查が交通整理中なる場合

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故（舟橋）

（第五卷 第二號 一四九）

六一

電車運轉手は、かかる場合、「何時ニテモ其ノ停止ノ合圖アラバ停車シ得ベキ程度ニ於テ、徐行其ノ他ノ手段ヲ採ラザルベカラ」ず。――

〔五九〕大判大正一四・一〇・二一刑三同年（れ）九七五號（集四卷六一六頁、新聞）  
（二四八八號九頁）――

東京市營電車の事件。前方交叉點の向ふ側、進路に當る線路上において、巡查が小學兒童數十名の軌道横斷を整理中、電車が進行して行き、巡查の停車の合圖に氣づかず、三間前になつてはじめて急停車の處置に出でたが間に合はず、これに衝突、死に至らしめた事案について――

「電車ハ社會生活ニ必要ナル交通機關トシテ公認セラレタルモノナルヲ以テ、各人ハ電車ノ進行ヲ妨害スルノ行爲ヲ避ケ以テ交通機關タルノ效用ヲ全フセシムルコトヲ要スルノミナラズ、電車ノ操縦進退ハ通行人ノ動作ノ如ク自由ナルコトヲ許サザルヲ以テ、電車ノ進行スルニ當リテハ、通行人ニ於テハ自ラ衝突ノ危險ヲ豫防シ、以テ電車ノ進行ヲ容易ナラシムルハ都市ノ交通上極メテ必要ナルハ勿論ナリト雖、近時交通ノ繁劇ヲ來シタルニ拘ラズ、道路ノ施設未ダ完備ノ域ニ至ラズ、交通道徳又未ダ完全ニ發達セズ、加之電車ノ進行必ラズシモ速力ノ一ナラザルコトアリ、或ハ車體ノ間隔亦恒ニ同ジカラザルコトアリ、此ノ間老幼相雜沓シ、時ヲ選バズシテ線路ヲ横斷スルコト少ナカラザル我國現時ノ状態ニ在リテハ、運轉手ガ電車ヲ操縦スルニ付テハ、一層ノ注意ヲ加ヘザルベカラズ。然レドモ、若シ線路ニ通行人アルトキハ、常ニ必ラズ電車ノ運轉ヲ停止シ其ノ通行ノ終ルヲ俟チテ進行スベキモノトスルトキハ、到底交通機關タルノ任務ヲ全フスルヲ得ザルヲ以テ、運轉手ニ斯ノ如キ義務ナキト同時ニ、通行人ニ於テモ亦常ニ電車ノ進行ニ妨害ナキ時期ヲ見テ線路ヲ通過スルコトヲ要スルモノニシテ、電車トノ衝突ヲ避ケ以テ交通ノ安全ヲ計ルノ責任ハ、通行人及運轉手ノ双方ニ存スルモノト謂フベク、通行人ニ過

失アルノ故ヲ以テ運轉手ノ責任ヲ免脱スベキモノニアラズ。故ニ、若シ通行人ニシテ往來ヲ妨害スルノ目的ヲ以テ故ラニ線路上ニ佇立スルモノハアリトスルモ、苟モ運轉手ニ於テ之ヲ覺知シタル以上ハ、停車其ノ他危害ヲ防止スベキ手段ヲ探ルヲ要シ、通行人ニ罪責アルノ故ヲ以テ運轉手ニ何等ノ注意義務ナシト謂フヲ得ズ。唯、其ノ事故ノ突發的ニシテ、運轉手が如何ナル手段ヲ探ルモ到底其ノ危害ノ發生ヲ避クルノ餘裕ナカリシトキ、或ハ全然運轉手ノ視界外ヨリ走り出デテ電車ニ觸レタルモノアル場合ノ如キハ、固ヨリ運轉手ノ責ニ歸スベキニアラズト雖、危害ノ生ズルハ、多クハ、通行人ト運轉手ノ何レカ又ハ双方ニ過失アル場合多キヲ以テ、全然通行人ノミノ過失ニ基因スル場合ヲ除クノ外、双方ニ過失アルトキト雖、運轉手ハ通行人ノ過失ヲ理由トシテ其ノ責ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。殊ニ本件ニ於テハ、被害者ハ普通ノ通行人ト異リ交通巡查ノ職ニ在リ、通行ノ安全ヲ保持スルヲ職務ト爲スモノニシテ、交通整理ノ必要上軌道内ニ在ルコト多ク、且職務執行ノ爲一時電車ノ進行ヲ停止スルノ權限ヲ有スルヲ以テ、苟モ運轉手が線路ノ前方軌道内ニ於テ交通巡查ガ交通ヲ整理シ居ルコトヲ認メタルトキハ、何時ニテモ其ノ停止ノ合圖アラバ停車シ得ベキ程度ニ於テ、徐行其ノ他ノ手段ヲ探ラザルベカラザルハ、運轉手當然ノ義務ナリトス。」

(5) 進路前方において故障、自動車、が運轉不能に陥り停車してゐる場合

〔六〇〕 大判昭和八・三・九刑一昭和七(れ)一八七七號(集一二卷三三一頁、新聞) —

横濱市電車の事件。 —

「苟モ電車ノ運轉ニ從事スル者ガ、其ノ進路ニ當リ僅カニ三四間ノ距離ニ至ル迄、乗用自動車ノ運轉不能ニ陥リ停車シ居ル事實ヲ認識セズシテ、漫然時速十五六哩ノ速度ヲ持シ進行スルガ如キハ、電車運轉手トシテノ業務ノ性質ニ照シ、進路

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一五一) 六三



ノ前方注視、危險事故發生ヲ未然ニ防止スベキ注意義務ヲ怠リタルモノニシテ、因テ生ジタル結果ニ對シ過失ノ責ヲ免レ得ベキモノニ非ズ。

### 第三 軌道車機關手の過失

軌道車機關手についても、鐵道機關手とほぼ同様の義務が認めらるべきであらう。判例には、昇降所における停止前に、中學生が飛乗り損つて墜落死亡した場合が、一つ現れてゐる。

〔六一〕大判昭和八・一一・二一刑三同年（れ）二三一九號（集一二卷一九八九頁、新聞三六四二號一一頁） —

「凡ソ軌道運轉ノ業務ニ從事スル機關手ハ、軌道車ヲ運轉スルニ方リ危害ノ發生ヲ未然ニ防止スル爲周到ナル注意ヲ爲スコトヲ要スベキハ言ヲ俟タズ。而シテ、軌道中、昇降所ノ先方ガ曲線ヲ爲シ、客車ノ外貨車ヲ連結シテ昇降所ニ停車スルトキハ發車ニ際シ索引力ニ困難ヲ感ズルガ故ニ、昇降所ヲ通過シテ其ノ前方ニ停車ヲ爲スベキ場合ニ於テモ、乘客ノ態度姿勢其ノ他ノ情況ニ於テ飛乗ヲ爲サントスル虞アリト見ルベキトキハ、該昇降所通過ニ際シテ相當ノ合圖ヲ爲シ、乗客ヲシテ其ノ停車スル所ヲ知ラシメ、危害ノ發生ヲ未然ニ防止スルハ、機關手トシテ當然爲スベキ業務上ノ義務ナルヲ以テ、乗客ガ飛乗ヲ爲シタリトノ一事ヲ以テ其ノ責ヲ免ルルヲ得ザルモノトス。殊ニ、中學校ノ放課時刻ニ當リ多數學生ガ乗車ヲ待チ居ルヲ認メタルトキハ、一層深甚ノ注意ヲ爲スベキコト更ニ架設ヲ要セズ。蓋シ、中學時代ノ青年ハ一刻ヲ爭ヒテ軌道車ニ乗降スルハ世上往々見ル所ノ事例ナレバナリ。故ニ機關手ニシテ、右昇降所ヲ通過スルニ際シ何等ノ合圖ヲ爲サズ、中學生ヲシテ飛乗損シテ負傷セシメ因テ死ニ致シタルトキハ、業務上過失致死ノ責任アルモノトス。」

#### 第四 鐵道車掌の過失

發車に當りて。

驛長助役の發車合圖があつても、車掌は、「通過安全ノ標識ヲ確認スルニ非ザレバ發車ノ信號ヲ爲スコトヲ得ザルノミナラズ、危険標識ヲ發見シタルトキハ、發車ノ信號ヲ爲ス可ラザルハ勿論、既ニ發車スルモ列車ノ進行ヲ停止スベキ應急手段ヲ採ラザル可ラズ」。而してこの標識を認識しうるに認識せざるときは、車掌の過失となる。――

〔六二〕大判大正三・五・二三刑三同年(れ)五二二號(錄二〇輯一〇一一頁、抄錄五七卷)

(七二二八頁、新聞九四九號三二頁)

黒色の標識(下り線路閉塞ストノ信號)を確認せずして、助役の發車合圖に信賴し、車掌甲は車掌乙に、車掌乙は機關手に發車の合圖をなし、その結果、「汽車顛覆破壊・過失致死」を惹起したものである。――

一「鐵道係員職制ニ依レバ、鐵道車掌ハ、運輸長ノ指揮ヲ受ケ列車ノ運轉及ビ輸送ノ事務ニ從事スベキ任務ヲ有スルモノナレバ、列車ノ運轉ニ付テハ常ニ至大ノ注意ヲ用ヒ、旅客荷物ヲ安全ニ輸送スル職責ヲ有スルモノト謂ハザルベカラズ。從テ、列車進行中絶エズ前方ヲ警戒スベキハ勿論、其進行ヲ始ムル前ト雖モ、運輸ノ前途支障ナキヤ否ヤ、特ニ各種規定ノ標識ヲ確認シ、危害ヲ未然ニ防止スルノ注意ヲ怠ル可ラザルハ、寧ロ業務上當然ノ職責ナリト謂ハザル可ラズ。

