

主 文

被告人は無罪。

理 由

第1 本件公訴事実の要旨及び争点等

1 本件公訴事実の要旨

本件公訴事実の要旨は以下のとおりである。

- (1) 被告人は、京都市 a 区 b 町に本社を置き、軌道事業等を業とする A 社の鉄道部運輸課長及び運転管理者として、同市 a 区 c 町所在の同社 d 事務所に勤務し、同事務所において、同社の運輸営業等に関する事項を統括し、電車の運行等を管理する業務に従事していた。
- (2) A 社は、平成 30 年 3 月 12 日、d 事務所に電子連動装置（同事務所内から同社 e 線 f 駅等の出発信号機並びに同駅直近の同 e 線 f 1 号踏切〔以下「本件踏切」ともいう。〕の警報機、遮断機〔以下、両機を併せて「警報機等」ともいう。〕及び同遮断機による遮断中に点灯する同踏切の踏切動作反応灯〔以下「本件踏切動作反応灯」ともいい、これと警報機等とを併せて「本件踏切動作反応灯等」ともいう。〕を人の操作によって遠隔操作することを可能にする装置。以下「本件電子連動装置」ともいう。）を設置した。これに伴い、同装置による人の操作により f 駅の出発信号機及び本件踏切動作反応灯等を支障なく作動させることができるか否かを試すため、同年 7 月 17 日、同市 g 区 h 町所在の同駅及び同区 h 町所在の本件踏切において「駅扱い訓練」（同駅の出発信号機及び本件踏切動作反応灯等を通常時の自動列車運行制御装置による制御から d 事務所設置の本件電子連動装置を介した人の操作による制御に変更して営業中の電車を運行する訓練。以下、同日の同駅及び同踏切における駅扱い訓練を「本件訓練」ともいう。）を実施した。被告人は、運転指令者として、本件訓練の手順及び参加者の役割等の計画立案並びに本件訓練参加者に対する同計画実施の

ための指令をするなどして本件訓練を統括して実施する業務に従事していた。

(3) 被告人は、同日午後1時11分頃、本件訓練を行うに当たり、d事務所内からは本件踏切動作反応灯等が作動しているか否かを視認することができないため、もしこれらが作動しない場合には、本件電子連動装置を操作する運転整理担当者がこれに気付かず、f駅からの電車の発進を中止させる措置も、本件踏切に向かって進行している電車を停止させる措置もとることのないまま、電車を無遮断状態の同踏切に進入させる事態があり得ることが予測できた。そうであるから、本件踏切動作反応灯等の作動状況を確認させるための従業員を同踏切付近に配置し、あるいは、同駅駅長らに対し、これらの作動状況を確認するよう指示し、これらが作動していることを確認できた場合に限り、同駅長において、同駅から発進するワンマンカー電車の運転士に対し出発指示合図を行うようにさせるなどし、無遮断状態の同踏切に電車が進入することを防止する措置を講じた上で本件訓練を実施すべき業務上の注意義務があった。しかるに、この注意義務を怠り、本件訓練以前に実施された同種訓練では踏切動作反応灯等が作動しなかったことがなかったため、本件訓練においても本件踏切動作反応灯等が作動するものと轻信し、前記のような無遮断状態の本件踏切に電車が進入することを防止する措置を講じないまま漫然と本件訓練を実施した過失がある。

(4) 被告人は、この過失により、運転整理担当者Bをして本件電子連動装置を操作させた結果、同装置の本件踏切動作反応灯等の作動を停止させるシステムを実行させ、これが原因で本件踏切動作反応灯等が作動していないのに、電車運転士Cにおいて、ワンマンカー電車（以下「本件電車」ともいう。）を運転し、f駅を発進して本件踏切に向け進行するに当たり、本件踏切動作反応灯等の作動状況を確認し、同踏切の安全を確認しながら、同

