

タンクローリー車が路肩から道路外に転落した 事故において道路の管理瑕疵が争われた事例 — 千葉県道タンクローリー転落損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成一七年三月三日

千葉地方裁判所 請求一部認容（被告控訴）

〔控訴審判決〕平成一七年七月二八日

東京高等裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があったか否かは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである。

今回の事例紹介は、タンクローリー車が走行中、対向車とすれ違うために路肩に寄った際、アスファルト舗装された路肩部分が崩落し、車両が路肩から道路外に転落した事故において、国家賠償法

二条一項に基づき、車両修理費等の損害金の支払を求めた事例を取り上げ、道路の通常有すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要

本件は、原告が、被告に対し、被告が管理する県道千葉八街横芝線（県道二三号線。以下「本件道路」という。）の千葉県山武郡山武町道路（以下「本件事故現場」という。）のアスファルト舗装面にひび割れが生じるなどして、本件道路を通行する車両の交通の危険が生じていたにもかかわらず、被告において修繕等の適切な措置を執らなかったため、原告が所有する大型貨物自動車（タンクローリー車。以下「原告車両」という。）が本件道路の本件事故現場付近を走行中、対向車と

すれ違うために路肩に寄った際、アスファルト舗装された路肩部分が崩落し、原告車両が路肩から道路外に転落する事故（以下「本件事故」という。）が発生した旨主張して、国家賠償法二条一項に基づき、車両修理費等の損害金合計六九〇万円及びこれに対する本件事故の発生日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 前提事実

(1) 当事者等

ア 原告は、貨物自動車による運送事業等を行う株式会社であり、Aは、原告の従業員であり、大型免許及び大型特殊免許等を有し、大型貨物自動車を運転してタイヤの原料となるカーボンの輸送業務に従事してい

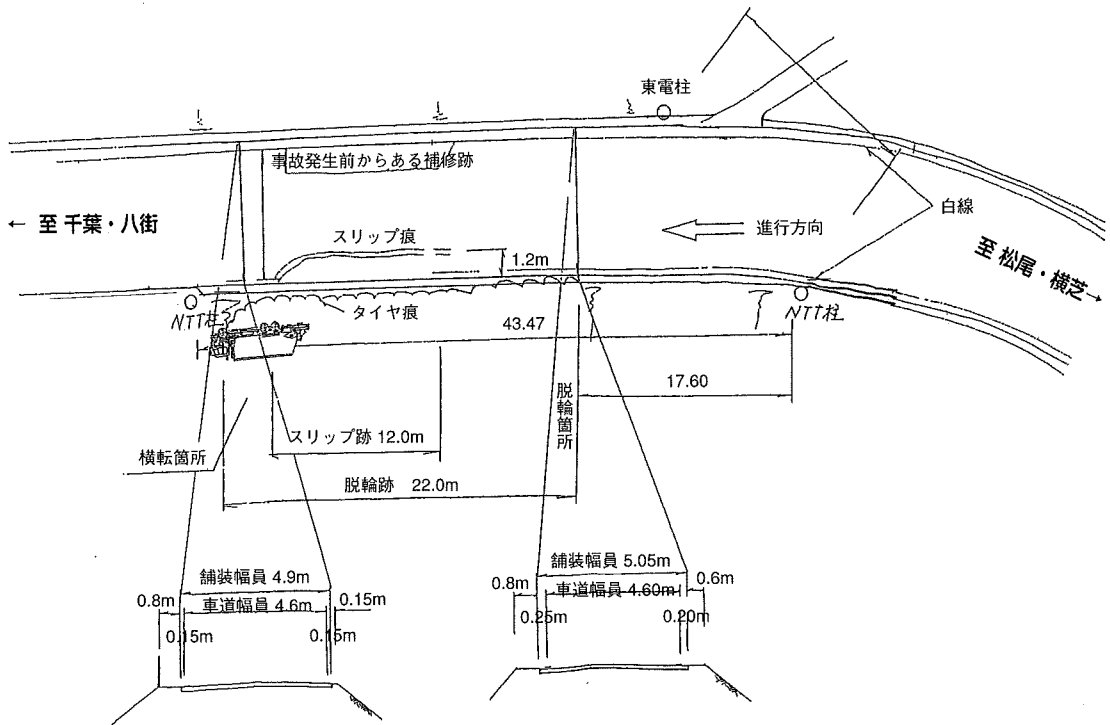


図1

た者である。

イ 被告は、千葉市中央区本町から千葉県山武郡横芝町横芝に至る本件道路（起点部における国道五一号線及び終点部における国道一二六号線との重用部分を除く。）約二五・三kmを管理する者である。