二「勿論、車掌ハ、列車ガ停車場ニ在ルトキハ驛長ノ指示ヲ受ケテ其事務ヲ執行スベキモノナレバ、當務驛長助役ノ發車合圖アルトキハ之ニ從テ發車ノ信號ヲ爲スベシト雖モ、這ハ唯驛長助役ノ發車合圖アルニ非ザレバ自ラ發車ノ信號ヲ爲シ得ザルニ過ギズシテ、是等ノ者ノ發車合圖ニ因リ、自己當然ノ職責ニ屬スル標識確認ノ義務ヲ免ルベキモノニ非ズ。然レバ、

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一五三) 六五

車掌ハ、通過安全ノ標識ヲ確認スルニ非ザレバ、假令驛長助役ノ發車合圖アル場合ト雖モ、發車ノ信號ヲ爲スコトヲ得ザルノミナラズ、危險標識ヲ發見シタルトキハ、驛長助役ノ發車合圖ニ拘ラズ、發車ノ信號ヲ爲スコラザルハ勿論、既ニ發車スルモ列車ノ進行ヲ停止スベキ應急手段ヲ探ラザル可ラズ。故ニ、車掌ガ偶々其標識ヲ認識セザリシトキト雖モ、之ヲ認識セザルコトガ其周到ナル注意ヲ缺キタルニ原因スルトキハ、自ラ其過失ノ責ニ任ゼザル可ラザルナリ。」

## 第五 電。車。車。掌。の。過。失

### 一 發車に當りて。

#### (1) 信號確認遵守義務

車掌が反對電車に掲げた圓板信號に氣付かずして發車信號をなすも、それが正當の理由あるに出でたときはその過失とならないが、然らざるときはその過失となる。――

〔六三〕大判大正八・一・二七刑二同年(れ)一九〇二號(錄二五輯一)五五頁、抄錄八三卷一)――  
(五三三頁、新聞一六三九號一七頁)

京都電燈株式會社嵐山電鐵の事件。被告ハ嵐山停留場發東行電車車掌として乗組み、「太子前停留所ニ於テ西行第十四號電車ト離合シタルガ、當時該電車ハ續行運轉ノ先發車ニシテ、後發車ノ續行シ來タルコトヲ離合反對電車ニ知ラシムベキ圓板信號ヲ掲ゲアリタルニ不拘、右信號ニ氣付カズ、後發車ノ未ダ離合地ニ入り來タラザルニ先チ發車信號ヲ爲シ、運轉手亦不注意ニモ之ニ應ジ發車シタルガ爲ニ、太子前停留場ヲ去ル東方向約百間ノ地點ニ於テ西行第四號車ト正面衝突ヲ爲シ」たものである。――

「被告ガ第十四號電車ニ掲ゲタル圓板信號ニ氣付カズシテ發車信號ヲ爲シタルハ、正當ノ理由ニ基クモノナリトセバ、被告

ニ過失ノ責任ナキヤ固ヨリ辯ヲ竣タズト雖モ、若シ然ラズシテ、被告ガ之ニ氣付カザリシハ相當ノ注意ヲ怠リタルガ爲メナリトセバ、被告ハ過失ノ責ヲ免ガルベカラズ。換言スレバ、若シ、被告ノ乗組ミタル第十八號電車ニ於ケル被告ノ位地ヨリ第十四號電車ノ圓板信號ヲ見ルコトハ、車體ノ構造又ハ其他ノ事情ニ依リ不可能ナルカ、或ハ不可能ナラザルモ之ヲ見ルコト困難ニシテ、相當ノ注意ヲ爲スモ見ルヲ得ザル場合アリテ被告ハ其場合ニ遭遇シタルカ、又ハ其當時被告ガ之ニ氣付カザリシハ他ニ正當ノ理由アリタリトセバ、固ヨリ被告ニ過失アリト云フベカラズト雖モ、若シ之ニ反シ第十八號電車ニ於ケル被告ノ位地ヨリスレバ、第十四號電車ノ圓板信號ハ被告ノ眼前ニ横ハリ、別段ノ注意ヲ要セズシテ看取シ從ベカリシカ、或ハ然ラザルモ相當ノ注意ヲ爲スニ於テハ之ヲ認ムルコト難カラザリシトセバ、被告ガ之ニ氣付カズシテ發車信號ヲ爲シタルハ不注意ニシテ、過失ニ出デタルモノト云ハザルヲ得ズ。上來説明スルガ如クナルヲ以テ、本件被告ニ犯罪ノ責任アリヤ否ヲ斷ズルニハ、須ク被告ニ注意義務ヲ怠リタル過失アリヤ否ヲ審究セザルベカラズ。」

## (2) 乗降客の整理完了して危険なきを確認すべき義務

車掌が發車合圖をなすには、「乗降客ノ整理完了シ電車ヲ發車セシムルモ何等ノ危険ナキヲ確認」するを要する。――

〔六四〕大判昭和二・六・二五刑四同年(れ)六五九號(集六卷二二五頁、新  
聞二七一四號一一頁)――

東京省線電車の事件。驛構内に約八十名の地方團體客があつて相當混雑してゐる際、電車中央乗降口に多數人が乗車せんとして群つてゐたのを車掌が看過し、發車合圖をなしたため、その一人を線路内に墜落せしめ、因つて傷害死に致した事案につき――

「電車ノ後部車掌トシテ乗務シ之ガ發車合圖ヲ爲スベキ職務ニ従事スル者ハ、其ノ合圖ヲ爲スニ際シ、乗降客ノ整理完了シ電車ヲ發車セシムルモ何等ノ危険ナキヲ確認シタル後、運轉手ニ發車ヲ促スベキ義務アルコトハ、業務ノ性質上當然ナルガ故ニ、乗客ガ乗降口ニ群リ、將ニ乗車セントスル姿勢ヲ執ル者アルガ如キ場合ニ於テ、危険ノ發生ヲ防止スル爲ニハ、單ニ警笛ヲ吹鳴スノミヲ以テ足レリトセズ、臨機適切ナル處置ヲ講ジ、其ノ者ガ安全ノ位置ニ避クル等事故ヲ惹起スルノ虞ナキヲ確認スルマデハ、發車合圖ヲ爲スベカラザルノ職務上ノ注意義務アルモノト謂フベク、電車ガ滿員ニシテ乗客收容ノ餘地アルト否トニヨリ、結論ヲ異ニスベキ理ナク、又之ガ爲ニ發車ノ遅延ヲ來スコトアルモ、己ムヲ得ザルトコロナリトス。」

二 停車場構内において電車後退するに當つて。

車掌が、停車場構内において運轉手に對して逆行應諾の信號をなすには、専用軌道敷地に面する電車反對側面をも注意し、危険なきことを確かむるを要する。――

〔六五〕大判大正一一・一〇・七民三同年（オ）四七七・七〇五號（新聞二〇五）  
（六號一九頁）――

高野鐵道の事件。「停車場ニ於テ通常停車スベキ地點ヲ過ギテ停車シタル爲、運轉手ハ之ヲ逆行セシメントシ車掌ニ對シ信號ヲ爲シタル際、車掌ハ……逆行應諾ノ信號ヲ爲シ、運轉手ハ運轉ヲ開始シタル處、被害者北野平吉ハ通路ニ非ザル軌道敷地内ニ立入り、電車ノ後方ヲ迂回シテ線路ヲ横ギリ昇降臺ニ上ラントシタル爲、車體ト昇降場トノ間ニ同人ノ身體ヲ挟ミ因テ死亡ノ原因トナリタル傷害ヲ被ラシメタ」。そこで、會社に對して賠償を請求したのである。――

一「電車運轉ノ如キ人ニ危害ヲ及ボス虞アル事業ニ従事スル者ハ、危険ヲ避クルニ相當ナル注意ヲ用ヒ、若危険アリト認めタルトキハ、之ヲ避クルニ適當ナル措置ヲ採ルコトヲ必要トシ、其ノ實行ノ難易ヲ問フベキモノニ非ズ。左レバ所論ノ如

ク、假令其ノ他ニ車掌ノ行フベキ事務繁多ナリトスルモ、之ガ爲ニ同人ニ、右危険ヲ防止スベキ職責ナシト云フヲ得ズ。」  
二「平吉ハ當時通路ニ非ザル軌道敷地内ニ立入り、電車ガ逆行ヲ始メタルニ拘ラズ、其ノ停車ヲ俟タズシテ、酒氣ニ驅ラレ輕卒ニモ線路ヲ横ギリ昇降臺ニ上ラントシタルモノニシテ、同人ノ死亡ハ、其ノ過失モ亦一原因ヲ爲スモノナリト云フニ在ルコト判文上明白ナリ。」

三「而シテ電車ノ反對側面ニハ障壁又ハ木柵等、人ノ軌道ニ立入ルコトヲ阻止シ得ベキ設備ナカリシコトハ、同ジク原院ノ認定シタル事實ナレバ、所論ノ如ク、線路内ニ立入り電車進路ヲ横斷スベキコトハ、想像スベカラズト云フヲ得ズ。故ニ原院ガ車掌ニ於テ反對側面ヲ注意スベキコトヲ怠リタルヲ以テ過失ナリトシ、右過失ガ本件危害ノ一原因ヲナスモノト判斷シタルハ正當ナリ。」

## 第六 踏切番人・踏切信號手の過失

### 一 遮斷機の設備ある踏切における踏切番人の義務

踏切番人には、「踏切ノ看守ヲ爲シ、特ニ列車（又は電車）ノ踏切通過ニ注意シ、通過ノ際ハ交通ヲ遮斷シテ以テ列車ノ通過ニ障礙ナカラシムルト同時ニ、通行人ノ生命身體等ニ對シ危害ノ發生ヲ未然ニ防止スベキ業務上ノ義務」がある（六七）。この内容――

