

# タンクローリー横転事故について、 転落した側溝に面した国有地部分 に瑕疵があったとして国家賠償責 任の成否が争われた事例

〈平成 30 年 3 月 7 日 札幌地方裁判所民事第 2 部判決〉

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は、原告の負担とする。

## 事実及び理由

### 第 1 請求の趣旨

被告は、原告に対し、2783 万 1826 円及びこれに対する平成 26 年 11 月 28 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。

### 第 2 事案の概要

#### 1 事案の要旨

本件は、原告所有のタンクローリー（以下「本件車両」という。）が、平成 26 年 11 月 28 日、A 市内の側溝（以下「本件側溝」という。）に転落、横転した事故（以下「本件転落」という。）につき、原告が、公の営造物である本件側溝に面した取付道（以下「本件取付道」という。）の国有地部分に、被告の設置又は管理の瑕疵があったとして、被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づく損害賠償として 2783 万 1826 円及びこれに対する本件転落の日である平成 26 年 11 月 28 日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

#### 2 前提事実（争いがない事実、弁論の全趣旨及び証拠により容易に認められる事実）

##### (1) 原告について

原告は、石油製品販売、地下地上タンク圧力検査、タンクローリー検査、廃油回収、建設機材レンタル等を業とする株式会社であり、本件車両を所有している。

## (2) 本件転落の発生

原告の従業員である X が運転する本件車両が、平成 26 年 11 月 28 日、A 市所在の株式会社 Y が運営するガソリンスタンド（以下、「本件ガソリンスタンド」という。）裏手の第三者私有地と一般国道○号線（以下「本件国道」という。）とをつなぐ本件取付道から、本件側溝（別紙図面のうち、黒く塗りつぶされた部分）に転落、横転した。

## (3) 本件側溝及びその周辺の状況

ア 本件側溝は、本件国道沿いに存在し、北側は本件ガソリンスタンドに、南側は本件国道に、西側は本件取付道（国有地である別紙図面の赤色部分を含む。）に、東側は別の取付道（別紙図面の青色部分を含む。以下「中央取付道」という。）にそれぞれ接している。

イ 本件側溝のうち北側の縁及び法面の一部は私有地内にあるが、その他の大部分（約 8 割）は国有地内に存在する。

ウ 本件転落の当時、本件側溝に蓋や網、側溝の存在を知らせる柵、警告表示はなかった。

## (4) 本件国道及び本件側溝の管理

本件道路は、被告の地方支分局内の一事務所である B 道路事務所がこれを管理しているが、実際の維持、修繕、巡回等は被告が業者に委託して行っている。

本件側溝のうち、少なくとも国有地部分については、本件道路区域内にあるものとして、B 道路事務所が管理している（本件側溝の私有地部分に被告の管理が及ぶかは争いがある。）。

## (5) 本件車両の構造について

本件車両は、全長 11.17 メートル、全幅 2.49 メートル、全高 3 メートルのタンク車である。

本件車両は、前輪 1 軸、後輪 2 軸（以下それぞれを「後部前軸」及び「後部後軸」といい、同軸に接続されたタイヤをそれぞれ「後部前輪」及び「後部後輪」という。）の 3 軸車であり、後部前軸が駆動軸である。また、後部前輪及び後部後輪はダブルタイヤとなっている。

## 3 争点

本件取付道の国有地部分が国家賠償法 2 条の「公の営造物」に当たることには争いはなく、争点は次のとおりである。

(1) 本件車両は、国有地の崩落により転落したか（争点 1）

(2) 本件取付道又は本件側溝につき、被告に設置又は管理の瑕疵があったか（争点 2）

(3) 損害（争点 3）

## 4 争点に関する当事者双方の主張

(1) 争点 1（本件車両は、国有地の崩落により転落したか）について

（原告の主張）

ア 転落の機序

（ア） X は、本件車両を後退させて本件ガソリンスタンドのコンクリート壁沿いにあった燃料給油口に近づけようとしたが、車体が大きく、かつ、本件側溝が正面にあり、十分に進行させるスペースが前方になかったため、本件ガソリンスタンドの従業員の助言もあって、別の場所にあった灯油給油口から先に荷降しをすることとした。そして、X は、本件車両を本件取付道で切り返し、灯油給油口まで後退させようと考え、本件取付道に進入した後、本件側溝の位置を確認するべく、一旦本件車両を停止した。