(2) 本件道路及び本件事故現場付近の状況

ア 本件道路は、市街地区域内では、車道中央線が引かれ、車道幅員（車道外側線から反対側の車道外側線まで）は約六・五mあるが、市街地区域外では、車道中央線がなく、車道幅員が狭くなっている部分がある。

イ 本件事故現場から松尾町・横芝町方面に二〇〇m、八街市・千葉市方面に四五〇mの間は、市街地区域外であり、本件道路の車道幅員は四・六mないし四・九mとなっており、車道幅員が途中から減少することを表示するため、松尾町側の幅員減少始点の手前五〇mないし二五〇mの区間に「幅員減少」の警戒標識が三基設置してある。

ウ 本件道路は、本件事故現場付近では、両側が山林であり、盛り土をして造成されていて、両側山林部分より高くなっている。本件事故現場付近の本件道路の状況は、おおむね図1記載のとおりであり、車道部分約四・六m及び車道部分両側の路肩部分各約〇・一五mは

アスファルトで舗装されているが、路肩部分の外側にある保護路肩は未舗装であり、保護路肩から道路下の両側が山林に接続する本件道路の法面は、土留めがなく土が露出して雑草が生えている。保護路肩は、松尾町方面から八街市方面に向かって左側が〇・一五m、右側が〇・八mである。

(3) 本件事故の発生

ア 日時：平成一四年五月一四日午後〇時二分ないし三五分ごろ

イ 場所：山武郡山武町本件道路上（本件事故現場）

ウ 内容：Aが運転する原告車両が、本件道路を松尾町方面から八街市方面へ進行中、本件事故現場において、本件道路の進行方向に向かって左側の道路外に転落し、横倒しの状態になった。

(4) 本件事故後、本件事故現場のアスファルト舗装された路肩部分及び未舗装の保護路肩部分が長さ約一三・八mにわたって崩落していた。

(5) 原告車両は、おおよそ図2のような形状であり、両側それぞれにシングルタイヤの前輪及びダブルタイヤの後輪二対が設置されている。原告車両の本件事故当時の総重量は二〇、八四〇kg、長さは一・三三三m、車幅が一・四九m、車高が三・六mである。