(1) 踏切番人は、列車または電車の通過に際し、適當なる時期に遮斷機を閉鎖するを要す。――  
〔六六〕大判大正一〇・一・二七刑二大正九(れ)二四九〇號(錄二七輯一頁、抄錄八七卷一〇九)――

被告は鐵道踏切番人として其業務に従事中、午前二時三十五分頃列車が踏切に接近し來りたるにかかはらず、踏切小屋で

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故（舟橋）

（第五卷 第二號 一五七）

六九

假眠に耽り之に氣付かなかつた爲め、交通遮斷の手續を執らなかつたところ、人力車夫が客を乗せ同踏切内に入つた。しかるに、その時、被告は著しく接近せる列車の音に眠を覺まし、狼狽の餘り充分場内を注視せずして門木を降し、交通を遮斷したので、人力車は踏切場外に出ることが出来ず、車夫と乗客は列車に衝突し、死亡するに至つた、といふ事案につき――

「踏切番人ハ踏切ノ看守ヲ爲シ、列車通過ノ際ハ特ニ其職務上周到ナル注意ヲ拂ヒ、交通ヲ遮斷シ、以テ列車ノ通過ニ障礙ナカラシムルト同時ニ、行人ノ生命身體等ニ對シ危害ヲ醸スコトヲ豫防スベキ義務アルモノニシテ、此義務ヲ懈リ、因テ人ヲ列車ニ觸レ若クハ之ト衝突シテ死ニ致シタルトキハ、業務上ノ過失致死罪ヲ構成」する。

## 〔六七〕大判昭和九・二・七刑三昭和八（れ）一六九九號（新聞三六七）

（六號一六頁）

「被告人ハ鐵道踏切看手トシテ勤務シ、毎日午前五時ヨリ午後十時迄汽車通過ニ際シ同所ニ設置シアル遮斷機ヲ閉閉シ同踏切ヲ看守スル等ノ業務ニ従事シ居リタルモノナルトコロ、同踏切ニハ遮斷機ノ外尙自動警報機ノ設備アリト雖、被告人ハ午後七時五十六分下リ急行貨物列車ガ右踏切ヲ通過スル事實ヲ知りナガラ、不注意ニモ、同時刻前記踏切番人詰所ニ於テ居眠ヲ爲シ、右列車ノ通過ニ氣付カズシテ遮斷機ヲ閉鎖セザリシ爲、其ノ頃街道ヲ進行シ來リタル自動車運轉手羽木廣吉ノ運轉スル貨物自動車ヲ右踏切内ニ乗入レシメ、之ト前示踏切ニ差蒐リタル右急行貨物列車トヲ衝突セシメ、因テ自動車ヲ粉碎シテ右自動車運轉手羽木廣吉外同乗者二名ヲ即死スルニ至ラシメタルモノ」である（禁錮刑）。

一「踏切看手ハ、踏切ノ看守ヲ爲シ、特ニ列車ノ踏切通過ニ注意シ、通過ノ際ハ交通ヲ遮斷シテ以テ列車ノ通過ニ障礙ナカラシムルト同時ニ、通行人ノ生命身體等ニ對シ危害ノ發生ヲ未然ニ防止スベキ業務上ノ義務アルモノニシテ、踏切ニ遮斷機ノ外自動警報機ノ設備アルノ故ヲ以テ、其ノ義務ヲ免ルルコトヲ得ザルコト勿論ナレバ、右ノ設備アル場合ト雖、踏切看手ガ列車ノ通過ニ際シテ其ノ注意ヲ怠リ、遮斷機ヲ閉鎖セズ、因テ人ヲ列車ニ觸レ、若ハ之ト衝突シテ死ニ致シタルトキハ

業務上ノ過失致死罪ヲ構成シ、被害者ノ過失ガ被告人ノ懈怠ト相俟テ致死ノ共同原因ヲ爲シタルコトハ、同罪ノ成立ヲ妨ゲルモノニ非ズ。」

二「縱令右自動車運轉手ニ於テ踏切通過ニ際シ、一旦踏切前ニ停止シテ安全ナルコトヲ確メズ、又所論自動警報機ノ警報及列車ノ音響若ハ其ノ前燈ノ照明ニ氣付カズ、不注意ニモ列車ノ來ルヲ知ラズシテ踏切内ニ乗入レ、之ト衝突シタル過失アリトスルモ、被告人ガ列車ノ踏切通過ニ際シ遮斷機閉鎖ノ義務ヲ怠リタルコトハ、判示自動車運轉手等致死ノ一原因ヲ爲シタルコト明ナルヲ以テ、被告人ノ判示ノ行爲ハ業務上過失致死罪ヲ構成シ、被害者ニ過失アルノ故ヲ以テ其ノ罪責ヲ免ルルコト能ハザルコト論ヲ俟タズ。」

(2) 踏切番人は、遮斷機を閉鎖した後も、その遮斷機「ヲ踰ヘ若クハ潜リテ危険ヲ冒サントスルモノアリヤ否ヤニ付キ、注意ヲ爲ス義務」を負ふ。——

〔六八〕 大判大正七・五・二三民二同年(オ)二四八號(錄二四輯九九九頁、抄錄七八卷一八)——

京濱電氣鐵道の踏切番人が閉閉器(長さ約十八尺の丸太棒一本を上下する装置)を閉鎖したところ、六歳の子供がその下を潜つて線路内に入り、進行して來た電車に轢殺されたので被害者側より電鐵會社に賠償請求をしたのが本件である。——

「本件踏切番人ハ、踏切ニ於テ通行人ノ危険ヲ警戒シ電車ニ進行ノ可否ヲ信號スルコトヲ其職務トスルモノナレバ、上告人主張ノ如ク、單ニ通行人ニ對シ電車通行ノ爲メ踏切ヲ通過スルコトノ危険ナルコトヲ覺知セシムルノミニテ、其義務ヲ盡クシタルモノト謂フベカラズ。踏切番人ハ、當ニ踏切ニ於ケル閉閉器ヲ閉鎖シ之ニ依リ通行人ニ對シ踏切ヲ通過スルノ危険ナルヲ警告スルノミナラズ(時ニ本件被害者ハ當時六歳ノ小兒ニ過ギズ)、尙ホ其閉閉器ヲ踰ヘ若クハ潜リテ危険ヲ侵サントスルモノナキヤヲ注意シ、其危険ヲ侵スモノナキコトヲ確メタル後ニアラザレバ、電車ニ對シ安全信號ヲ爲スコトヲ得ザ

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一五九) 七一



ルヤ明カナリ。然レバ原院ガ、本件踏切番人ニ對シ踏切ニ於ケル閉閉器ヲ閉鎖シタル後ト雖モ、閉閉器ヲ險ヘ若クハ潜リテ危險ヲ侵サントスルモノアリヤ否ヤニ付キ注意ヲ爲ス義務アリト判示シタルハ、毫モ不法ニアラズ。」

(3) 踏切番人が閉鎖したる遮斷機を開放するに當つては、特に注意して危険の有無を確かむるを要す。従つて、反對側「番人」ノ呼鈴又ハ口頭ニ依ル合圖ヲ待テ「遮斷機」を開放することが「從來ノ慣行」なる場合には、開放するについては必ず反對側番人の合圖を要する。――

〔六九〕大判昭和七・五・五刑一同年(れ)一四五號(集一一卷五六八頁、新聞三四三一號八頁)――

省線電車踏切の事件。罰金五拾圓。遮斷機を早急に開放したため自轉車乗用通行人が電車に轢殺された事案。――

一「踏切省線側番人詰所……の……時間表ノ時刻ガ、往々ニシテ正確ニ遵守セラレザルコトアリトスルモ、原則トシテハ之ニ準據スベキコト當然ノ筋合ナルガ故ニ、被告人ニ於テ右時間表ニ注意スルノ必要ナキモノトナスヲ得ズ。」

二「踏切ノ東上線側番人タル同阪本俊忠ガ、本件事故發生ノ際、東上線電車ノ接近ニ注意セズ、其ノ詰所内ニテ私用ニ從事シ居リテ、被告人ガ遮斷機ヲ開放スルモ危險ナキヤヲ問ヒタルニ對シ、應答ヲ爲サザルベキ狀況ニ在リタルコト所論ノ如シト雖、……省線側ノ番人ガ一旦卸シタル遮斷機ヲ開放スルニ付テハ、右東上線側番人ノ呼鈴又ハ口頭ニ依ル合圖ヲ待テ之ヲ爲ス從來ノ慣行ナリシコト、之レ亦、前記證人ノ供述ニ依リ認メ得ルガ故ニ、右ノ如ク被告人ノ問ニ對シ東上線側番人ノ應答ナカリシ場合ニ於テハ、被告人ハ未ダ直ニ遮斷機ノ開放ヲ爲スベカラザルモノト謂ハザルベカラズ。」

三「抑々、現今交通ノ重要性ヲ尊重スベキ時代ニ在リテハ、通行人及車馬等ノ往來頻繁ナル地點ニ於ケル鐵道踏切ハ、特に危險アリト認メラルル場合ニ之ヲ閉鎖シ、其ノ他ハ開放シ置クヲ以テ通例トシ、本件係争ノ踏切ノ閉閉ニ付テモ、特ニ

之方反對ノ取扱振ニ依リタルコトハ原判決ノ認定スル所ニ非ザルコト明白ナリ。然レドモ、其ノ何レノ場合タルニセヨ、踏切番人ニ於テ、其ノ場合ノ事情ニ應ジテ危険防止上探ルベキ注意ヲ怠ルノ特權ヲ有スベキ筋合ニ非ザルハ勿論ニシテ、殊ニ危険告知ノ爲特ニ踏切ヲ閉鎖シタル場合ニ於テ、番人ガ之ヲ解放スルハ危険状態ノ消滅ヲ告知スルト同一ニシテ、之ニ因リテ通行人自身ノ警戒心ヲ全く弛緩セシムルノ虞アルモノナレバ、特ニ注意ヲ要スベキモノナルニ拘ラズ、……被告ハ上叙ノ如ク其ノ番人トシテノ注意ヲ怠リ判示事故ヲ生ゼシメタルモノナルヲ以テ、原判決ガ被告人ニ過失ノ責任ヲ認メタルハ正當ナリトス。」