(イ) 本件車両が停止中に、本件側溝の法面が崩れ、後部前輪左側直下の土が崩落したため、後部前輪より131センチメートル後方にある後部後輪左側に荷重が移り、後部後輪左側の下の土が本件車両を支えきれなくなって崩落し、本件車両全体がバランスを失い、左後方に滑り落ち、運転席のある前方部分が浮き上がり始め、そのまま本件側溝に転落した。

#### イ 転落の機序の説明

(ア) 後部前輪は、車体の中心に最も近く、かつ、タンクの重心に極めて近い場所に取り付けられており、後部前輪左側には約3.9トンの荷重がかかっていた。

本件転落当時は、本件側溝の縁は、アスファルト舗装はもちろん、土嚢もない剥き出しの土しかなく、極めて軟弱な地盤であり、上記のような荷重がかかれば、停止中であってもその地盤が崩落することは十分に考えられる。

上記の後部後輪左側の荷重からすれば、仮に後部前輪直下の土が崩落しても、前輪と後部後輪で支えられていれば車体は傾かないはずだということはできず、むしろ、後部前輪こそが車体全体を支える支点とも言い得るものである。

よって、後部前輪の直下の土が崩落すれば、支点を失う状況となり、本件車両全体のバランスを失うことは十分にあり得ることである。

(イ) 本件車両は、重心が高く、もともと横転の危険性が高いものであった。本件車両に積載していた軽油が動くことによって重心がさらに移動し、少しでも傾いていれば転落を開始する可能性が一般車両と比べて高い。また、本件側溝の法面は極めて急であり、ひとたび転落が始まれば、容易に側溝の底まで転落すると考えられる。

#### ウ 転落開始の場所

本件車両の転落の機序は、後部前輪左側直下の土が崩落したことにあるところ、転落開始の時点で、後部前輪左側は、国有地と私有地の境界線より約19.6センチメートル国有地側にあった。

#### (被告の主張)

#### ア 本件転落までの機序

Xは、本件ガソリンスタンド敷地から本件取付道に沿って左に曲がりながら、本件車両を前進させたところで、一旦停止させた。

本件車両が一旦停止した際、後部前輪左側は未舗装部分をも外れた法面に位置し、後部前輪左側は完全には接地していない状態であったが、後部後輪左側は、未舗装部分から法面にかけての箇所位置し、後部後輪左側の内側の車輪が接地していたため、本件車両は、横転することなく、停止した状態で持ちこたえていた。

その後、Xは、本件車両を後退させて灯油給油口に近づけようと考えたが、当時は暗く、運転席から周りの状況が確認できなかったことから、本件車両を後退させる前に、一度降車し、本件車両の周囲の確認を行った後、再乗車した。

Xの再乗車後、Xが本件車両をどのように動かしたか、動かしていないのかは必ずしも明らかではないが、後部後輪左側が接地していた部分が左側方向に崩れ、これに伴い、後部後輪左側と、完全には地面に接地していない状態にあった後部前輪左側が左下方向に落下した。

これにより、本件車両は傾き、重心が左に移動したため、本件車両は横転した。

#### イ 原告主張への反論

本件車両が停止していた状態において、後部前輪左側の位置にあった箇所が崩れたとしても、本件車両の後輪部は、後部前輪及び後部後輪の二軸で構成されており、本件車両の左後方は依然とし

て後部後輪左側によって支えられているため、そもそも本件車両がかかる姿勢から横転することはあり得ない。

#### ウ 転落開始の場所

本件取付道の崩落した部分は、国有地ではなく、私有地である。

### (2) 争点2 (本件取付道又は本件側溝につき、被告に設置又は管理の瑕疵があったか) について (原告の主張)

#### ア 本件側溝の瑕疵

##### (ア) 本件側溝及び本件取付道の構造

本件側溝は、縦最大約14メートル、横最大約5メートル、深さ最大2メートル以上と極めて巨大であり、法面は相当程度急で、最大傾斜は約45度程度あり、人や車両が転落すれば大きな損害が生じ得るものである。