駅を発進して適宜速度を調節しつつ進行すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、本件踏切動作反応灯等の作動状況を確認せず、同踏切の安全確認不十分のまま、漫然と同駅を発進して適宜速度を調節することなく時速約25キロメートルで進行した過失との競合により、折から、Cにおいて、本件踏切動作反応灯等が作動していないため無遮断状態の同踏切に進入してきたD（当時73歳）運転の普通乗用自動車を前方約24.1メートルの地点に認め、非常制動措置を講じたが間に合わず、同車右側部に本件電車右前部を衝突させるなどし、よって、同人に加療約半年間を要する第3腰椎圧迫骨折等の傷害を負わせた（以下、この事故を「本件事故」ともいう。）。

2 争点等

被告人が、A社において前記1(1)(2)の地位・立場にあり、本件訓練（その趣旨目的等には争いがある。）を統括して実施する業務に従事していたこと、本件訓練の際、同(3)の無遮断状態の本件踏切に電車が進入することを防止する措置を講じず、同(4)のとおり同状態の本件踏切で本件事故が発生したことなどは、関係証拠上明らかに認められ、当事者間に特段争いもない。

本件の主要な争点は、本件事故に関する同(3)の被告人の予見可能性や注意義務（結果回避義務）の有無である。

- (1) 検察官は、本件訓練は、前記1(2)の本件電子連動装置の設置後、f駅では2回目の駅扱い訓練であり、「手動操作に対する安全性が確立されていなかった」などとして、被告人には、「手動による踏切操作における人為的ミスを含む何らかの原因で遮断機が下りないことにより、踏切を通過する電車と車両とが衝突すること」について予見可能性があり、結果回避義務違反もあるなどと主張する。
- (2) これに対し、弁護人は、前記1(4)の本件踏切の警報機等の作動を停止させるシステム（後記第2・1(1)の4秒時素）が存在することは、被告人を含

めA社社内において認識されておらず、本件踏切が無遮断状態になることは予見できなかつたし、運転士が本件踏切動作反応灯の表示に従わずに電車を本件踏切に進入させることがあるとも予見できなかつたなどと主張する。

第2 当裁判所の判断

1 認定事実

関係証拠によれば、以下の事実が認められる。

- (1) 本件事故の際、本件踏切が遮断されていなかったのは以下の事情による。

駅扱い訓練において本件電子連動装置（その意味はおおむね前記第1・1(2)のとおりであるが、正確には、踏切動作反応灯は、遮断機の動作〔踏切遮断桿の降下〕に反応して点灯するもので、同装置によって直接操作されるものではない。）を手動操作して電車を発進させる場合、f駅では、他の駅と異なり、①まず駅の先にある本件踏切の警報機等を作動させる操作をし、②次いで駅の出発信号機を作動させる操作をするという独自の手順（以下「本件手順」ともいう。）が採られていたところ、本件電子連動装置には、①の操作をしてから4秒以内に②の操作をしなければ、一旦作動した警報機の鳴動が停止して遮断桿が降下しない仕組み（以下「4秒時素」ともいう。）が組み込まれていた。そして、本件訓練の際、①②の各操作の間に約6秒の間隔があったため、一旦作動した警報機の鳴動が停止して遮断桿が降下せず（その結果、本件踏切動作反応灯も点灯せず）、本件踏切は遮断されなかつた。

- (2) A社は、前記第1・1(2)のとおり、平成30年3月12日、d事務所に本件電子連動装置を設置したところ、これに関する経過等は以下のとおりである。

ア A社は、その前から列車の運行を自動的に制御する自動列車運行制御装置（PTC）やd事務所で集中して手動操作で遠隔制御する列車集中制

御装置（CTC）を導入して列車の運行を制御していたが、これらに不具合が生じた場合等に備えて、これらの導入前に同社 i 駅，同 j 駅，同 k 駅，同 l 駅及び f 駅（以下，これら 5 駅を併せて単に「5 駅」ともいう。）に設置・運用されていた継電連動装置（継電器等を用いた連動装置）の操作盤を残し，これを運転指令者（平成 27 年 7 月以降は被告人）がその指名する運転整理担当者に手動操作させることで，信号機や転てつ器等を制御できるようにしており，これを「駅扱い」と呼んでいた。そして，このような駅扱いの手順を確認するための訓練（駅扱い訓練）を年に数回行っていた。

f 駅でこの駅扱いをする場合，本件踏切の警報機等を作動させてから出発信号機を作動させる本件手順が採られていた。また，これらの操作について 4 秒時素が装置に組み込まれていたが，その存在は A 社内では知られていなかった。