(4) 踏切番人は、自己に、支障あるときは一時適當なる代人を立てるを要する。――

〔七〇〕 大判大正一〇・九・五刑二同年(れ)一一八〇號(錄二七輯五八五頁、判民一一五事件(平野))――

輕使鐵道の踏切番人が自ら出務せず、また代人も立てないで、踏切遮斷機ノ閉鎖を怠つたため、列車と自動車ガ衝突した事案につき――

一「踏切番人ハ踏切ヲ看守シ、列車通過ノ際ハ其業務上特ニ周到ナル注意ヲ以テ交通ヲ遮斷シ、列車ノ運轉ヲ安全ナラシムルト同時ニ、公衆往來ノ安全ヲ保テ通行人ノ生命身體等ニ對スル危害ノ發生ヲ豫防スベキ義務アルモノ」である。

二「踏切番人ハ毎ニ自ラ其義務遂行ニ必要ナル行動ヲ爲サザル可ラザルハ勿論、一時止ムコトヲ得ザル支障ニ因リ自ラ直接其任務ニ當リ難キ場合ニ在リテハ、須ラク相當ナル時機ニ於テ適當ナル代人ヲ立テ代行セシメ、以テ安全ニ其義務ヲ果サザルベカラザルヲ以テ、踏切番人ガ此義務ヲ懈リ、因テ人ヲ列車ニ觸レ若クハ之レト衝突シテ傷害ヲ被ラシメタルトキハ、業務上ノ過失致傷罪」として刑法第二百一十一條の罪責を免ることを得ない。

二 遮斷機の設備なき踏切における信號手の義務

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故 (舟橋)

(第五卷 第二號 一六一) 七三

この場合の踏切信號手も、踏切番人とほぼ同様に、「一面ニ於テハ電車又ハ列車ニ對シテ進行ノ可否ヲ信號シ、他面ニ於テハ一般通行人又ハ車馬ノ往來ニ留意シ、此等ノモノヲシテ危害ヲ蒙ムラシメザル様注意スベキ職責ヲ有スル。従つて、例へば「自動車ノ踏切ニ向テ來レルニ氣付カズ、其接近スルニ及ンデ始メテ之ヲ覺知シ、狼狽ノ餘リ急遽手ニセル青色燈ヲ打振り」たるがごときは、その過失である。――

〔七一〕大判大正四・二・八民二大正三（オ）七〇八號（錄二一輯八一頁、抄錄）  
（五三卷一二三三九頁）――

京濱電氣鐵道踏切の事件。被害者側より電鐵會社に對して賠償を請求したものである。――

一「電車軌道ノ踏切ニ於ケル信號手ハ、一面ニ於テハ電車ニ對シテ進行ノ可否ヲ信號シ、他面ニ於テハ一般通行人又ハ車馬ノ往來ニ留意シ、此等ノモノヲシテ危害ヲ蒙ムラシメザル様注意スベキ職責ヲ有スルモノナルコト、上告人（電車會社）ノ首肯スル所ナリ。而シテ、上告人ノ使用人タル信號手平野藤太郎ハ、山ノ手方面ヲ背ニシテ立チ全然其方面ニ對スル注意ヲ缺キタル爲メ、川瀬新太郎ノ操縦セル自動車ノ踏切ニ向テ來レルニ氣付カズ、其接近スルニ及ンデ始メテ之ヲ覺知シ、狼狽ノ餘リ急遽手ニセル青色燈ヲ打振り、新太郎ヲシテ通行スルモ差支ナキコトト信ズルニ至ラシメ、即チ信號手トシテノ相當ノ注意ヲ怠リタルモノニシテ、之ニ因テ本件ノ衝突ヲ來シタルコト原院ノ確定スル所ナレバ、信號手平野藤太郎ニ何等過失ナシトノ論旨ハ、畢竟事實ノ認定ニ對スル非難ニ外ナラザルモノトス」。

二「若シ夫レ自動車ノ運転手川瀬新太郎ガ暗夜電車軌道ノ踏切ヲ通行セントスルニ當リテ徐行セザリシコト、即チ本件ノ衝突ニ付同人ニモ過失アリシコトハ、原院モ認ムル所ナレドモ、新太郎ニ過失アルノ故ヲ以テ藤太郎ニ過失ナシト謂フヲ得

ザル」ものとす。

### 三 遮断機の設備なき驛構内渡線路信號驛手の義務

驛手が驛構内渡線路において通過列車に對して信號をなすに當つては、通常の踏切信號手以上に線路を横斷せんとする乗客に對する危険の發生を、防止すべき義務がある。――

〔七二〕大判昭和三・七・二四刑三同年(れ)八四三號(集七卷四)――  
(九八頁)

被告は、驛手として、午後九時五十一分驛通過の急行列車に對し、構内渡線路にて信號をなすに當り、「該線路ノ略中央ニ位シ乗客ノ動靜ニ留意セズ、漫然前記通過列車ニ對シ安全信號ヲ爲シ居リタル爲」被害者(四十年ノ女)が「下リブラツトホームヨリ右渡線路内ニ入りタルニ氣付カズ、同女ガ自己ノ背後ヲ通過シテ右列車ノ進路ヲ横斷セントスルニ及ビテ、始メテ之ヲ制止セントシタルモ、時既ニ及バズ、同女ヲシテ列車ニ衝突セシメ」即死せしむるに至らしめた事案である。罰金八拾圓。――

一「鐵道係員ハ、列車ノ運轉ニ關シ危険ノ發生ヲ防止スルニ付、法律上慣習上若ハ條理上必要ナル注意義務ヲ負フモノナルコトハ、本院判例ノ示ス所(大正十三年れ第二二七〇號同十四年二月二十五日判決參照)ニシテ、驛手が信號ヲ爲スニ當リテモ、單ニ危険ノ有無ヲ報ズルヲ以テ足ルモノニ非ズ、之ト同時ニ、危険ノ發生ヲ防止スルニ付、必要ナル注意ヲ爲スベキ業務上ノ義務アルモノトス」。

二「被告ハ驛手トシテ、驛通過ノ急行列車ニ對シ同驛構内渡線路ニ於テ信號ヲ爲スニ當リ、右渡線路ハ線路ヲ横斷スル者ノ通路ナルヲ以テ、乗客ノ行動ニ注意シ危険ナシト認メタル場合ニ於テ安全信號ヲ爲シ、其ノ信號中ト雖、絶エズ其ノ動靜ニ留意シ、若シ列車ノ進路ヲ横斷セントスルガ如キ者アル場合ニ於テハ直チニ之ヲ阻止シ、危険ヲ未然ニ防グガ爲、該渡線判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

路ノ北端ニ位シ、之ヲ渡ル乗客ヲシテ總テ自己ノ前面ヲ通過セシムル等適宜ノ方法ヲ講ズベキ業務上ノ注意義務アル」ものとす。

## 第七 鐵道驛長・助役の過失

### 一 列車の發車合圖をなすに當つて

判例は、操車係・機關手・車掌とともに、助役にも、真空制動機管の連結を點檢すべき義務あるものとす。――

〔七三〕大判大正一四・二・二五刑三大正一三（れ）二二七〇號（集四卷一二五頁、新）

（開二四〇五號一六頁）――

連結手が列車の真空制動機管の連結を遺忘したのをそのままに發車させたところ、次の驛で所定の位置に停車出來ず、引込線に突入し車止を破壊し、汽關車脱線、乗客殺傷を生ぜしめた事件につき、助役・操車係・機關手・車掌に真空制動機管點檢義務違背の過失ありとされた。――

「前示列車組成ニ關スル心得第一條第二項ノ規定ハ、混合列車ニ付テハ從業員ニ對シ貫通制動機ノ使用ヲ爲スト否トヲ其ノ判斷ニ任シタルモノト解スベキ趣旨ナリトスルモ、特殊ノ危險業務ヲ行フ者ニ對シ、行政上特殊ノ取扱規程ヲ設ケテ危險ノ發生ヲ防止スルハ、畢竟普通ニ危險發生ノ虞アル行爲ヲ取締ルニ過ギズ、其ノ以外ニ於テ、業務執行者ヲシテ危險ノ發生ヲ防止スル爲、法律上慣習上若ハ條理上必要トスル一般ノ注意義務ヲ嚴守セシムルコトハ固ヨリ明文ヲ俟タザル所ナルヲ以テ、該規程ニ於テ之ヲ明示セザルニ止マリ、是等危險ノ發生ヲ豫防スベキ注意義務ヲ免除シタル趣旨ニ非ザルヤ勿論ナレバ業務執行者ガ行政上ノ取締規定ノ命ズル注意義務ノミ履踐シタリトスルモ、之ヲ以テ直ニ業務上一切ノ責任ヲ悉シタルモノ

ト謂フベカラズ(大正三年(レ)第五四九號同年四月二十四日宣告参照)。」

## 二 列車の通過に際して

(1) 驛長は、列車の通過に當り進行信號をなすには、「構内ニ事故ナキヤ又ハ事故ヲ發生スベキ危険ナキヤ否ヲ看視シ、危険ナキヲ確」かむることを要す。――

〔七四〕大判昭和四・七・二六民二同年(オ)一五二號(集八卷八二二頁、新開三〇八四)――  
號一三頁、判民七八事件(戒能)