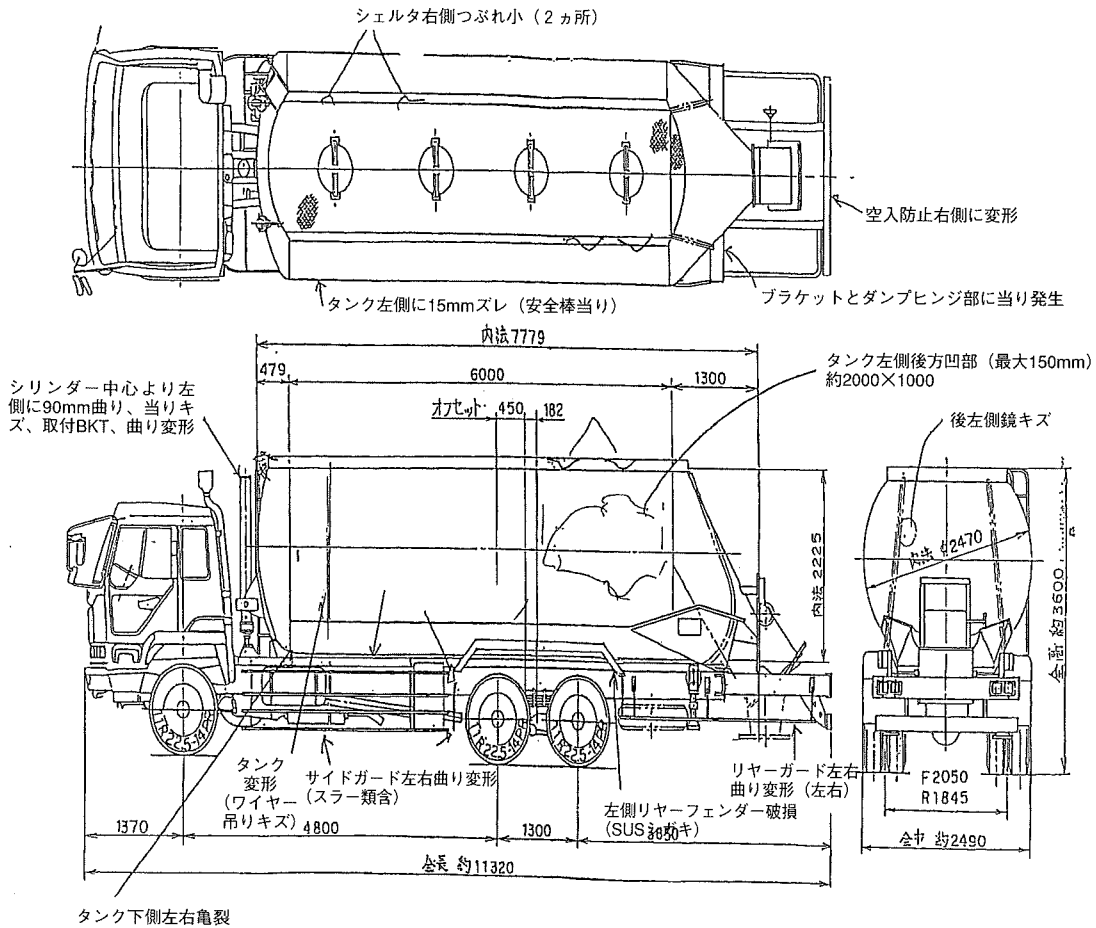


図 2

二 主な争点と当事者の主張

本件の主な争点は、①本件事故の態様、②本件道路の管理の瑕疵の有無、③本件事故による原告の損害の有無及び額、④過失の有無及び割合であり、主な争点に関する当事者双方の主張は、以下のとおりである。

1 争点①（本件事故の態様）について

(1) 原告の主張

本件事故は、Aが、本件道路を原告車両を運転して進行中、本件事故現場に差しかかった際、対向車とすれ違うため、原告車両を時速一〇ないし二〇km/hで徐行して運転し、本件道路左端の未舗装の保護路肩に若干乗り入れ、対向車が通過した後に、車道に復帰しようとしたところ、原告車両の左後輪が接地していたアスファルト舗装の路肩部分が崩落したため、原告車両がバランスを崩して、左側後輪からひきずられるように道路下に転落したという態様である。

(2) 被告の主張

本件事故は、Aが、重量制限及び車幅制限に違反する原告車両を運転して本件道路に進入し、制限速度をはるかに超える時速四九ないし八〇km/hの高速で走行し、対向車を避けるため、路肩通行制限に違反して左側前後輪を保護路肩に脱輪させて通行しながら、急制動をするとともに急激

に左にハンドルを切ったことにより、原告車両が道路外に転落し、その際、原告車両底部等が舗装された路肩の側端部に接触して舗装された路肩部分及び未舗装の保護路肩部分が損壊したという態様であり、原告の自損事故である。

2 争点②

(1) 原告の主張

道路管理者は、道路を良好な状態で維持し、事故発生を防止するため、道路の破損等により交通の危険が予測される場合にはただちに補修し、その他適切な措置を講ずべき義務を負う。本件道路は、ダンブ街道と呼ばれるほど大型車両が頻繁に通行する道路であるところ、本件事故現場付近では十数メートルにわたって本件道路のアスファルト舗装面にひび割れが生じており、大型車両が通行する際に本件道路が崩壊する危険性があつたのであるから、被告は、大型車両が通行してもその重さに十分に耐え得るよう、本件道路のひび割れが生じた部分やアスファルト舗装下部の土壌が流出して支持基盤を失っている部分を補修し、又は、そのような補修がなされない間、標識等により一定以上の重量を有する車両の通行を制限するなどの措置を講ずべき責務があるにもかかわらず、被告はいずれの措置も講じなかつたのであるから、

被告において本件道路の管理に瑕疵があつたといふべきである。

(2) 被告の主張

ア 被告は、毎月四回以上本件道路のパトロールを実施し、道路の損壊状況を確認し、車両の通常の通行に支障がないよう修繕等の措置を行っている。本件道路のアスファルト舗装面のひび割れについては、事故発生の際の危険があるとは認められなかつたので修繕を行っていない。