イ A 社は，平成 30 年 3 月，E 社に委託して，駅扱いにつき，5 駅の継電連動装置を廃止して d 事務所設置の本件電子連動装置に移行し，駅扱いを同事務所から遠隔操作できるようにするシステム更新を行った。本件電子連動装置は，従前の継電連動装置と同様の仕様（信号機や転てつ器等が従前と同じように動作する仕様）とされ，本件踏切の警報機等と f 駅の出発信号機の各操作について 4 秒時素が装置に組み込まれていたのも従前同様であった。また，操作方法はボタンやレバーの操作からモニター上のアイコンのクリックに変わったものの，モニター部の表示は従前の操作盤に細部までよく似せて作られていた。

4 秒時素の仕組みが存在することは，この機会にも E 社から A 社に説明されておらず，その後も本件事故に至るまで同社内で知られることはなかった。

ウ このシステム更新に当たり，同月 6 日，d 事務所に本件電子連動装置の

デモ機が設置され、A社鉄道部運輸課主任のBは、同課運輸係長のF等から同デモ機の操作方法を教わり、他の従業員が同デモ機を操作している様子を確認するなどした。

エ A社は、同月9日頃及び同月12日頃、実際に本件電子連動装置を操作して車両を走行させる車両走行試験を実施し、5駅全てについて駅扱いの操作を行って、更新後のシステムに問題がなく、f駅の出発信号機や本件踏切の警報機等も正常に作動することを確認した（同駅では、従前同様、本件手順に従って操作された。）。そこで、同月12日、本件電子連動装置の運用を開始した。

(3) A社では、本件電子連動装置の運用開始後も、駅扱い訓練を従前同様の趣旨目的で行っており、被告人が運転指令者としてこれを統括していたところ、本件訓練までのその状況等は以下のとおりである。

ア 平成30年4月25日のi駅での駅扱い訓練

この訓練は、本件電子連動装置の運用開始後初めての駅扱い訓練であり、被告人は、同装置を操作したとおりに駅の施設や踏切等が作動しているかを確認するため（後記2参照）、同駅にBら4名の駅長を派遣し、電話や無線機で相互に連絡を取りつつ、同駅先の踏切付近に立たせた駅長に踏切の鳴動状況を報告させるなどしながら、訓練を行った。この訓練では、A社鉄道部運輸課主任のGらが本件電子連動装置を操作し、Bが同駅の発車メロディーを鳴らすなどしたところ、踏切を含めて施設は正常に作動し、問題は全く生じなかった。

イ 平成30年5月1日のf駅での駅扱い訓練

この訓練は、本件電子連動装置の運用開始後、同駅では初めての駅扱い訓練であり、被告人は、訓練に先立ち、A社鉄道部運輸課主任及び運転整理担当のHないし同課所属の駅長のIに対し、同駅の出発信号機や本件踏切の警報機等の作動状況をよく確認するよう指示した（後記2参

照)。同訓練は、Iの携帯電話とd事務所の電話とを通話状態にして行われ、Hが本件電子連動装置を操作し、Iは、同駅で発車メロディーを鳴らした（この操作は本件電子連動装置と連動しておらず、同駅で行う必要があった。）後、同駅ホーム中央付近まで移動して本件踏切動作反応灯が点灯したのを確認してHに電話で報告した。この訓練でも、本件踏切を含めて施設は正常に作動し、問題は全く生じなかった。