公認運送店經營者とその長男らとともに、西の烈風中において鐵道省買入れの枕木九十本の貨車積をしてゐたところ、右長男は臨時列車の進入してくるのを知らずにゐて、これに轢殺された。そこで右の父及び母より國を相手どり賠償を請求したのが本件である。――

「大正十四年五月一日鐵道省達運輸取扱心得第七十一條ニ、通過信號機ヲ附設セザルニ位式信號機ノ設ケアル停車場ニ於テ列車ヲ通過セシムル場合、出發信號機ノ設ナキカ又ハ其ノ設アルモ見透シ難キトキハ、列車ヨリ見易キ位置ニ於テ進行信號ヲ現示スベシト規定スル事情ヨリ見ルトキハ、右ノ如キ場合ニアリテハ、驛長又ハ其ノ代理者ニ於テ停車場構内ニ事故ナキヤ又ハ事故ヲ發生スベキ危険ナキヤ否ヲ看視シ、列車通過スルモ何等危険ナキヲ確メタル上、進行信號ヲ爲シ列車ヲ通過セシムベキモノニシテ、殊ニ強風等ノ如キ場合ニハ簡易驛ナルト否トヲ問ハズ、停車場構内ニ勞役スル者等ニ於テ列車ノ通過ヲ前知スルコトヲ得ザルガ如キコトナキヲ保シ難キヲ以テ、業務ノ性質上一層嚴密ナル注意ヲ以テ構内ヲ看視シ、事故ノ發生ヲ防止スベキ責務アルモノト解スルヲ妥當ナリトス。左レバ原審ガ、貨物列車通過ニ際シテハ簡易驛タル本件停車場ノ驛長ハ、強風ノ場合ニ於テモブラツトホームニ出場シ構内ヲ看視シ事故ノ發生ヲ防止スル義務ナキモノナリト認定シタルハ不法」である。

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一六五)

七七

(2) 驛長は、出發信號燈が故障消燈の場合にも、正當なる手信號をなすを要し、これを誤つて事故を生ぜしめたときは、その過失の責を免れない。――

〔七五〕大判昭和九・六・二刑四同年（れ）五三三號（集一三卷八六三頁、新）――  
（開三七四〇號一五頁）

驛の出發信號燈が故障のため消燈してゐる際、貨物列車通過後これを次驛に通知したが未だ次驛よりその到着の通知なき間に、次の同驛無停車通過急行列車が蕩進してきたので、驛長は、「之ヲ停車セシムル爲、急遽同驛ブラツトホームニ於テ手信號燈ヲ以テ折柄場内ニ進入シ來レル第八號（後續）列車ニ合圖ヲ爲シタルガ、狼狽ノ餘リ、不注意ニモ、同手信號ニ赤燈（停止信號）ヲ點ズベキニ誤ツテ綠燈（通過信號）ヲ點ジタル爲、同列車機關手ヲシテ安全通過ノ信號アリタルモノト誤信セシメ、因テ其ノ儘同驛ヲ無停車ニテ」次驛ニ進發せしめた。そこで、驛長は、「事ノ意外ニ驚キ」即時、次驛の驛長に對シ「後續第八號列車ヲ進發セシメタル旨通信シタルモ同驛長ハ、一閉塞區間ニ二列車運轉禁止ノ規則ナルニ依リ二列車ガ同時ニ進行シ來ルガ如キ事アル可シトハ豫期セズ、右通知ニ拘ラズ」前の驛の「右過失ヲ感知シ得ズシテ、曩ニ第四百六十二號（先發）列車進發ノ通知アリシハ第八號（後續）列車進發ノ誤報ナリシナラムト速斷シ」て手配をしたので、「折柄進行シ來リタル第四百六十二號（先發）列車ハ、同場内信號燈附近ニ停止スルノ止ムナキニ至リタルトコロ、引續キ僅カノ間隔ヲ置キテ時速七十三軒ノ速力ヲ以テ同軌道上ヲ追走シ來リタル後後續百八號列車」がこれに激突し、機關車顛覆、乗客等傷害を生ぜしめたものである。罰金貳百圓。――

「縱令所論ノ如ク運轉取扱ニ關スル特別ノ規定アリトスルモ――すなはち、國有鐵道運輸規定第六十四條・運輸取扱心得第四百四十一條によれば「信號ヲ現示スベキ所定場所ニ信號ノ現示ナキトキハ列車ノ運行ニ最大ノ制限ヲ附スル信號ノ現示アリタルモノト看做ス」とあるから、機關手は赤色信號の場合に準じて直ちに停車すべく、また、「常置信號機（本件におい

ては右のごとく停止信號を示す)ト信號機(誤つて現示したる綠信號)トガ異リタル信號ヲ現示スルトキハ列車ハ其ノ運行ニ大ナル制限ヲ附スルモノニ依ルコトヲ要ス)とあるから、直ちに停車すべき規定になつてゐるけれども——驛長其ノ他鐵道係員ハ、其ノ以外ニ於テ列車ノ運轉ニ關シ、危險發生ヲ防止スルニ付法律上慣習上若ハ條理上必要トスル一般ノ注意義務ヲ嚴守スルコトヲ要スルハ、固ヨリ明文ヲ缺タザル所ニシテ、驛長其ノ他ノ鐵道係員ハ單ニ右運轉取扱ニ關スル特別ノ規定ヲ遵守スルノミニ依リ其ノ義務ヲ盡シタルモノト云フヲ得ズ。然レバ、被告人ガ、原判示ノ如ク注意義務ヲ懈リ、不注意ニモ綠色燈ヲ現示シ、其ノ結果判示ノ如キ汽車顛覆及傷害ノ結果ヲ生ズルニ至ラシメタル以上ハ、到底刑事上ノ責任ヲ免ルルニ由ナキノミナラズ、又假ニ所論ノ如ク機關手ニモ過失アリタリトスルモ、之ガ爲被告人ノ注意義務懈怠ニ因ル刑法上ノ責任ノ消長ヲ來スベキ謂レナク、被告人ハ其ノ共同過失者ト共ニ其ノ刑法上ノ責任ニ任ズベキハ勿論ナリトス。

## 第八 鐵道轉轍手ノ過失

〔七六〕大判大正七・四・一〇刑三大正六(れ)三五一〇號(錄二四輯三一七頁、抄錄七五卷九  
七六三頁、新聞一四〇五號三二頁) —

國有鐵道應取工場構内において被告は轉轍手として貨車蹴込の業務に従事中、危險の有無を確かめずして蹴込みの合圖をしたため、同工場の定夫たる婦人勞働者を轢殺したといふ事案について——

「凡ソ一定ノ業務ニ従事スル者ハ、其業務ノ執行ニ因リ人ノ生命身體等ニ對シ危害ヲ醸スコトヲ豫防スベキ注意義務ヲ有スルコト條理上當然ニシテ、此義務ヲ怠ルトキハ則チ過失ノ責任ヲ免レザルコト勿論ナリ。法令ノ規定ニ依リ職務ヲ行フ者ト雖モ亦、上叙ノ注意義務ヲ有スルハ勿論ニシテ、此點ニ付キ法令ニ依ル職務ト他ノ業務トヲ區別スルノ理由ヲ存スルモノニ非ズ。然レバ則チ、被告ガ所論運輸従事員服務規程等ニ依リ轉轍手トシテ其職務ヲ行ヒ判示試運轉線ニ修繕貨車ノ蹴リ込ミヲ爲スニ當リテハ、單ニ上叙ノ規程ニ依リ轉轍器ノ作用ノ完全ヲ計ルニ止マラズ、尙ホ其職務ノ執行ニ伴フベキ條理上當

判例に現れたる鐵道及び電鐵交通事故(舟橋)

(第五卷 第二號 一六七)

七九



然ノ注意義務ニ基キ、轉轍器ノ所在地點及被告ノ看視スルコトヲ得ル其附近地點ニ於テ、蹴リ込ニ因リ人命ニ對シ危險ヲ生ゼザルヤ否ヤヲ確メ、若シ其危險ノ存スルトキハ之ヲ豫防スルニ相當ナル注意ヲ爲シ、然ル後ニ蹴リ込ノ合圖ヲ爲スベキハ明カニシテ、此義務ヲ懈リ危險ノ有無ヲ確ムルコトナク蹴リ込ノ合圖ヲ爲シ、因テ上叙ノ地點ニ於テ蹴リ込貨車ノ爲メ人ヲ斃死スルニ至ラシメタルトキハ、業務上ノ過失致死罪ヲ以テ論ズベキハ當然ナリトス。

## 第九 聯動裝置轉轍杆取扱ひの信號手の過失

〔七七〕大判昭和三・二・二五刑三昭和二（れ）一七六一號（新聞二八三）  
（六號一五頁）——

電氣聯動裝置による轉轍器の轉換を誤り、電車脱線・衝突・死傷を生ぜしめた事案につき——

「苟シクモ信號係トシテ電氣聯動裝置ニ成ル轉轍杆ノ取扱ヲ爲スベキ職務ニ従事スル者ハ、其ノ職務ノ性質上、轉轍器ノ轉換ニ伴ヒ生ズルコトアルベキ一切ノ危險事故ノ發生ヲ、未然ニ防止スルニ付周到ノ注意ヲ要スルハ條理上當然ニシテ、若シ之ガ注意ヲ怠リ因テ事故ヲ惹起セシメタルトキハ、職務上過失ノ責ヲ免レザルモノナリ」。

「本件ノ如ク、上リ電車ノ後尾ガ第十一號乙ナル轉轍器ノ所在箇所ヲ通過シタル後ニ非ザレバ轉轍器ノ轉換ヲ爲スベカラザル場合ニ在リテハ、其ノ通過シタル事實ヲ確認スベキ踏ミ釦ヲ踏ミ、蜂鳴ヲ聽キタル上ニ非ザレバ、轉轍杆ノ曳動ヲ爲スベカラザルハ事理當然ニシテ、原判決ガ被告人ニ所論業務上ノ注意義務ヲ肯定シタルハ毫モ不法ニ非ズ」。