本件取付道は、本件ガソリンスタンドの敷地の裏手に直行する道路であるところ、その幅は大型車両1台がかろうじて通れる程度であり、内輪差を考慮すると、大型車両の場合、転落の危険があった。

##### (イ) 本件取付道の利用状況

本件取付道は、本件ガソリンスタンドに出入りする車両の通行道としての用途が想定され、本件国道に面することから、車両や人が頻繁に往来する場所であり、本件ガソリンスタンドの敷地につながることから、タンクローリー等の大型車が通ることは十分想定された。

##### (ウ) 実際の事故の発生

以前から本件側溝に普通車両が転落、横転する事故が度々発生し、隣地のガソリンスタンド職員が、再三にわたって本件側溝の修繕を被告に要請していた。

##### (エ) 設置、管理の瑕疵

以上(ア)ないし(ウ)によれば、被告は、本件側溝の法面をコンクリートで固め、その上に土を盛る等の工事をしない限り、車両等が転落する危険のあることを認識しながら、これをせず放置していたのであるから、本件側溝の設置、管理の瑕疵が認められる。

#### イ 防護柵未設置の瑕疵

本件取付道は、防護柵の設置基準にいう「道路の状況と路外の危険性との比較により路外の危険性を判断することが適当な区間」に当たり、路外逸脱の可能性が低い場合を除き、防護柵の設置をするべきである。

また、同設置基準によれば、気象条件により特に必要と認められる区間、事故が多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果が認められる区間においても、防護柵を設置するものとされている。

本件取付道は、道路の幅員や利用状況、気象条件等からすれば、防護柵設置をすべき場合に当たり、その設置のないことは、設置の瑕疵にあたる。

#### ウ 警告表示未設置の瑕疵

本件取付道の利用状況や、初めて通行する者にとっては本件側溝の危険性を認識しづらいこと、警告表示の設置は容易であることからすると、本件取付道には、本件側溝に関する警告表示を設置すべきであるから、その設置がないことは、設置の瑕疵に当たる。

#### エ Xの過失について

Xは、本件転落時点において、大型車両の経験が20年以上、ローリーの経験だけでも4年半ほ

どの経験があった。また、本件転落は、暗くて何も見えない時間帯に発生したものである。

Xの本件ガソリンスタンド内での運転は、自然かつ安全なものであり、Xが本件取付道の中心線よりやや左側を通行した点は否めないものの、本件取付道の幅員を考えれば本件車両の右側に大きな余裕があるものではなく、Xに重大な運転操作ミスがあったとは認められない。したがって、本件側溝の瑕疵に係る判断、又は防護柵若しくは警告標示の設置の瑕疵に係る判断に影響を及ぼすべき、Xの過失はない。

(被告の主張)

ア 国家賠償法2条1項の瑕疵について

国家賠償法2条1項にいう「瑕疵」とは、「通常予想される危険の発生を防止し得る程度の安全性」、あるいは、「道路が通常の用法とのかかわりにおいて通常有すべき安全性」の有無によって判断されるべきものである。

イ 道路の危険防止措置とXの過失について

道路の設置又は管理について要求される危険防止措置は、道路の地域的場所的環境や道路の構造等の事情を総合的に考慮して、通常予想される危険の発生を防止し得る程度のもので足り、運転技術の未熟な者による危険といった不測の事態の発生を防止する程度の防護措置を設置する義務はない。

本件では、Xは、ガソリンスタンドの敷地内の燃料給油口付近において何度も切り返しを行ったにもかかわらず、本件車両を当該燃料給油口に寄せることができなかつたほか、本件転落が発生する直前に、本件車両をコンクリート壁の横を通過させて第三者私有地部分に入り、その後本件取付道に沿って左に曲がりながら、本件国道に向かつて前進させた際、本件取付道の幅員に十分な余裕があり、かつ対向車が存在しないにもかかわらず、本件車両のタイヤを本件側溝の法面部分に位置させ、本件転落を引き起こしており、本件転落はXの運転技能の未熟に起因したものと見え、そのような事態を想定した防護措置の設置義務はない。

ウ 本件取付道について

本件取付道は、舗装部分の幅員だけでも約3.2メートルあり、仮に本件車両のような横幅の広い車であっても、通常の注意をもって運転すれば路外に逸脱するような道路ではなく、本件取付道は長さも短く、見通しもいいため、車両2台がすれ違う場合は考え難い。