なお、本件踏切の警報機等の作動状況については、従前は同駅の駅務室で継電連動装置を操作した者が同室の外に出て見るなどして確認することができた（実際、Iはそのようにしていた。後記2参照）が、本件電子連動装置の運用開始後は、d事務所で同装置を操作する者には確認することができなくなっていた。

ウ その他の駅扱い訓練

そのほか、同年4月25日から同年7月16日にかけて、5駅のうち他の3駅でも複数回の駅扱い訓練が行われたところ、これらの際も前同様に問題は生じなかった。

- (4) 被告人は、平成30年7月17日、f駅での駅扱い訓練（本件訓練）を、運転指令者として統括して実施した。

ア 本件訓練は、本件電子連動装置の運用開始後、同駅では2回目の駅扱い訓練であり、Bが同運用開始後初めて運転整理担当者として同装置を操作し、Gが駅長として同駅の発車メロディーを鳴らした。被告人は、本件訓練に先立ち、Bに対し、本件踏切の警報機等を作動させてから出発信号機を作動させる本件手順を念押しする指示をしたが、前記(3)アの駅扱い訓練の際のような人員の派遣や、同イの駅扱い訓練の際のような特段の指示等の措置をとることはなかった。

イ Bは本件手順に従って本件電子連動装置を操作し、同装置は正常に作動したが、前記(1)のとおり4秒時素の仕組みにより本件踏切が遮断され

ず、Gはその警報機等の作動状況を確認することなく、電車運転士のCは本件踏切動作反応灯等の作動状況を確認しないまま同駅の出発信号機に従って本件電車を発進・進行させて、本件事故が発生した。

(5) A社では、電車運転士は、進路における信号、踏切道等の状態を注視すべきものとされ（1本線・e線運転取扱心得33条）、踏切動作反応灯が消灯しているときは踏切道手前に停止すべきものとされていた（運転士作業基準17）。

(6) なお、平成30年7月10日、本件踏切の機器が経年劣化により故障していたことが原因で、電車が同踏切に差し掛かった瞬間に同踏切の遮断機が上昇し、同踏切の警報機の鳴動が停止するという不具合が発生したが、同日のうちに新しい機器に交換され、同不具合は解消された。

また、平成28年12月17日から平成30年7月7日までの間、駅扱い訓練以外の通常運行中において、本件踏切以外の踏切の機器の不具合が合計13回確認されていた。

2 前記1(3)ア、イの事実に関する補足説明

同アのうち、①平成30年4月25日の駅扱い訓練において被告人が4名の駅長を派遣するなどの措置をとった趣旨が、本件電子連動装置を操作したとおりに駅の施設や踏切等が作動しているかを確認するためであることは、捜査段階の被告人の各供述調書（乙3ないし6）により、同イのうち、②同年5月1日の駅扱い訓練に先立ち被告人が本件踏切の警報機等を含めて作動状況をよく確認するよう指示したことは、捜査段階のIの各供述調書（甲31、32）及び被告人の前記各供述調書により、③Iが従前f駅で駅扱いをした際に同警報機等の作動状況を確認していたことは、Iの前記各供述調書により、それぞれ認定したところ、I及び被告人は、公判廷ではこれらの自身の捜査段階の供述を否定する趣旨の供述をするので、これらの供述の信用性について若干補足する。

(1) Iの供述について

Iの捜査段階の供述は、平成30年5月1日の駅扱い訓練前、f駅では本件電子連動装置の運用開始後初めての駅扱い訓練なので、本件踏切も含めて作動状況をよく確認するよう、被告人やHから指示されたことから、訓練では特にしっかり確認した(②)、従前も自分が操作したとおりの結果(作動状況)が出ているのを確認するのは当然だと思っていたので確認していた(③)などというごく自然な内容で、参考人としての取調べで2回にわたり同趣旨の供述を重ねていることに照らしても、その信用性に特段疑問はない。

他方、これらを否定するIの公判供述は、現在も自身の上司である被告人の面前という、被告人に不利な供述をし難い状況で行ったものであるし、捜査段階から供述を変遷させた理由の説明も、取調べでは、②については緊張して勘違いした、③については自身の印象を良くしようとして記憶とは違うことを述べたなどという、得心のいかないもので、信用できない。