## 第二〇 操車係の過失

〔七八〕大判大正一五・二・二七刑三大正一四（れ）一二八六號（新聞二五五）  
（七號九頁）——

貨物列車の前部車掌として操車係の事務を擔當せるものが、貨車解放入換作業をなすに當つて、轉轍手の合圖を信じ且つ

轉轍器の標識を誤解して進行の合圖としたため、分歧點を割込み、退行に際し貨車四輛を脱線せしめた。――

「操車係が業務上貨車ノ入換及信號取扱ヲ爲スニ付テハ、常ニ周到ノ注意ヲ用キ、前方軌道ニ於ケル支障ノ有無ニ注意ヲ拂ヒ、特ニ各種規程ノ標識ヲ確認シ、危險ヲ未然ニ防止スル職責アルモノト謂ハザルベカラズ。尤モ、操車掛ハ、轉轍手ノ合圖アルトキハ之ニ從ヒ進行ノ合圖ヲ爲シ得ベシト雖、這ハ單ニ轉轍手ノ合圖アルニ非ザレバ自ラ進行ノ合圖ヲ爲シ得ザルニ過ギズシテ、轉轍手ノ合圖アリタル一事ニ因リ、自己當然ノ職責ニ屬スル標識確認ノ義務ヲ免ルベキモノニアラズ。」

なほ、操車係については七三判決をみよ。

## 第一 保線助手の過失

〔七九〕大判大正一三・三・五刑五同年(れ)一八五六號(集三卷 一八一頁)――

被告がその擔當區の破線工事をなすに當り、保線運輸兩事務所長の認可を得たる以外の目的場所において、その認可ありたるものと誤信して工事を施行し、且相當の危險信號を現示せざりしたため、通過列車を脱線顛覆せしめ、客車を破壊し乗客十四名を致死、百七十一名に負傷せしめた。――

「保線助手服務規程第一條ニ依レバ、保線助手ハ擔當區ニ於ケル線路停車場等ノ修理ニ從事シ其ノ安全ヲ保持スルヲ以テ一定ノ業務ト爲スモノニシテ、其ノ工事ノ施行ニ付テハ所屬保線區主任其ノ他上官ノ指揮命令ニ從フコトヲ要スルハ勿論ナルモ、苟モ其ノ擔當區内ニ於テ其ノ所管工事ヲ施行スル以上ハ、上官ノ指揮命令ヲ受ケタル場合ナルト否トヲ問ハズ、其ノ工事施行ハ其ノ者ノ業務ニ屬スルモノタルハ言フ俟タズ。而シテ、一定ノ業務ニ從事スル者ハ、其ノ業務ノ性質ニ照シ危害ヲ防止スルニ適切ナル一切ノ注意ヲ爲スノ義務ヲ有スルハ論ナキ所ニシテ、保線助手ガ線路工事ヲ施行スルニ際シ、列車通過ニ危險ナキコトヲ期スル爲豫メ列車ニ對シ停止徐行等規定ノ信號ヲ爲スニ適切ナル設備ヲ爲スノ義務アルコトハ、同服務規程第九條ノ規定ニ徴シテ明白ナリトス。」

## 第二二 トロリー指揮者の過失

〔八〇〕大判昭和九・三・二七刑四同年（れ）五二號（集一三卷三二八頁、新開三七一七號一五頁）——

國有鐵道のトロリーが機關車に衝突、同乗者に死傷を生ぜしめた。罰金百圓——

「トロリーニハ必ズ指揮者ヲ乗車セシムル旨規定シ、其ノ資格及携帶用具等ニ付詳細ニ規定セル趣旨ヨリスレバ、特ニ指揮者ヲ設ケタルハ、トロリー運轉ニ關シ一切ノ指揮監督ニ當リ運轉手ニ對シ發車停車其ノ他臨機ノ措置ヲ命令シ、苟クモ運轉上過誤ナカラシムルコトヲ期スルニ在ルヤ言フ俟タズ。蓋シ、運轉ハ指揮者ノ命令ニ依ラズシテ獨リ運轉手自由ニ之ヲ爲スベキモノトセバ、本件ノ如ク運轉手ガ車體ノ進行ト逆位ノ姿勢ヲ以テ操車スル場合ニハ、前方ヲ視ル能ハズシテ、線路上ノ故障其ノ他ニ付何等知ルヲ得ザルガ故ニ、危險極リナク、結局運轉ヲ爲スヲ得ザルニ至ルベケレバナリ。果シテ然ラバ指揮者ハ常ニ進路ノ前方ヲ注視シ、運轉手ヲシテ緩急ニ應ジテ敏速ノ處置ヲ採ラシムル爲メ命令ヲ爲シ、以テ危險防止ニ當ルノ業務上ノ注意義務アルコト當然ナリ。」

## 第二三 團體客臨時サービス係員の過失

〔八一〕大判昭和八・五・一三刑三同年（れ）二七九號（集一二卷五六七頁、新開三五五六號五頁）——

鐵道轉轍手が、臨時に、驛長主催の旅行團の旅客接待のために出張を命ぜられ、湯茶辨當の世話その他の雑事を周旋してゐたところ、客車内において、コンロ用の揮發油の不始末から火を失し、客車を焼き團體員にも火傷を負はしめたものである。罰金百圓。——

「刑法第二百一十一條ニ所謂業務中ニハ、法規ニ基キタル職務ノミナラズ契約其ノ他慣例等ニ從ヒ取扱フ業務ヲモ包含スル

コト、本院判例ノ趣旨（大正四年判決録四五〇丁大正六年同一四八〇丁）トスル所ナルヲ以テ、苟モ鐵道従業員ガ慣例トシテ出張シ旅客接待ノ事務ニ従事シタル以上、其ノ事務ガ上司ノ命令ニ出デタルト否ト、又其ノ出張ガ行政法上適法ノモノナルト否トヲ問ハズ、前記法條ニ所謂業務タルヲ失ハズ。蓋シ、比年鐵道従業員ニ於テ鐵道旅行團體ニ附添出張ヲ爲シ、團體員ノ爲ニ湯茶辨當ヲ始メ列車内ニ於ケル諸般ノ斡旋ヲ爲スハ、慣例トシテ行ハルルコト顯著ナル事實ナレバナリ。而シテ、其ノ業務ニ従事スル者ニ對シテハ、鐵道運輸規程又ハ服務規程ニヨリ注意スベキハ勿論ナルモ、該注意義務ハ其ノ明文ノ限度ニ止マラザルヲ以テ、鐵道従業員ガ過失ニ依リ事故ヲ惹起シタル時ハ、其ノ責ヲ免ルルコトヲ得ザルモノトス。

### 三

次に、企業者が交通事故に對し、直接その過失として責任を負ふべき場合に移らう。

鐵道及び電鐵企業者は、その従業員の過失の有無にかかはらず、危害防止保安施設の不備によつて生じた事故に對して、直接に責任を負ふべきであるが、ただ、いかなる場合にいかなる程度の保安施設をなすべきかが、ここに問題となる。

#### 第一 踏切に對して安全施設をなすべき義務

踏切における安全施設とは、例へば番人の配置、遮斷機・警報器・警標などの設置などをいふ。判例は、はじめ大正十五年の判決では踏切通行の公衆の注意義務を高調することによつて企業者の

責任を輕減せんとするの傾向を示し、かかる安全施設、殊に警標の設置は、踏切「附近ノ狀勢トシテ、例ヘバ行路ノ斗折、軌道ノ彎曲突如トシテ踏切ニ逢着シ、意ハザルニ汽車ニ衝冒スルノ虞アル境地ニ在」る場合にかぎつて、これをなすべきかのごとき口吻を洩らしてゐたが（八二）、昭和五年の刑事部判決では、通行人の注意義務を強調しつつ電車運轉手の刑事責任を否定しながら、他方、保安施設をなさざりしことに對する企業者の責任は「別個ノ問題」だとして、「踏切ノ兩側ニハ人家其ノ他ノ築造物アリテ遠方ヨリノ見透利カザル場所」について、安全施設完備義務あることを暗にほのめかしてゐる（前出三七）（判決）。しかるに、昭和七年末に至つて、人家及び社寺に接近し電車への展望困難にして「相當人馬ノ往來ヲ豫想シ得ラレ」る踏切について、警標のほか、遮斷機または警鈴の設備を要求し、よつてかかる施設をなさざりし企業者に責任を負はせるに至つてゐる（八三）（判決）。

〔八二〕 大判大正一五・一二・一一民三同年（オ）六八七號（集五卷八三三頁、新聞二六四〇）——  
國有鐵道踏切の事件。

一「物ノ容積——重量——速度ノ愈大ナルニ從ヒ、其ノ物ノ内外ニ在ルモノニ對シテ、或ハ加ヘラルルコトアルベキ危害ノ程度愈大ナルハ云フヲ俟タズ、吾人ノ日夕慣看スルモノニ在リテ汽車ノ如キハ、蓋此ノ種ノ最タルモノニ屬ス。而モ、其ノ危害ノ大ナル所以、即其ノ功利ノ大ナル所以ナリ。現時ニ於ケル一ノ公共的設備トシテ必須缺クベカラザルモノタル以上吾人トシテハ、唯其危害ハ努メテ之ヲ減少スルト共ニ、其ノ功利ハ勤メテ之ヲ増進スルノ外アルベカラズ。但、此ノ事、專