エ 本件側溝について

本件側溝の法面のうち、本件転落の原因となる崩落を起こした箇所は、第三者の私有地であり、被告は、これを修繕等する義務を負っていない。

なお、B道路事務所又は委託を受けて本件国道の維持管理を行う業者に対し、本件転落以前に、車両が本件側溝に転落した旨の通報がなされた事実はない。

オ 防護柵の設置について

防護柵の設置は、行政庁の総合的な判断に委ねられており、本件取付道の幅や実際の利用方法からすれば、防護柵が必要な場合とはいえない。

原告の主張する防護柵設置の必要性を基礎づける事実は、事実として存在しないか、設置の必要性を基礎づける事実と認められないかのいずれかである。

カ 警告表示の設置について

本件取付道は、幅員に余裕があり、本件側溝の存在を認識することも容易であるから、警告表示が必要な場合とはいえない。

(3) 争点3 (損害) について

(原告の主張)

ア 積極損害 1067万2446円

(内訳) 車両相当額984万9344円、新車購入諸費用35万2222円、ナンバープレート廃止費用1万0800円、本件車両の引上げ作業及びそれに伴う養生、撤去作業費用46万0080円

イ 休車損害 1715万9380円

ウ 合計 2783万1826円

(被告の主張)

いずれも争う。

## 第3 当裁判所の判断

### 1 認定事実

前記前提事実に加え、括弧内に掲記の証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件車両の構造について

本件車両は、名称及び車型がいすゞCYL23V4であり、全長11.17メートル、全幅2.49センチメートル、全高3.170メートルのタンク車である。

本件車両は、後部前軸が駆動軸である3軸車であり、後部前輪及び後部後輪がダブルタイヤとなっているため、前輪左右でタイヤが2本であるのに対し、後部前輪及び後部後輪の左右で総計8本のタイヤが使用されている。後部前軸と後部後軸の軸間は1.31メートルであり、本件車両の最小回転半径は9.8メートルである。

本件車両の車両重量は9680キログラム、前輪の軸重は4350キログラム、後部前軸の軸重は2800キログラム、後部後軸の軸重は2530キログラム、最大積載量は1万5200キログラム、車両総重量は2万4990キログラムとされている。

本件車両は、20キロリットル規格のアルミ製タンクローリーであり、7室に区分けされたタンクに、総計2万リットルの軽油等を積載できる。

(2) 本件側溝及び本件取付道の状況

ア 本件側溝は、縦最大約14メートル、横最大約5メートル、深さ最大約2メートルの大きさであり、本件取付道との縁は、弧を描くような曲線状になっていた。

イ 本件取付道のうち、本件国道から本件ガソリンスタンドに向かう途中までの一部がアスファルトで舗装され、舗装部分の幅員は約3.2メートルである。上記アスファルト部分の西側は、わずかな草地を挟んで法面（以下「西側法面」という。）になっており、上記アスファルト部分の東側には、わずかな幅の草の生えた部分（以下「東側地面」という。）があり、さらにその東は、本件側溝の法面（以下「東側法面」という。）になっている。

ウ 本件取付道について、本件国道及び本件ガソリンスタンド側の入り口に立った場合に、見通しを妨げるようなものはない。

(3) 本件ガソリンスタンドの形状

本件ガソリンスタンドは、中央取付道及びその東側にある取付道（別紙図面の緑色部分を含む。以下「東側取付道」という。）によって本件国道と接続しており、北側と西側にそれぞれコンクリートの壁があり、西側の壁付近に燃料給油口が設けられている。また、西側の壁と本件側溝との間には約

3メートルの間隔があり、車両がこの間を通過して本件ガソリンスタンドから本件取付道に行くこともできる。本件ガソリンスタンドの西側の壁の裏側には灯油給油口が設けられており、この灯油給油口には、本件取付道から行くことも、東側取付道の先から本件ガソリンスタンドの裏側を通過して行くこともできる（甲17の5）。

(4) 本件取付道における国有地と私有地の境界について

本件国道の北側は、本件ガソリンスタンドの敷地であるA市地内のほか、同a番、同b番の私有地があり、本件国道と私有地との境界線は、境界標L C点（本件取付道西側の斜面の先に存在する。）と境界標L D点（本件側溝中に存在する。）を結ぶ直線であり、この境界線は、本件取付道上を東西に横切っている。