(2) 被告人の供述について

被告人の捜査段階の供述は、本件電子連動装置の運用開始後、平成30年4月25日の訓練が初めての駅扱い訓練であり、同年5月1日のそれがf駅で初めての駅扱い訓練であったという各当時の状況に照らし、ごく自然な内容で、②の点は前記のとおり信用できるIの捜査段階の供述と整合しているし、被疑者として在宅で捜査を受ける中、平成30年9月から平成31年2月にかけて警察官及び検察官から取調べを受けて各2通(計4通)の供述調書が作成され、その内容が(指示の相手方等の細部はともかくとして)大筋で一貫していることに照らしても、その信用性に特段疑問はない。

他方、これらを否定する被告人の公判供述は、①について4名の駅長を派遣した趣旨の説明(駅長に動作の流れ、タイミングを見てもらうためとい

うもの)が明確ではなく、②についても明確な記憶に基づくものとはうかがえないし、いずれについても供述を変遷させた理由の説明が得心のいくものではなく、信用できない。

3 検討

前記1の認定事実に基づいて検討する。

- (1) 前記認定事実によれば、本件事故は、本件訓練の際、BがA社において採られていた手順（本件手順）に従って本件電子連動装置を操作し、同装置は正常に作動したものの、同装置に組み込まれていた4秒時素の仕組みにより、一旦作動した本件踏切の警報機の鳴動が停止して遮断桿が降下せず、本件踏切が遮断されていなかったところへ本件電車が進入したという経過で発生した（前記1(1)、(4)イ）。そして、4秒時素の仕組みが存在することはA社内では知られていなかった（同(2)アイ）のであるから、被告人において、このような因果経過によって本件事故が発生するのを予見できなかったことは明らかである（この点は検察官も特段争っていない。）。
- (2) もっとも、過失犯において行為者に過失責任を問うためには、具体的な結果発生の予見が可能であることを要するものの、これは結果発生に至る因果経過の細部にわたって予見が可能である必要はなく、その基本的部分について予見が可能であれば足りるものと解される。

このような理解を前提として、検察官は、本件における因果経過の基本的部分を、「手動による踏切操作における人為的ミスを含む何らかの原因で遮断機が下りないことにより、踏切を通過する電車と車両とが衝突すること」であると主張する。

しかし、具体的な結果発生の予見が可能であれば過失責任を問うことができるという根拠は、行為者においてそのような予見可能性があれば、結果回避措置をとることを期待でき、それにもかかわらずこれをとらなかったことに責任非難が向けられるという点にあるものと解される。この点に鑑

みると、予見可能性の対象となる因果経過の基本的部分というのも、その予見可能性があれば結果回避措置をとることを期待できる程度の内容である必要があるというべきである。

このような観点から検察官の前記主張を検討すると、本件踏切が遮断されずに事故が発生する事態を想定した場合、その原因が何であるかによって期待できる的確な結果回避措置の内容は異なる（例えば、原因が本件電子連動装置の操作ミスであれば、的確な結果回避措置はその操作者に対する注意指導や操作ミスを防ぐ仕組みの設置等となろうし、原因が警報機等の故障であれば的確な結果回避措置はその点検整備等となろう。）から、原因を一切捨象して「（手動による踏切操作における…）何らかの原因で遮断機が下りない」という事態を予見したところで、そこから直ちに的確な結果回避措置の内容を想定するのは困難と考えられる。このような場合に、とりあえず本件公訴事実の要旨記載（前記第1・1(3)）の本件踏切付近に従業員を配置するなどといった手厚い措置を採れば、確かに事故の発生は回避し得るかもしれない。しかし、特定の原因が想定されるような場合でない限り、踏切が遮断されない事態が発生する可能性はごくわずかなものとしか想定できないと考えられる上、前記認定事実（前記1(5)）によれば、そもそも踏切が遮断されていない限り、運転士がそこに電車を進入させることはないと合理的に期待できるのであるから、そのような希有な事態に対してまで前記の手厚い措置をとることを期待できるとは考え難い（もしこの程度の予見可能性からこのような措置までが期待されるとすると、駅扱い訓練時に限らず通常の運行時も含め、何らかの原因で遮断機が下りない可能性が完全には否定できない以上、鉄道事業者は常に踏切に人員を配置しなければならないことにもなりかねないが、これは過大な義務を課すものであって相当でない。）。