ラ鐵道經營者ノ側ニ向ヒテノミ之ヲ責ムベキニ非ズ。功利ノ増進ト云フコトハ、其性質上殆ト偏ニ之ヲ經營者ノ施設ニ待タザルベカラズト雖、少クトモ危害ノ減少ト云フコトニ至リテハ、一般公衆ニ在リテモ亦尋常一様ノ物ニ對スルヨリモ、ヨリ大ナル注意ヲ執リテ之ニ臨ミ、以テ自他ノ爲危害ノ發生ヲ防止スルニ應分ノ寄與ヲ爲スコロアリ、依テ以テ經營者ヲシテ其ノ力ノ大部分ヲ功利ノ増進ト云フ積極的方面ニ用ヒシムルハ、即間接ニ經營者ヲ助成シテ、必須缺クベカラザル公共的設備ノ能率ヲ高メシムル所以ニ外ナラズ。斯クノ如キハ、決シテ一般公衆ニ對シ課スルニ難事ヲ以テスルモノナラザルノミナラズ、抑文明社會ニ於ケル人々ガ此ノ種文明ノ利器ニ對シ當ニ執ルベキノ態度ニシテ、亦是共同生活ニ於ケル相互補助ノ本義ニ基クモノニ非ズシテ何ゾヤ。若夫レ危害ノ減少ト云フコトノ爲ニ公衆ノ側ニ於テ用フベキ注意ノ程度如何ニ至リテハ、開ハ各場合ノ問題ナリ、一律ニ論定スベキニ非ザルコト殆ソド云フヲ俟タザルナリ。

二「今、本件ハ、踏切ニ於ケル事故ニ關スルモノナリ。凡ソ如何ナル踏切ニモ、番人ヲ配置シ而モ終日終夜監視ノ任ニ當ラシムレバ、其ノ萬全ノ策タルコト固ヨリ論ナキモ、要ハ經費ノ問題ナリ。有限ノ費ヲ運ラシテ爲スベキノ事ト擧グベキノ續ト一ニシテ足ラザルニ於テ、其ノ間自ラ緩急ノ別ナキヲ得ズ。危害ノ減少ト云フコトノ爲ニハ公衆ノ側ニ於テモ亦常ニ自發的ニ執ラザルベカラザルノ注意アルコトヲ斟酌シ、以テ或時或處ニ於ケル施設ヲ増損節度スルハ經營者トシテ決シテ適當ノ措置ト云フベカラズ。況ンヤ其ノ馳走スルニ一定ノ軌道アリ、巖然トシテ隨處ニ來リテ人ニ迫ルモノナラザルニ於テ、之ヲ避クルガ爲ニ用フベキ注意ハ、決シテ爾ク高度ノモノタルヲ要セザルニ於テヤ。而モ尙、動モスレバ事故ノ發生ヲ見ル所以ノモノ、開ハ、多クノ場合、公衆ニ於テ其ノ物ニ狎ルルノ餘リ危險ヲ敢テスルノ致ス所ナラズンバアラズ。夫ノ汽車ニ注意スベキ旨若ハ或時間内ハ踏切ニ番人ヲ置カザル旨ノ榜示ノ如キ、畢竟此ノ種不注意漢ノ爲ニスル一ノ好意的警告ニ外ナラザル場合蓋少シトセズ。……唯夫レ其ノ附近ノ狀勢トシテ、例ヘバ行路ノ斗折、軌道ノ彎曲突如トシテ踏切ニ逢着シ、意ハザルニ汽車ニ衝冒スルノ虞アル境地ニ在リテハ、右ノ如キ榜示ヲ爲スハ勿論、多少ノ距離ヲ隔テテ既ニ其ノ踏切ナルコト

ヲ、明認シ得ベキ設備ヲ施スコトモ亦、經營者トシテ當ニ盡サザルベカラザル注意ニ屬スルコト固ヨリ有リ得ベキノ所タリ。

三「今原判決ヲ觀ルニ、原裁判所ハ、先ヅ夜間ト雖、行人ノ少カラザル踏切ニ在リテハ、「公衆ニ對シ汽車ニ注意セシメ且交通ノ危険ヲ防止スル相當ノ手段ヲ施スベキ注意義務」ヲ鐵道經營者ニ於テ負擔スルモノナリトノ前提ヲ構ヘ、更ニ進ミテ當該踏切ヲ横ギル街路ハ幅員一間ニシテ沿道大概人家アリ、事故當時ニ於ケル普通ノ狀態トシテハ午後十一時過ト雖通行ノ稀ナラザル場所ナルニ拘ラズ、午後十時以後ハ番人ヲ置カズ、且其ノ「コトヲ明示セル揭示ハ勿論、汽車注意ノ揭示スラ、暗夜通行人ノ認メテ判讀シ得ベキ燈火ノ設備ヲ爲シ置カザリシ」事實ヲ確定シ、依テ以テ上告人ニ不注意ノ責アリト爲セシモノナリ。所謂「交通ノ危険ヲ防止スルニ相當ナル手段」トハ、之ヲ本件ノ場合ニ就キテ云ヘバ如何ナル具體的施設ヲ指スモノナリヤ得テ解シ難シト雖、要スルニ原裁判所ハ危険防止ニ付、只管鐵道經營者ノ責任ヲ問フニ急ナルノ餘リ、此ノ種必須缺クベカラザル公共的設備ニ對シテハ、一般公衆ノ側ニ於テモ亦危害ノ減少ト云フコトノ爲ニ其ノ當ニ執ラザルベカラザルノ注意アリ、此ノ事ヲ斟酌シテ施設ヲ増損節度スルハ經營者ノ措置トシテ決シテ失當ナラザル場合アルコトニ想到セズ、爲ニ此ノ點ニ關シ何等ノ審究省察ヲ加フルコトナク、唯僅ニ揭示ヲ明認シ得ベキ燈火ノ設備ナキノ事實ノミヲ捉ヘテ輒ク判斷ヲ下スノ違法ヲ敢テシタルモノニ外ナラズ。」

〔八三〕大判昭和七・二・二三民五同年（オ）二四六一號（新聞三五）  
（七號一四頁）

伊勢電氣鐵道踏切の事件。踏切通行の自動車に電車が衝突し、自動車乘客たる母子が轢殺されたので、被害者の夫等から會社と運轉手とを相手どり賠償を求めたのである。――

一「原判決ハ、上告會社が本件踏切ニ警標ヲ設置シタル外何等危険防止ノ設備ヲ爲サザリシ過失ト、上告人伊藤庄三ガ電力遮斷ノ標識ノ存スル四十八號電柱ニ於テ電力ヲ遮斷セザリシ過失トガ、共ニ本件損害ノ原因タル加害行爲ナリシ事實ヲ認

定シタルコト判文上明ナリ。斯クノ如ク上告人各自ノ別個ノ過失行爲ガ同一損害ノ共同原因ヲ爲セル以上、民法第七百十九條ニ所謂共同不法行爲存スルモノニシテ、之ガ爲ニハ兩者ノ間ニ必シモ意思ノ共通又ハ共同ノ認識アルコトヲ要セズ、從テ右認定事實ニ基キ上告人兩名ハ連帶シテ損害賠償ノ責ニ任ズベク、上告會社ガ伊藤庄三ノ加害行爲ニ付、民法第七百十五條ニ依ル責任ヲ負擔スベキヤ否ハ、右連帶責任ニ何等影響ヲ及ボスモノニ非ズ。」

二「原判決ハ——『右里道ヲ東ヨリ西ニ向ヒ踏切ニ至ル右側ハ子安觀音ノ境内ニシテ、左側ハ人家立連リ軌道ニ接近シテ約六七尺ノ籬立木等アリテ、電車ガ南方ヨリ同所ニ來ルコトハ之ヲ展望シ難ク、踏切ニ極メテ接近スルニ非ザレバ電車ヲ目撃スルコト能ハザル状態ナリ。……以上認定シタル如ク、人家及社寺ニ接近シタル踏切ニシテ相當人馬ノ往來ヲ豫想シ得ラレ、而モ被告會社ノ運轉手スラ極メテ危險ナリト目スル箇所ニ、唯警標ヲ設置シタル外何等危險防止ノ設備ヲ爲サザルコトハ被告會社ノ過失ナリト認定セザルヲ得ズ』と云ひ——措辭妥當ヲ缺クノ嫌アルモ、本件事故發生當時本件踏切ガ、交通ノ程度展望ノ範圍其ノ他ノ情況ヨリ觀テ、危險防止ノ爲ニハ警標ノ設置以外ニ番人ヲ置クモ、交通遮斷機又ハ警鈴等ヲ設備スルヲ以テ相當トスベキ状態ニ在リタルコトヲ證據ニ依リテ認定シタル趣旨ニシテ、其ノ舉示セル證據ニ依レバ右認定ヲ爲シ得ザルニ非ズ……又認定ヲ爲スニ付踏切ニ於ケル交通量ヲ數字ヲ以テ判示スルノ必要アルモノニ非ズ、又踏切ガ右認定ノ如キ状態ニ在リヤ否ハ必ズシモ所論ノ取締法規ノミニ依リテ——すなはち、軌道建設規程第二十條・地方鐵道建設規程第二十一條第二項第三項・地方鐵道運輸信號保安規程第六條などは、交通頻繁にして且つ展望不良なる踏切についてのみ番人配置・遮斷機警鈴警標等設備を命じてゐるが、このことのみによつて——決スベキモノニ非ズ。」

三「上告人等ノ過失ガ本件損害ノ原因タリシコト原判決認定ノ如クナル以上、假令本件被害者ノ乗用セシ自動車ノ運轉手ニ過失アリシトスルモ、之ガ爲ニ上告人等ノ賠償責任ヲ阻却スベキモノニ非ズ、又本件被害者自身ニ何等ノ過失ナカリシ以上、上告人等ノ本訴賠償額ヲ定ムルニ付右自動車ノ運轉手ノ過失ヲ斟酌シ得ベキニ非ズ。」