イ 車両の重量制限及び車幅制限は、車両制限令によって定められているから、その効果は、道路管理者の処分を待たないで発生し、被告が道路標識によって明示する必要はない。なお、被告は、「幅員減少」の警戒標識を設置し、車両運転者に対し、本件道路の車道幅員が減少することについて、注意を喚起している。

ウ 事故が道路管理者の通常予測することのできない行動に起因して生じたものである場合には、道路に瑕疵があるものとしてこれを道路管理者の責任に帰すべきものではないところ、本件事故は、前記1(2)のとおり、被告には予測できないAの異常かつ無謀な運転行為に起因したものであるから、本件道路の管理に瑕疵があつたといふことはでき

ない。

3 争点③（本件事故による

原告の損害の有無及び額）について【略】

4 争点④（過失の有無及び割合）について

(1) 被告の主張

Aは、前記1(2)のとおり、本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して本件道路に進入し、速度制限及び路肩通行制限に違反して高速度で保護路肩を通行するなど異常かつ無謀な運転をして本件事故を惹起したものであるし、原告は、国土交通大臣から貨物自動車運送業についての許可を受けた事業者であるから、自己の責任において道路法令を遵守し、運転者に対して走行すべき道路を指定するなどの指導監督をすべきであるにもかかわらず、なんらの指導監督もしないまま、Aに運転経路の選択を任せ、本来走行すべきではない本件道路を走行させ、本件事故を惹起させたものであるから、本件事故の発生には、原告側に責任があるというべきである。

(2) 原告の主張

被告の主張は、争う。

ア 原告車両の重量制限違反は極めて軽微なものである。

イ 本件道路のうち、車道幅員が四・六mまで

狭くなっているのは本件事故現場付近を含むごく一部であり、本件道路全体としては、原告車両が通行するのに十分な幅員がとられているのであるから、原告車両が本件道路を通行することは、車幅制限に違反しないというべきである。

ウ Aに速度制限違反はない。Aは、急制動もしていないし、急激に左にハンドルを切ったものでもない。

エ Aは、対向車と安全にすれ違うためにやむを得ず保護路肩に進入したものであるから、同人が保護路肩を走行したことはことさらに非難されるべきではない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

※ 千葉地裁の判断を東京高裁支持（以下に掲げる判断理由は、東京高裁による訂正後のもの。）

主 文

1 被告は、原告に対し、一三九万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 原告のその余の請求を棄却する。

1 争点①（本件事故の態様）について【略】

2 争点②

（本件道路の管理の瑕疵の有無）について

(1) 国家賠償法二一条一項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があったか否かは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものである（最高裁昭和四五年八月二〇日第一小法廷判決・民集二四卷九号一二六八頁、最高裁昭和五三年七月四日第三小法廷判決・民集三二卷五号八〇九頁参照）。

(2) 各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。

ア 本件道路は、盛り土され、周辺の山林よりも路面が少し高くなっていて、ところどころに転落防止用のガードレールが設置されていたが、本件車両が転落した地点には、ガードレール等は設置されていなかった。

イ 本件事故当時、原告車両進行方向に向かって左側の路肩部分は、アスファルト舗装面にひび割れが生じ、舗装面下部の土砂が流出している部分があった。

ウ 本件道路の保護路肩は、もともと舗装されていない上、本件道路の法面は、土留めがなく土が露出して雑草が生えた状態だった。

エ 本件道路は、総重量が二〇tを超える車両及び車幅が二・三mを超える車両の通行が禁止されていたが、その旨表示した道路標識は設置されていなかった。

オ 本件道路のアスファルト舗装面上の車道外側線は消えかかっており、車道部分と路肩部分の区別は判然としなかった。

カ 本件道路のアスファルト舗装面は未舗装の保護路肩と接していて、ガードレール等により区分されていなかった。

キ 本件道路は、ダンプ街道と呼ばれており、貨物を積載した大型車両により、渋滞する国道の迂回路として頻繁に利用され、それらの車両は、対向車とすれ違うため、本件道路の路肩部分に乗り入れることがあった。

(3) 上記(2)の認定事実等、殊に、①本件道路の路肩部分は、その構造上、舗装部分も未舗装の保護路肩の部分も崩落しやすい状態であり、現実には重量制限の二〇tをややオーバーする総重量の原告車両が乗ったことにより路肩のアスファルト舗装及び保護路肩が崩落したものであり、②本件道路には重量制限や車幅制限等の交通規制があったものの、その旨明示した標識等がないため、それらの規制が遵守されにくい状況であり、③路面上、車道と路肩を区別することが困難であり、舗装部分と未舗装部分の間にも何