したがって、本件における因果経過の基本的部分の判断に当たっては、本

件踏切が遮断されなかった原因を踏まえて結果回避措置をとることを期待できたかを考える必要があり，これを一切捨象する検察官の前記主張は採用できない。そして，その原因に関して，①Bは，A社において採られていた本件手順に従って本件電子連動装置を操作したこと，②同装置に異常はなく，正常に作動していたにもかかわらず，その結果として本件踏切が遮断されなかったことは，前記(1)のとおりである。また，前記認定事実のとおり，本件電子連動装置は従前の継電連動装置と同様の仕様とされていたほか，そのモニター部の表示は従前の操作盤に細部までよく似せて作られ（前記1(2)イ），被告人は本件訓練に先立ちBに本件手順を念押しする指示もしていた（同(4)ア）のであるし，車両走行試験（同(2)エ）や駅扱い訓練（同(3)）でも本件電子連動装置は正常に作動する実績を重ねて問題は生じていなかったのであるから，本件訓練の時点で，被告人は，Bが本件手順に従って同装置を操作し，同装置が正常に作動することを合理的に期待できたといえる。そうすると，被告人において，これらの事情がある中でもなお本件踏切が遮断されない可能性があること，すなわち，駅扱いで本件手順に従って本件電子連動装置を操作し，同装置が正常に作動しても，「本件電子連動装置の仕組み（4秒時素に限られない。）によって本件踏切が遮断されないこと」を予見可能であったのでなければ，被告人に本件公訴事実の要旨記載（前記第1・1(3)）の結果回避措置をとることを期待できたとはいえず，この点を本件における因果経過の基本的部分と考えるのが相当である。

(3) そして，前記認定事実に照らして，被告人にこのような意味での因果経過の基本的部分の予見が可能であったとは認められない。以下，検察官が本件事故の予見可能性を基礎付けると主張する事実関係に即して，説明を補足する。

ア 「手動操作に対する安全性が確立されていなかった」こと

検察官は、前記の事実関係として、本件訓練が本件電子連動装置の運用開始後、f 駅では2回目の駅扱い訓練であったことを指摘して、当時は「手動操作に対する安全性が確立されていなかった」と主張する。

(ア) その意味するところは必ずしも明確ではないが、この「安全性」が、本件電子連動装置に異常がなく、操作したとおりにこれが作動することを意味するのであれば、同装置がそのような客観的な安全性を備えており、現に本件訓練時にも正常に作動していたことは、前記認定事実（前記1(1)、(2)イエ、(3)、(4)イ）のとおりであるから、理由がないことは明らかである。

(イ) 検察官は、この事実関係の根拠となる事実として、その他に、①本件電子連動装置の運用開始後は、その前と異なり、同装置を手動操作する者が（安全対策上必要な作業である）本件踏切の様子を確認ができなくなったこと、②平成30年4月25日のi 駅での駅扱い訓練において、（手動操作に対する安全性に不安を抱いた）被告人が安全対策に万全を期する目的で複数名の人員を配置したこと、③同年5月1日のf 駅での駅扱い訓練において、被告人がI に対して本件踏切等の動作を確認するよう指示したことを指摘する。

①における確認作業の位置付け（I がこのような確認をしていたことは前記1(3)イのとおりであるが、それがA社において継電連動装置を操作する者に安全対策上必要な作業として求められていたとまで認めるに足りる的確な証拠はない。）や②③における被告人の主観面はともかくとして、検察官が指摘するこれらの外形的事実がおおむね認められること自体は、前記認定事実のとおりであるが、これらの外形的事実があるからといって、前記(ア)のような意味の本件電子連動装置の客観的な安全性が揺らぐものではない。

