

訴訟事例紹介

中国縦貫自動車道清掃車

砂ぼこり追突事件

道路局道路交通管理課訟務係

〔一審判決〕平成三年九月二五日

岡山地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔二審判決〕平成四年一二月二四日

広島高等裁判所岡山支部 控訴棄却

（控訴人上告）

〔最高裁判決〕平成六年四月八日

最高裁判所 上告棄却（確定）

1 今回の訴訟事例紹介について

今回紹介する事例では、高速自動車国道において、降雪に伴いチェーンを装着した車両の通行により道路が削られ砂塵が発生したことに起因する事故を挙げる。争点は、道路管理者による当該砂塵の清掃の実施方法及び高速自動車国道の通行料金を支払うことによる日本道路公団と道路利用者との契約関係である。本件事例は、冬期の道路管理の一例であることはもとより、高速自動車国道の料金の性格に係る初の最高裁の判断として著名であることから、今回紹介することとした。

2 事件の概要

本件は、被告日本道路公団の管理する中国縦貫自動車道（以下「本件道路」という。）下り車線において、大型道路清掃車（以下「本件スィーパー」という。）が追越車線を低速で走行しながら清掃作業（以下「本件清掃作業」という。）を行っていたところ、本件スィーパーの直後を走行していた普通貨物自動車（以下「追越車」という。）が追越車線を低速で走行していた普通自動車及びさらに後方を走行していた原告の運転する車両（以下「原告車」という。）が次々に追突（以下「本件事故」という。）したことにつき、原告が、本件事故により生じた原告車の損傷による損害について、本件事故は本件清掃作業に伴い生じた多量の砂塵により後続車から前方が全く見えなくなる状態となったことに起因し発生したものであり、本件清掃作業を実施した被告は、本件道路の通行契約の基づく安全配慮義務に違反していたとして、被告に対し、債務不履行による損害賠償を請求したものである。

（請求額…四六万七九八〇円）

3 原告の主張

① 本件清掃作業の実施方法について

イ 多量の砂塵の発生について

被告は、本件のように大量の降雪及びそれに伴う通行車両のチェーン着装により生じた粉塵に覆われた道路面の清掃を実施するに際しては、どの程度の砂塵が舞い上がり、場合によってはその砂塵によりスィーパー自体が砂塵の中に埋没して後続の一般車両の進行をどの程度妨げるかを予め実験的に作業走行してこれを確認し、個別具体的状況下の作業における危険発生を予測すべき義務があるにもかかわらず、融雪後の実験的作業走行を実施せず、単に道路巡回の際に目視で判断するという何ら根拠のない方法に基づいて多量の砂塵の舞い上がりを予測するという方法ととつたため、同義務に違反した。また、被告は、一般的、常識的にスィーパーの清掃作業により生じた砂塵によって後続車の視界が妨げられる事態の発生を予測して、危険な状況が発生するのを予防するため、散水車による散水作業を先行させて、一般後続車両の通行の安全を確保する義務があった。しかし、本件事故発生日の一六日前に行われた清掃作業の後、

本件事故発生日までの間に積雪があったにかかわらず、散水車による散水作業を先行させなかったことは、その判断を道路清掃担当者の個人的判断に任せていたことによるためであり、散水車による散水作業を先行させるべき場合の基準を設定すべきであった。

ロ 本件スィーパーへの追突防止措置について
被告は、砂塵に埋没した低速で走行するスィーパーに後続の一般通行車両を突入させないために、ラバコーン等により作業区域を取り囲み交通規制を行うべきであり、或いはそのスィーパーが砂塵のために失っている標識、警音灯の機能を補完代替するものとして、標識車をスィーパーの後方に伴走させることが必要不可欠であったが、何らこのような措置を講じなかった。

② 高速自動車国道の利用関係について

被告は、本件道路の料金を徴収し、道路の維持、管理を行う法人であるが、原告は、本件道路を通行する契約を締結したのであるから、被告は同契約に基づいて原告に対し安全配慮義務を負っているものであり、本件事故は同義務に違反したもので、債務不履行責任を負う。

4 被告の主張

① 本件清掃作業の実施方法について

イ 多量の砂塵の発生について

本件のような清掃作業を行う場合には、砂塵が舞い上がることを防止するため、スィーパー備付けの散水装置を作動させながら清掃作業をしており、本件事故当時も通常どおり散水しながら清掃していたが、砂塵により交通に支障を及ぼさないためには、通常スィーパーの散水装置からの散水で十分であり、散水車を先行させる必要性はない。もともと、

地理的条件や気象条件等により路面に堆積する塵埃の量が多く、スィーパーの散水装置では不十分な場合には、例外的に散水車を先行させることもあり、本件事故発生日の一日六日前に実施した清掃においては、清掃前の定期巡回により、中央分離帯側に堆積した塵埃の量が過去に経験したことのない程の量であったことから、安全を期して散水車を先行させた上でスィーパーによる清掃を行った。しかし、本件事故当日は、前回の清掃作業によつて、堆積した塵埃は取り除かれ、その後はチーン規制もなく、降雨もあり、定期巡回によつても、路面に堆積した塵埃の状況は通常2の清掃の場合と何ら異なるものではなかったことから、スィーパーからの散水だけで十