ら障害物がなかったことから、本件道路を通行する車両が本件道路の路肩部分や保護路肩部分に乗り入れて走行することが容易に予測し得る状況にあり、④実際にも、貨物を積載した大型車両が本件道路に侵入し、対向車とすれ違うため本件道路の路肩部分や保護路肩に立ち入り走行していたことなどを考慮すると、被告としては、本件現場の本件道路の路肩部分を車両が通行し、通行車両の重量に耐えきれなくなった路肩部分が崩落し、これとともに通行車両が道路外に転落する事故が発生する危険性があることを予見して、直ちに路肩部分を修繕するなど適切な措置をとる義務があったと認められる。それにもかかわらず、被告は、かかる措置を執ることを怠っていたのであるから、本件道路は、被告の管理の瑕疵により、道路として通常有すべき安全性を欠いていたというべきである。

(4) ア 被告は、本件事故は、Aが本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して本件道路に侵入し高速で保護路肩を走行するという被告の通常予測することのできない異常かつ無謀な行動に起因して発生したものであるから、本件道路の管理に瑕疵はなかった旨主張する。

イ しかし、認定判断のとおり、そもそもAが保護路肩を高速で走行していた事実を認

めることができず、平日夕方の時間帯のわずか三〇分の間に、本件事故現場を大型貨物自動車が三台通過したのが目撃されているところ、そのうち一台は二五tクラス的大型貨物自動車であって、本件道路の重量制限及び車幅制限に違反して走行していたものであり、うち一台は路肩通行制限に違反して本件道路の路肩を走行して対向車とすれ違っていたものであって、毎月四回以上本件道路のパトロールを行っていた被告が、上記のような車両の通行状況を知らないはずはないから、Aの行動が被告の予測することのできない異常な行動であるとまでは認められない。

したがって、本件事故の発生がAの異常かつ無謀な運転によるものと認めることはできず、本件道路の路肩部分の崩落と本件事故の発生との間には相当因果関係がある。控訴人は、本件道路は総重量が二〇t以下で、幅が二・三m以下の車両の通行の用に供されるものであり、狭義の路肩は原則として車両の通行の用に供されるものではなく、また、保護路肩は道路の主要構造部を保護することを目的とし、車両の運行の用に供されるものではないから、本件道路は、本来の用法に従って利用される限り車両の転落の危険性はなく、瑕疵はない旨主張する。

しかしながら、道路構造令二条二二号は、路肩とは、道路の主要構造部を保護し、又は、車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用い、と定義し、(車両制限令二条七号も同旨)、路肩も道路の一部であることを明示しているところ、道路法二九条は、道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃

対向車とすれ違うため本件道路の路肩ないし保護路肩に乗り入れたところ、路肩及び保護路肩部分に負荷がかかり、対向車とすれ違った後に車道に復帰しようとした際、車両の重量に耐えられなくなった路肩部分のアスファルト舗装及び保護路肩が崩落したものであるから、本件道路の路肩は、上記のような構造・強度を備えたものでなかったというべきである。

に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるとでなければならぬ。したがって、車両制限令九条が、歩道、自転車道又は自転車歩行者道のいずれをも有しない道路を通行する自動車は、その車輪が路肩にはみ出してはならないと規定し、また、道路交通法一七条一項本文が、車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならないと規定しているからといって、路肩が道路としての安全性を備えなくてもよいということにはならず、車両は、対向車との衝突の危険を回避するため、やむを得ず路肩にはみ出して通行しなければならない場合があり、かつ、そのことは容易に予想される事態であるから路肩は、そのような場合における車両の通行の安全性を確保できる程度の構造・強度を備えたものでなければならぬ。上記のとおり、被控訴人車両は、

もともと、前記のとおり、道路法四七条一項は、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量等の最高限度は政令で定めるものとし、車両制限令三条一項二号イによれば、本件道路の重量の最高限度は総重量二〇t、同六条二項によれば、車両の幅の最高限度は二・三m(車道の幅員の二分の一以内でなければならないが、本件事故現場付近の幅員は四・六ないし四・九m)であるところ、被控訴人車両の本件事故当時の総重量は二〇、八四〇kg、車幅は二・四九mであったから、被控訴人車両は道路法の上記規定を遵守していなかった。他方、道路法四七条二項は、道路管理者は、車両で上記の制限を超えるものは道路を通行させるはならないと定めているところ、本件道路には、上記の重量制限及び車幅制限を表示した道路標識は設置されていなかった。