(5) Xの運転経験

Xは、バスや消防車両のような大型車両の運転経験を20年以上有しており、原告で勤務を開始するまでタンクローリーの運転経験が3年程度あり、原告で勤務するようになってから本件転落のあった平成26年11月28日まで、タンクローリーの運転経験を約1年半程度有していたが、本件車両と同じ積載量を有する20キロリットル車の運転経験は、約1年である。

Xがタンクローリーを運転して本件ガソリンスタンドに来たのは、本件転落の日が2度目であり、前回は、タイヤ数が少なく車体の長さも短い16キロリットル車を運転していたため、20キロリットル車を運転して来たのは、本件転落の日が初めてであった。

(6) 本件転落までの経緯

ア 本件転落のあった平成26年11月28日午前6時ころ、Xは、B市内に所在する原告の事業所において軽油及び灯油約16キロリットル（重量約12トン）を積載した本件車両に乗車し、同所を出発した。

イ Xは、同日午前6時30分ころ、本件ガソリンスタンドに到着し、東側取付道から本件ガソリンスタンドに入った。Xは、本件ガソリンスタンドの従業員から、まず西側コンクリート壁付近にある燃料給油口に軽油を下ろすよう指示を受け、本件車両の後部を燃料給油口に近づけようと、中央取付道付近で何度も切り返しをしたり、降車して後ろを確認したりしていたが、なかなか本件車両を燃料給油口に近づけることができなかった。

ウ Xの様子を見かねた本件ガソリンスタンドの従業員が、Xに対し、コンクリート壁裏付近にある灯油給油口で先に灯油を下ろすよう指示したことから、Xは、本件ガソリンスタンドの西側のコンクリートの壁と本件側溝の間を通り、一旦本件取付道に入り、そこから後退して灯油給油口まで本件車両を移動させようと考えた。

エ Xは、本件車両を本件ガソリンスタンド側から本件取付道に進行させるため、内輪差を考慮して、後部前輪及び後部後輪が本件側溝に落ちることがないように、本件車両を西側法面の方に近づけながら左に転把したが、曲がり切ることができず、本件車両の運転席が西側法面ぎりぎりの状態となり、転落の危険が生じたことから、本件車両を一旦停止した。

オ Xは、本件車両を後退させようと考え、降車して後方の障害物の有無や、本件車両と本件側溝との位置関係を確認したところ、後部前輪左側と後部後輪左側は、本件取付道のアスファルト上にはなく、いずれも東側地面の上であり、後部前輪左側と東側法面の縁との間は10センチメートル程度、後部後輪左側と東側法面の縁との間は15センチメートル程度であることを認めた

(7) 本件転落の発生

ア Xは、前進すれば本件車両は西側法面から転落し、それを避けようと左に転把した状態で前進す

れば、後部のタイヤが東側法面に転落すると考え、とりあえず後退して本件車両の体勢を変えることにし、運転席に乗り込み、右に転把をしてギアを後退に入れ、アクセルを踏んだところ、右に転把した状態で本件車両が後退したため、後部前輪左側が前記(6)オの状態よりもさらに東側法面に寄り、東側法面の縁が円弧状であったため、後部前輪左側が東側地面を崩落させ、本件車両は、東側法面の縁から、左方に滑り落ちる形となった。

イ Xは、本件車両が後方に引っ張られ左に傾いたと感じ、アクセルをふかしたが、東側地面が崩落し、駆動輪である後部前輪左側が接地を失い、デファレンシャルギア的作用により後部前輪右側も駆動できなかったため、後退して転落を回避することはできず、本件車両は、東側地面及び東側法面が崩落するにつれて、左後方へ転倒する形で本件側溝に転落し、それに伴い、後部後輪左側及びリアバンパーが、東側地面及び東側法面を削るように崩落させた。

ウ Xは、本件車両が左後方に転倒したため、本件車両内で、運転席から助手席まで転落したが、肩を打った程度で怪我はせず、本件車両から脱出して、E消防署に本件転落について連絡した。