## 第二 踏切外専用軌道横斷者に對する保安設備

かなり以前の判例によれば、驛への近道として一般に専用軌道を横斷する場所となつてゐる場合にも、企業者に安全施設をなす義務はない。――

〔八四〕大正六・二・一八民一同年（オ）六六一號（新聞一三六）  
八號二五頁）――

京濱電氣鐵道の事件。驛待合室への近道をとらんとし専用軌道内を通過して電車に轢殺されたので、被害者の子等より會社に賠償を請求したのである。――

「原判示ノ要旨ハ、道路ノ或地點ヨリ軌道ヲ隔テタル電車待合室ニ到ラムトスルニ當リ、踏切ヲ經ルトキハ迂路トナリ直チニ軌道ヲ横斷スルトキハ捷路トナル場合ニ於テハ、一般ハ通常右ノ捷路ヲ取ルベキガ故ニ、電車事業經營者ハ、一般人ヲシテ斯ル行爲ニ出デシメザル様相當ノ設備ヲ爲スノ責アリト云フニ歸着シ、右ノ所謂捷路ナルモノハ、果シテ法律上通行ヲ禁止セラレアル場所ナリヤ否ヤニ付テハ、何等ノ考慮ヲ運ラスコト無シ。然レドモ、縱令一般人ガ通常爲ストコロナルニモセヨ、危険ヲ顧ミズ犯禁ノ行爲ヲ敢テスル者ニ對シ、電氣事業經營者ハ之ヲ防止スルニ必要ナル設備ヲ爲スベキ義務アリトノコトハ、法律上到底之ヲ是認スルニ由ナキ所ナリ。然ラバ、原裁判所ガ前示ノ點ヲ省ルコト無ク、直チニ上告人ニ損害賠償ノ義務有リト判定シタルハ失當ナルヲ以テ」、原判決は破毀せらるべきである。

## 第三 線路上岩石墜落に對して豫防設備をなすべき義務

〔八五〕大判大正九・六・一七民二同年（オ）三八三號（錄二六輯八九一頁、抄錄八八卷二一）――

約一時間前に通過した列車には異状はなかつたが、午後九時六、七分頃本件列車が通過するに當り、山上より崩落した岩石の上に列車を乗上げ、顛覆し、その結果、乗客たりし本件原告の先代は重傷を負ひ死亡するに至つた。それで、國に對し

損害賠償を求めたのが本件である。――

一「本件事故發生前未デ一回ダモ事變ノ場所ニ岩石崩落等ノ事實ナカリシニ於テハ、上告人（國すなはち鐵道企業者）ガ本件岩石墜落ノ危險アルコトヲ豫知セズ若クハ豫測スル能ハザリシトスルモ、強テ上告人ニ責ムベキ不注意アリト爲ヌヲ得ザルベシト雖モ、原判決決定ノ如ク、明治三十年ヨリ本件事故發生マデノ間ニ、線路上ニ或ハ士砂崩落シ、或ハ岩石墜落シ來リタルコト前後八回ノ多キニ及ビタル事實アル以上、本件以前既ニ上告人ニ於テ相當ノ設備ヲ爲シ岩石等ノ墜落ヲ豫防シ得タルモノト謂ハザルベカラズ。然ルニ、上告人ハ本件事故發生以前相當ノ設備ヲ爲サザリシモノナルコトハ原判決ノ認ムル所ナレバ、上告人ニ於テ本件事變ニ付キ責任ヲ負擔スベキハ當然」である。

二「鐵道運轉規程ニ、番人ヲシテ看守ノ場所ヲ去リテ巡視セシムベキ旨ノ規定ナシトスルモ、線路ノ故障ニ因リテ列車ノ運轉ヲ危險ナラシムル虞アルガ如キ場合ハ、常ニ線路ヲ看守シ、夜間ト雖モ之ヲ巡視セシムルヲ要スルコト、原判決ノ説示セルガ如クナルコトハ、必ズシモ運轉規定ヲ缺テ知ルベキコトニアラズ、苟クモ斯ル危險ノ發生シ易キ鐵道運輸業務ニ従事スル者ナル以上、日常斯ル注意ヲ爲スベキハ、事業ノ性質上寧ロ當然ナリト謂ハザルベカラズ。」

#### 四

以上を通覽するに、問題は主として、第一の場合、すなはち、現業従業員の過失を通じて企業者が責任を負ふべき場合に、存する。判例はこの場合、公衆の過失と従業員の過失との相關に於て事を解決し、一方、公衆に重き注意義務を負はせると同時に、他方、従業員にさらに重き災害防止義

務を負はせてゐる。しかし、

（一） 専用軌道立入りの場合などは別として、一般には、公衆は多く、軽い程度の不注意によつて災害を受けるのであるが、このことは通常にありうるところであつて、もしこれをも常に過失とするならば、それは、公衆に對して通常人以上の、いはば理想人の注意を要求するものである。これを缺くが故にいはゆる「泣寝入り」を強ひられるは、決して妥當なものといへない。

（二） 従業員に過失ありや否やも、その給與、労働時間、労働の強度、休養その他の事情を顧慮して決定せらるべきであり、抽象的平面的に律せらるべきでない。しかるときは、まことに、従業員も人間であつて怪物でない以上、多くの場合、その過失は否定せらるべきこととならう。この點に關し、次の、横田秀雄院長を裁判長とする第一刑事部の判決は、注目に値する。

〔八六〕 大判大正一四・三・二〇刑一大正一三（れ）二二一八號（新聞二四四）  
（八號六頁）——

國有鐵道の貨物列車の運轉手が停車驛なるに通過驛と誤信して進行し、改札口附近で停車手配のなされたるに氣付き、急に停車手段をとりしも及ばず、車止を破壊し、機關車を地中に突入せしめ貨車を破壊して、乗務員を負傷せしめた事件に

ついで——

「本件犯行ハ被告ノ當公延ニ於ケル供述ニ徴シ判示ノ如キ盛夏ノ候熱度高キ機關室内ニ在リテ十時間餘間斷ナク勤務シ、甚シク疲勞困憊シタルニ基因スルモノト認メ得ルノミナラズ、記録ニ表ハレタル被告ノ性格境遇其ノ他ノ情況ヲ參酌スルトキハ、原判決ノ如ク禁錮刑ヨリモ寧ロ所定ノ罰金刑ヲ選擇スルヲ相當ト認メ、被告ヲ罰金百圓ニ處」す。

(1) 體刑と罰金刑とは機關手にとつて重大な差異を生ずるであらう。けだし、罰金刑ならば、多く、「機關車乗務員共濟會」によつて補償せられることとならうから。同會の現行規約第二二條第一項に曰く、「會員中職務上ノ事故ニ關シ訴追セラレ之ガ爲費用ヲ要スル者アルトキハ、本會ハ常議員會ノ合議ヲ經テ其ノ必要ナリト認メタル費用ノ全部ヲ支給ス。但シ鐵道省ヨリ費用ノ支給ヲ受ケタルトキハ其ノ分ニ對シテハ重複支給セズ」。

そもそも、公衆の生命身體などに一定の損害が生じた場合、この損害を負擔すべきものは、右に述べたいはゆる通常人の注意を用ひた被害者であるか、或ひは企業者であるか、といふに、それはかかる損害の發生を必至ならしむる事業を經營するところの後者なりと考へらるべきであり、かかる責任は、あらかじめその經營費用のうち豫定せらるべきものであらう。これは報償責任の理論にも適する。しかるに、この問題を、判例の如く、被害者の過失と従業員の過失との相關においてのみ決するときは、理論的には、或る場合には公衆の保護にあまりに薄く、或る場合には従業員に不當に苛酷な責任を負はしむるといふ結果を生ぜしめるであらうし、現實には、以上の判例によつて知られるやうに、従業員に對する苛酷な態度となつて現はれてゐる。被害者の過失相殺の理論も

従業員と被害者との問題に局限するものである以上、これを充分には救ひえない。おもふに、企業者が、人間たる従業員を用ひてかかる危険なる企業を經營する以上、その企業に伴ふ危害の發生することは避くべからざるところであつて、いやしくも企業經營に當つてはこのことを認識すべきであるから、そこに故意があり、もしかかる認識を缺くときは過失あるものと解し、これによつて、企業者に直接責任を負擔せしめるの途を探るべきであらう<sup>(2)</sup>。無論、交通企業は公共的なる意義を有しその事業の遂行それ自身は禁止しえないものであるが、しかし、爲すことを許されるか否かの問題と損害分擔の問題とは切離して考察すべきであり、企業の遂行を許される意味の「適法行爲」については、そのいはゆる「適法」とはその事業を遂行しうるや否やの點のみに關するものと解すべきであつて、損害賠償、すなはち不法行爲についての違法性は、一應これと切離して論定せらるべきものであらう。すなはち、かかる「適法行爲」についても、人の生命身體などに對する危害を生ぜしめたかぎりにおいては、違法性の要件を具へうるものと解するのが正當である。——交通災害における企業者責任の問題は、むしろ、かやうな方法によつて解決すべきものではなからうか<sup>(4)</sup>。

(2) 鳩山・「工業會社の營業行爲に基く損害賠償請求權と不作爲の請求權」民法研究四卷三三五頁以下、同「工業經營に基へ損害の賠償責任」同二六六頁以下、我妻・法學全集三七卷四二一（九五）頁、など參照。

- (3) 我妻・前掲四一七(九一)・四八七(二一一)頁はこの理論を明らかにしてをられる。
- (4) 企業者の責任と關聯して、賠償責任の社會化乃至損害保險の制度が考察の對象となるべきであらうが(末弘・「誤判賠償の根本原理」法窓閑話六五頁以下、我妻・前掲四一八(九二)以下參照)、それは後の機會に譲りたい。

(一九三五・昭和一〇・三・二〇)