訴人が道路標識によって明示する必要はない旨主張する。なるほど、道路法四七条の四が道路管理者に道路標識の設置を命じているのは、通行の禁止又は制限の措置を採るような場合についてであり、四七条一項に規定する重量制限や車幅制限の場合について、道路標識の設置を義務付けてはいない。しかしながら、上記のとおり、道路管理者は、重量制限や車幅制限を超える車両を通行させてはならないのであるから、その制限を遵守しない車両の通行が予測される場合には、道路標識を設置するなどにより、その制限を周知させる必要があるであつて、その必要があるにもかかわらず、何らの措置を講じなかった場合には、そのこと自体についても道路管理の瑕疵を問われるものといわなければならない。すなわち、道路法上道路標識の設置が義務付けられていないからといって、そのことから当然に道路管理上の瑕疵がないものということはできない。前記認定のとおり、本件道路はダンプ街道と呼ばれ、貨物を積載した大型車両により、渋滞する国道の迂回路として頻繁に利用され、それらの車両は、対向車とすれ違うため、本件道路の路肩部分に乗り入れることがあったのであり、控訴人はこれらの事実を認識していたものと推認されるから、控訴人は、本件道路について、道路標識を設置するなどして、上記の重量制限及び車幅制限を周知させる必要があつ

たといふべきである。現にAは、本件道路に重量制限があることを知らなかったのであり、控訴人が、車両の運転者は法令の定める車両制限を認識すべきであり、また、重量制限や車幅制限を超える車両は国道を通行すべきであるとして、本件事故の発生につき道路管理上の責任がないかのよう
にいうのは失当である。

以上のとおりであつて、本件道路の路肩部分は、車両が対向車とすれ違うため路肩部分に乗り入れた場合、崩落する危険があつたから、道路として通常有すべき安全性を備えたものといふことはできず、前記認定事実によれば、本件事故の発生については、被控訴人車両が重量制限及び車幅制限を遵守しなかつたことにも大きな原因があつたと認められるが、控訴人は道路標識を設置するなどして、その制限を周知させる何らの措置も講じてい
なかつたのであるから、本件道路の設置管理には瑕疵があつたといふべきである。

ウ よつて、被告の上記主張を採用することはできない。

(5) よつて、被告について、本件道路の管理に瑕疵があつたといふべきである。

3 争点③（本件事故による

原告の損害の有無及び額）について【略】

4 争点④（過失の有無及び割合）について

Aは、本件道路を月に数回通行していたから、本件道路の路面の状況、通行車両の状況等を熟知し、対向車を避けるために路肩に寄れば、道路外に転落する危険性があることを十分認識していたと認められる。Aは、それにもかかわらず、幅員の広い道路を通行するとか、対向車が通過するまで、安全な場所で停車するなどの事故防止策をとることなく、大型貨物車両で本件道路に侵入し、保護路肩に入つて徐行する方法で対向車を避けようとしたものであり、本件事故を発生させる主要な要因を作出した過失がある。また、原告は、貨物自動車による運送事業に携わる者として、原告の運送業務に従事させるAに対し、車両制限令等の法令に従い、原告車両の通行が禁止されている道路を避け、大型車両が安全に交通できる経路を
通つて原告車両を走行させるように指示するなどの適切な指導を行うべき義務を負つていたといふべきところ、原告は、そのような義務を怠り、Aに対し適切な指示を行わず、Aが月に数回車両制限令により通行を禁止されている本件道路を使用してカーボンの輸送を行つていたのを放置していた過失がある。以上の事情を考慮すると、原告側の過失割合は、八〇%であるといふべきである。

5 認容額

(1) 上記のとおり、原告の損害額は、六二三万円である
と認められるところ、上記4で認定したとおり、本件事故の発生については原告側にも八〇%の過失があると認められるのでこれを過失相殺すると、過失相殺後の原告の損害額は二四万円となる。

(2) また、上記損害額、本件訴訟の内容等に照らし、本件事故と相当因果関係のある弁護士費用は一五万円であると認められる。

(3) よつて、原告が本件訴訟で請求しうる金額は、一三九万円である。なお、仮執行宣言は、相当でないで付さないこととする。

6 結論

よつて、主文のとおり判決する。