#### (8) 道路の設置又は管理について要求される危険防止措置について

ア 平成16年3月31日付け国道地環第93号国土交通省道路局長通知「防護柵の設置基準の改定について」(以下「本件通知」という。)によれば、原則として車両用防護柵を設置する区間(本件に関連するものに限る。)として、主として車両の路外への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的として路側に車両用防護柵を設置する区間として、①盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間、並びにその他の理由で必要な区間として、②事故が多発する道路、又は多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間及び③気象条件により特に必要と認められる区間を挙げる。

イ この通知は、一般に次のように解され、運用されている。

(ア) ①については、盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間が当てはまる場合の一つであり、路側高さ(在来地盤から路面までの垂直高さ)4メートル以上、かつ法勾配(垂直高さに対する水平長さの割合)1.0以下の区間については、路外の危険度が特に高い区間として車両用防護柵を設置することが必要である。

また、路側高さ2メートル以上で法勾配4.0以下(ただし、法勾配1.0以上では、法勾配の数値に2を乗じたメートル数以上の路側高さに限る。)については、道路の状況と路外の危険性の比較により、路外の危険度を判定し、防護柵の設置の必要性を判断する。具体的には、走行速度が低い又は路側余裕がある程度あるなど、路外逸脱の可能性が低いと考えられる場合などには、車両用防護柵を設置しないことができると考えられる。

(イ) ②については、事故が多発する道路にあっては、その事故原因を十分に検討し、防護柵の設置により再発防止が期待できる場合には、防護柵を設置することが必要である。また、事故が多発するおそれのある道路にあっては、防護柵の設置により事故を未然に防止することが期待できる場合には、必要に応じ車両用防護柵を設置するものとしている。

(ウ) ③については、濃霧による視界の不良、路面の凍結によるスリップ、強風によるハンドル誤操作などが考えられるが、これら気象条件を十分に踏まえ、特に必要と認められる区間では車両用防護柵を設置するものとしている。

## 2 事実認定の補足説明

### (1) 証人Xの証言について



## ア 本件転落時のハンドルの向き

(ア) 証人 X の証言及び陳述書には、ハンドルを切らずにそのままバックした旨を述べる部分がある。

しかしながら、前記認定したとおり、X は、左に転把して本件車両を本件取付道に進入させようとしたが曲がり切ることができず、西側法面への転落の危険が生じる一方、本件車両の後輪はアスファルト上になく、東側法面からわずか 10 センチメートルのところにあり、進退窮まっていたのであるから、この時にハンドルを切らずにそのまま（左に転把した状態で）後退するということは考えにくい。

(イ) 本件転落後の本件車両の写真では、本件車両の前輪が大きく右側を向いていることが認められるから、前記認定のとおり、本件転落の際にも右に転把した状態で後進し、後退の際の外輪差により、後輪が東側法面に接近したこと、及び東側法面の縁が円弧状であったことから、後輪が、東側地面及び東側法面を踏み外すように崩落させたと認定するのが相当である。

## イ 後退の有無について

(ア) 証人 X の陳述書は、要旨、運転席に戻り、ギアをバックに入れ、アクセルを踏んだこと、本件車両がどんどん左後方に引っ張られながら落ちたこと、気づいたら

本件車両の右側が浮いて傾いていたこと、まずいと思ってアクセルを踏んだが後退できなかったこと、東側の傾きがどんどんひどくなり、穴の底まで落ちたことを述べており、後退動作、転落の開始、後退の不能、転落の終了の順に事態が進行したとするものであって、本件車両が傾き始めた後には、後退することができなかった旨を述べてはいるものの、当初の後退動作の段階から、本件車両が全く後退しなかったとの内容は、上記陳述書には存在しない。

他方、証人 X の証言では、本件車両の後輪が、東側地面にあることを確認した後、運転席に乗り込んだところ、左後方に引っ張られるような感じがあり、ギアを後退に入れてアクセルを踏んだが、本件車両は動かなかったことを述べており、これを前提に原告は、本件転落の態様として、本件車両が停止中に、後部前輪直下の土が崩落したことによる旨を主張している。