分であると判断し、散水車を先行させることをしなかった。そして、

・ 本件清掃作業を行う際及び作業中に本件スィーパーの運転手らが確認したところ、本件スィーパーの後方に巻き上がる砂塵の状況は、後続車から前方が全く見えなくなるような状態ではなかったこと

・ 本件事故の実況見分において、未清掃区間のスィーパーによる通常の作業をしたところ、全く砂塵が舞い上がらなかったこと

・ 本件事故直前には、本件スィーパーの直後を走行していた車両が砂塵に巻き込まれることもなく、走行車線へ車線変更して安全に通過していること

・ 本件事故発生後、被告が、本件清掃作業と同様の状況下においてスィーパーから発生する砂塵の状態を確認するための実験を行ったところ、本件事故現場付近はもちろん、比較的砂塵の発生し易い箇所においてもスィーパーを後方から視認することは十分に分ってきたこと

から、本件事故の際に原告が主張するような本件スィーパーから生じた多量の砂塵により後続車から前方が全く見えなくなる状態は生じていない。

ロ 本件スィーパーへの追突防止措置について

原告は、スイーパー清掃の際の規制方法につき、ラバーコーン等により作業区域を取り囲み、交通規制を行うべきだと主張するが、このような規制方法は、本件清掃作業のように規制箇所が移動する移動規制の場合には妥当しない。また、原告は、標識車を伴走させるべきであると主張するが、前記のスイーパーの構造や標識装置に照らせば、その効用は標識車を伴走させる場合と何ら異ならず、むしろ標識車を伴走させると、規制区間が長くなつて一般通行車両の交通の妨げとなるばかりでなく、事故の原因となることもあり、スイーパー単独による作業が望ましいのである。

② 高速自動車国道の利用関係について

本件道路は、国土開発幹線自動車道建設法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法等の諸法規に基づき建設された高速自動車国道であり、その管理者は建設大臣と定められているが、建設大臣は、被告をして高速自動車国道の新設又は改築等を行わせ、料金を徴収させることができる。この場合、被告は当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行い、道路管理者たる建設大臣に代わつて道路整備特別措置法六条の二所定の権限を行使するものとされている。のみなら

ず、被告が徴収する料金についても、その額は高速自動車国道の新設、改築その他の管理に要する費用で政令で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならず、その徴収は、期間が定められ、国税滞納処分の例により強制徴収をすることができる旨規定されているから、同料金は道路使用の対価ではなく、税金類似の負担金と解される。したがつて、本件道路の利用関係は、公法上の法律関係であり、公共用物の自由使用と解すべきであるから、原告が通行契約を前提に債務不履行責任を主張するのは理由がない。

なお、「道路通行者の安全確保に関する義務」についても、道路整備特別措置法三〇条は、道路法四二条の適用があることを規定し、その結果、「管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない」とされているのであつて、正にこの義務は、有料であると無料であるとを問わず、一般国道、県道、市町村道の場合におけると全く同様の「公法上の義務」であり、道路運送法による自動車道事業の場合における「通行契約に基づく安全配慮義務」とは全く性質を異にしている。

5 判決のポイント

① 本件清掃作業の実施方法について

本件事故現場付近の下り車線の中央分離帯側は、上り車線の中央分離帯のところに側溝があるため、粉塵が堆積し易い場所ではないこと、被告が道路の清掃作業について定めた維持管理要領に基づき、本件スイーパーは散水装置を作動させながら、スイーパーを用いて清掃する旨規定されている通常の範囲を清掃していたこと、本件事故発生日の一六日前に清掃を実施した後、本件事故発生日までの間に本件事故現場付近に多量の粉塵等が堆積するような気象状況、道路規制等は存していなかったこと、本件事故発生日の前日も被告の職員が、前記維持管理要領に基づき本件事故現場付近の道路を巡回して塵埃等の堆積状況を確認した上、スイーパー単独の清掃作業を決定していたことから、本件事故発当日、本件スイーパーがある程度の砂塵を発生させていたことは認められるものの、これによつて後続車が通常どおり前方を注視していても本件スイーパーを発見できない程度の多量の砂塵を発生させていたものとは認められない。

② 高速自動車国道の利用関係について

本件道路は、国土開発幹線自動車道建設法、高速自動車国道法、道路整備特別措置法等の諸

法規に基づき建設された高速自動車国道であり、その管理者は建設大臣と定められ、建設大臣は被告をして高速自動車国道の新設又は改築等を行わせ、料金を徴収させることができることとされ、この場合に被告は当該道路の維持、修繕及び災害復旧を行い、道路管理者たる建設大臣に代わつて道路整備特別措置法六条の二所定の権限を行使するものとされているほか、被告が徴収する料金についても、その額、徴収期間が定められ、料金の徴収については国税滞納処分例により強制徴収をすることができる旨規定されていることからすると、被告の徴収する料金は、税金類似の負担金と解するのが相当である。これに対し、自動車道事業者の徴収する料金は、適正な原価を償い、且つ適正な利潤を含むものであつて私道たる当該自動車道使用の対価であり、その徴収期間も存しない。そうすると、高速自動車国道の建設、管理等に関する法的根拠、規制は、道路運送法による自動車道事業のそれとは全く別個であつて、高速自動車国道の利用関係は、公法上の法律関係であり、公用物の自由使用と解するのが相当である。よつて、本件道路の使用が被告との通行契約に基づくものであることを前提とする原告の債務不履行による損害賠償請求は、その余につき判断するまでもなく理由がない。