あるいは、検察官が主張する「安全性」やその「確立」というのは、

客観的な安全性に対する被告人らの認識を問題にするもので、そこに主観的な不安があることをもって「安全性が確立されていない」と主張しているようにもうかがえる。しかし、前記(2)でも説示したように、本件電子連動装置は従前の継電連動装置と同様の仕様とされていたほか、車両走行試験や駅扱い訓練で正常に作動する実績を重ねて問題は生じなかったことなどから、同装置が正常に作動することを合理的に期待できるまでに至っていたのであるから、少なくとも本件訓練の時点で、検察官が強調するほど本件電子連動装置の安全性に対する不安があったとはうかがい難い。このような主観的な不安が一定程度あったとしても、それは一般的・抽象的な危惧感ないし不安感の域を出るものではなく、前記(2)のような因果経過の基本的部分の予見を意味するものとはいえない。

(ウ) 以上のように、この検察官の主張を検討しても、本件事故の予見可能性が基礎付けられるものではない。

イ Bが本件電子連動装置の操作に不慣れで同装置の操作ミスのおそれがあったこと

駅扱いについてf駅では独自の本件手順が採られており（前記1(1)）、Bが本件訓練で本件電子連動装置の運用開始後初めて同装置を操作した（同(4)ア）のは前記認定事実のとおりであるところ、検察官は、これらの事実から、同装置の操作に不慣れなBには同装置の操作ミスのおそれがあったとして、本件事故の予見可能性が基礎付けられる旨主張する。

しかし、Bが本件電子連動装置の操作ミスをする可能性を完全に否定することはできないとしても、この点が、同人が本件手順に従って本件電子連動装置を操作し（すなわち、その操作ミスはなかった。）、それを被告人も合理的に期待できたなどの本件の事実関係の下では、被告人に本件公訴事実の要旨記載の結果回避措置をとることを期待させるものとは

いえず、本件における因果経過の基本的部分に取り込まれるものではないことは、前記(2)で説示したとおりである。したがって、この点も本件事故の予見可能性を基礎付けるものとはいえない。

ウ その他

検察官は、その他にも、①本件訓練前に前記認定事実（前記1(6)）のとおり本件踏切を含む踏切の機器の不具合があったこと、②本件訓練は日中の訓練で、本件踏切は交通量が多かったから、電車が無遮断状態の本件踏切に進入すれば重大事故が発生する可能性が高かったこと、③電車運転士が本件踏切動作反応灯を確認するタイミングが遅れることは予見可能だったことなどを、本件事故の予見可能性を基礎付ける事実関係として主張する。

しかし、②③は、本件踏切が遮断されない事態の発生に結び付く事情ではなく、①は、本件踏切が遮断されない事態の発生には結び付くものの、駅扱いとは直接関係のない事情であり、駅扱い訓練を統括して実施する業務に従事する被告人に本件公訴事実の要旨記載の結果回避措置をとることを期待させるものとはいえないから、これらの事実関係は、前記(2)の本件における因果経過の基本的部分の予見が可能であったことを基礎付けるものではない。

- (4) 以上のとおり、検察官が本件事故の予見可能性を基礎付けると主張する事実関係について検討しても、被告人において、前記(2)の本件における因果経過の基本的部分の予見が可能であったとは認められず、本件公訴事実の要旨記載（前記第1・1(3)）の注意義務及びこれを怠った過失があるとは認められない。

第3 結論

以上によれば、本件公訴事実については犯罪の証明がないことになるから、刑事訴訟法336条により被告人に対し無罪の言渡しをする。

よって、主文のとおり判決する。

(求刑・罰金50万円)

令和3年3月9日

京都地方裁判所第1刑事部

裁判長裁判官 入 子 光 臣

裁判官 平 手 一 男

裁判官 中 村 大 喜