(イ) しかしながら、前記認定のとおり、本件車両は、後部前輪と後部後輪いずれもダブルタイヤであって、前輪として 2 本、後部に 8 本のタイヤが配置されており、本件転落前に X が降車して確認した際に、本件車両の傾きは認められていないから、前輪の 2 本、後輪の 8 本が均等に接地していたと考えられ、きっかけとなる事象もないのに、後部前輪左側直下の土が崩落を開始するということは考えにくい。

また、前記認定のとおり、X が確認したところ、東側法面から後部前輪左側まで 10 センチメートル程度であったとされるが、後部前輪左側はダブルタイヤであって、約 60 センチメートルの幅があるから、X が運転席に乗り込み、アクセルを踏むまでの間に、後部前輪左側の接地を一挙に失わせるような大規模な崩落が生じたとは考えにくい。

(ウ) 以上によれば、X が、本件車両の後方を確認して運転席に乗り込み、ギアを後退に入れてアクセルを踏んだ時点では、本件車両は後退したと解するのが相当であり、前記認定のとおり、X が右に転把したことから外輪差が生じ、後部前輪左側が東側法面の縁に寄ったため、東側地面が崩落して接地が失われ、アクセルを踏んでも後退できなくなり、東側法面の崩落が進むにつれて徐々に左側に傾き、本件側溝に転落したと解するのが相当である。

## ウ まとめ

証人 X の証言及び陳述書の記載のうち、上記検討したところの、ハンドルはそのままであったとする部分、本件車両が停止している間に転落が始まったとする部分は、いずれも本件転落におけ

るXの責任を否定する方向に働く内容であるところ、上記検討したとおり、いずれも信用できないといわざるを得ない。

## (2) 崩落の順序について

被告は、本件車両の後部後輪左側が接地していた部分が崩れたことでまず転落が始まり、これに伴い、後部後輪左側と後部前輪左側が落下したと主張する。

しかし、証拠書類の写真③によれば、後部後輪左側に連続する土地の崩落部分は、縁より離れた地点から弧を描くように薄く崩落しているのであって、このような崩落状況に照らせば、後部前輪左側付近で崩落が始まり、本件車両が徐々に転落して行くに伴って、後部後輪左側付近も崩落したものであるべきであって、被告の主張は採用できない。

## 3 争点に対する判断

### (1) 争点1（本件車両は、国有地の崩落により転落したか）について

ア 上記1(7)で認定したとおり、本件転落は、本件車両の後部前輪左側付近で東側法面が崩落したことが原因であり、証拠書類によれば、後部前輪左側付近で崩落した東側法面は国有内にあると認められる。

イ B法務局作成の報告書には、本件転落直後に撮影された、転倒している本件車両及び本件側溝を車両後部からスマートフォンで撮影した写真を基に、東側法面の崩落部分のうち本件車両のリアバンパーによって削られた部分を特定し、その地点から本件車両の諸元表による本件車両のリアバンパーから本件車両の後部前輪までの距離が4メートル20センチメートルであることから、本件車両の後部前輪左側が転落した地点を推定した上で、その地点が国有地境界まで少なくとも1メートル70センチメートル以上離れているとしている。

しかし、証拠書類の写真③で認められるように、本件車両が崩落により後方にも転落しており、リアバンパーによって削られた部分にリアバンパーから本件車両の後部前輪までの距離を加えれば直ちに本件車両の後部前輪左側の位置が推定されるものではないこと、証拠書類で認められるように、本件側溝においては本件転落後、法面等復旧作業が行われ、それにより、本件側溝がやや拡大しているが、このことを考慮せずに、測定時点における本件側溝の縁を基準に利用して後部前輪左側の位置を推定していることなどに鑑みれば、上記報告書の内容を採用することはできない。

### (2) 争点2（本件取付道又は本件側溝につき、被告に設置又は管理の瑕疵があったか）について

ア 本件取付道は、通常有すべき安全性を欠くか。

#### (ア) 通常想定される本件取付道の利用態様

前記認定事実(2)のとおり、本件取付道は、途中までではあるが、幅約3.2メートルのアスファルト舗装もされ、見通しも問題なく、本件側溝を容易に認識することができる。

また、本件取付道は、本件国道から本件ガソリンスタンドに立ち寄る際に利用できないものではないが、中央取付道や東側取付道とは異なり、本件ガソリンスタンドに直接入ることができるものではない。

本件取付道は、主として灯油給油口のために利用されると考えられるが、その場合にも、前記認定事実(3)のとおり、本件取付道を前進じて利用するか、東側取付道の先から本件ガソリンスタンドの裏側を通して利用することが可能であり、その後も前進すれば本件国道に出ることが可能となっている。

以上によれば、本件取付道を車両が高速で走行するようなことは、およそ予定されていないし、

約3.2メートルの幅で舗装されていることから、通常の大きさの車両を通常の注意を払って進行させた場合、舗装部分を逸脱して、東側法面あるいは西側法面に転落するということも考えにくい。

(イ) 本件転落について

本件転落の際に、国有地に属する東側地面及び東側法面が崩落したと認められることは、既に述べたとおりである。

しかし、前記認定事実(1)、(2)、(6)及び(7)で認定したとおり、本件車両は、全長11.17メートル、全幅2.49メートル、車両重量9680キログラムという大型のタンクローリーであって、軽油及び灯油を合計約12トン積載し、総重量は21トンを超えるものではあるが、余裕をもって転回し、幅約3.2メートルの舗装部分の中央を進行すれば、特段の問題は生じなかったはずであるが、Xは、本件取付道を切返しに利用しようとして、本件車両の運転席が西側法面ぎりぎりに位置し、後部前輪左側が本件側溝まで約10センチメートル、後部後輪左側が本件側溝まで約15センチメートルという、本件取付道に対して斜めになるように本件車両を運転したのであって、それ自体通常の用法とはいいがたいことに加え、さらにXが、外輪差に意を用いることなく右に転把をして後退したために、後部前輪左側が東側法面を崩落させ、本件転落が起きたものである。

以上からすれば、本件取付道を本件車両のような大型タンクローリーを運転する場合に、アスファルト舗装部分を逸脱し、タイヤが地面部分と法面部分のぎりぎりの所に位置し、そこに何トンもの荷重がかかるようにするという事は通常想定されていないし、道路として通常有すべき安全性として、そのような場合にも崩落せず、車両を支えるだけの堅固さが必要であるということとはできない。

(ウ) まとめ

以上のとおりであるから、本件転落は、本件取付道が通常有すべき安全性を欠いたことによって生じたものではなく、Xの不適切な運転によって生じたものといわざるを得ない。

イ 本件取付道又は本件側溝への防護柵の設置について

(ア) 盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間か

本件では、前記認定事実(2)のとおり、本件側溝の高さは2メートル程度であり、また、法勾配は原告の主張によっても1.0程度であるところ、前期認定事実(8)記載のとおり、このような場合においては、車両用防護柵は道路の状況と路外の危険性との比較によって、路外の危険度を判定し、防護柵設置の必要性を判断すべきである。

そして、上記アで述べたような通常の利用方法に照らせば、本件取付道を車両が高速で走るとは考え難い上、一定の幅員もあるため、路外逸脱の可能性は低いといえるから、本件取付道又は本件側溝への防護柵の設置が必要であるとは認められない。

(イ) 事故が多発する道路、又は多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間か

原告は、本件車両以外にも本件側溝に転落した車があると主張するが、それを認めるに足りる確な証拠はなく、他に、本件取付道が、事故が多発する道路又は多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間であると認めるに足りる証拠はない

(ウ) 気象条件により特に必要と認められる区間か

原告は、本件取付道が濃霧・降雪による視界不良や路面凍結によるスリップや強風によるハンドル誤操作等の厳しい条件、運転環境があり、気象条件により車両用防護柵が特に必要と認められる区間であると主張する。しかし、前記アで認定した本件取付道の通常想定される利用方法に

よれば、本件転落時に車両用防護柵がなかったからといって、本件取付道及び本件側溝が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

ウ 警告表示の設置について

上記述べてきたように、本件取付道の状態や利用状況からすれば、通常想定される車両の運転が行われれば、本件側溝へ転落するということは考え難い。また、前記認定事実(2)のとおり、本件取付道の見通しはよく、本件側溝は、容易にその存在を認識することができるから、本件側溝につき、注意喚起するための警告表示の設置が必要であるとは認められない。

## 第4 結論

よって、公の営造物である本件取付道の設置、管理の瑕疵に関する原告の主張はいずれも採用できず、争点3(損害)の点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり判決する。

別紙 図面

