

道路の路肩が一部崩落して車両が転落した事故について、道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

＜平成 26 年 12 月 12 日 長野地方裁判所上田支部判決＞

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 被告 X 県は、原告に対し、319 万 4050 円及びこれに対する平成 24 年 4 月 18 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。
- 2 原告の被告 X 県に対するその余の請求及び被告 A 工業に対する請求をいずれも棄却する。
- 3 被告 A 工業の原告に対する反訴請求をいずれも棄却する。
- 4 訴訟費用中、本訴について生じた費用については、原告に生じた費用及び被告 X 県に生じた費用のうち 3 分の 2 を原告の負担とし、原告及び被告 X 県に生じたその余の費用については被告 X 県の負担とし、被告 A 工業に生じた費用は全部原告の負担とし、反訴について生じた費用については全部被告 A 工業の負担とする。
- 5 この判決は、1 項に限り、仮に執行することができる。

事実及び理由

第 1 請求

(本訴)

被告 X 県及び被告 A 工業は、原告に対し、連帯して 1095 万 5878 円及びこれに対する平成 24 年 4 月 18 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。

(反訴)

原告は、被告 A 工業に対し、218 万 6856 円及びこれに対する平成 24 年 4 月 18 日（予備的には平成 26 年 2 月 10 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

(本訴)

本件は、原告が、被告 X 県及び被告 A 工業（以下、併せて「被告ら」ともいう。）に対し、原告が、県道 Z 号線（以下「本件県道」という。）を貨物自動車（以下「本件車両」という。）で走行中、本件

県道の一部が崩落して本件車両が転落する事故（以下「本件事故」という。）により損害を被ったのは、本件県道の舗装工事（以下「本件舗装工事」という。）を行っていた被告 A 工業が本件事故発生防止のための義務を怠るとともに、本件県道は通常有すべき安全性を欠き、被告 X 県の設置管理に瑕疵があったためであると主張して、被告 A 工業に対しては不法行為に基づく損害賠償請求権として、被告 X 県に対しては国家賠償法 2 条 1 項に基づく損害賠償請求権として、連帯して、損害金及びこれに対する遅延損害金（起算日は本件事故発生日、利率は民法所定）の支払を求める事案である。

（反訴）

本件は、被告 A 工業が、原告に対し、本件事故の原因は、原告の不適切な通行の結果であり、これによって被告 A 工業は本件県道の崩壊場所の補修費用、本件舗装の延期等による追加の支出や散乱した本件車両の積荷の清掃費用の負担を余儀なくされたなどと主張して、①主位的には不法行為に基づく損害賠償請求権として、②予備的には被告 X 県及び積荷が散乱した土地の所有者が原告に対する不法行為に基づく損害賠償請求権を代位した（予備的 1）、原告の同不法行為に基づく各損害賠償義務を履行したことによる事務管理に基づく費用賠償請求（予備的 2）又は不当利得返還請求（予備的 3）として、道路の補修費用、本件舗装工事延期等に伴う費用、本件車両の積荷の廃棄費用相当額及びこれらに対する遅延損害金（起算日は主位的請求は本件事故発生日、予備的請求は反訴状送達日、利率はいずれも民法所定）の支払を求める事案である。

1 前提事実（争いがないか、末尾掲記の証拠により容易に認定できる事実）

（1）本件事故の発生

ア 日 時 平成 24 年 4 月 18 日午前 10 時 15 分ころ

イ 場 所 X 県 Y 町（県道 Z 号線上）

ウ 態様等 原告が、本件県道の左側車線を北方面から南方面に向かい走行中、同車線が工事のために走行不能であったことから、右側車線（原告走行車線を基準とする。以下同じ。）を走行したところ、右側車線から約 1.1m 下の土地（以下「本件土地」という。）に転落し、積荷であるおがくずが、本件土地上に散乱した。

（2）本件車両の形状等

本件車両は、原告所有にかかる、長さ 844cm、幅 249cm、高さ 377cm、車両重量 11440kg、車両総重量 19950kg、総排気量 20.78L のダンプである。また、本件車両の初年度登録年月は平成 9 年 10 月、登録年月日は平成 15 年 5 月 8 日である。

（3）本件事故当時の本件県道の状況等

本件事故当時、本件事故現場付近では、被告 A 工業が被告 X 県との間の契約に基づき、本件舗装工事を行っており左側車線は通行が規制されていた。本件県道の路外右側は第三者の空地（本件土地）があり、本件県道は当該土地から一段高い場所（概ね高さ約 1.1m）に位置している。本件県道の右側車線の舗装面の幅員は約 3m（本件県道の主要部分を保護するために設けられている舗装された路肩〔以下「本件舗装路肩」という。〕約 30cm を含む。）であり、本件舗装路肩の外側に幅約 30cm の未舗装の路肩（以下「本件保護路肩」という。）があり、その外側に法勾配 1 の法面が続いている。本件事故当時、本件県道には、本件車両が横転した場所の手前約 14m 付近（本件車両の後部を基準とする。）まではガードレールがあったが、本件車両が横転した場所にはガードレールなどの設備はなく、本件県道の主要部分と本件舗装路肩部分を分ける白線も本件舗装工事のために被告 A 工業により消されていた。

（4）本件事故の際、本件県道の一部が崩壊し、また、本件車両が積載していたおがくずが散乱したこと

から、被告 A 工業において、崩壊部分の補修工事を行い、散乱したおがくずを片付けた。

(5) 反訴状の原告に対する送達日は、平成 26 年 2 月 10 日である。

2 争点及び当事者の主張

(1) 争点 1 (本件車両の本件事故当時の走行位置)

(原告の主張)

原告は、本件県道の舗装部分(本件舗装路肩を含む。以下同じ。)を走行中、舗装部分に亀裂が生じて、ハンドルをとられて自由な運転ができず本件車両の右前輪部が流れた。原告は、左側に進路をとろうと試みたものの功を奏さず、そのまま舗装部分上を走行していたところ、同部分が崩壊した結果、本件車両が横転した。仮に、横転部分の走行位置が、本件保護路肩又は法面部分であったとしても、それ以前に生じた舗装部分の亀裂によりハンドルを取られて舗装部分を走行することができなかったことを原因とするものである。

被告らは、本件車両が、本件保護路肩部分又は法面部分を走行したことから本件保護路肩又は法面が崩落した旨主張するが、本件県道の舗装部分に崩落箇所があることは本件事故直後に撮影された写真からも明らかである。

(被告 A 工業の主張)

争う。本件事故は、原告が舗装部分を逸脱して、本件保護路肩又は法面部分を走行したことにより、横転して本件保護路肩又は法面部が損壊し、これにともなって本件県道の舗装部分の一部が崩壊したものである。

(被告 X 県の主張)

争う。被告 A 工業の主張と同旨

(2) 争点 2 (被告 A 工業の原告に対する不法行為の成否)

(原告の主張)

ア 被告 A 工業は、本件舗装工事をしてきた者であり、本件県道の右側の舗装部分を走行する車両が安全に通行できるように配慮すべき義務がある。その具体的義務の内容は以下のとおりであり、被告 A 工業は当該義務を怠った。

(ア) 右側車線の舗装部分の切削工事を施工したから、舗装部分が崩壊しないように必要な補修工事を行う義務があるにもかかわらず、同義務を怠った。

(イ) パイロンの設置やロープを張るなどして、崩壊の危険性が生じた箇所を自動車が行き止まりにする義務があったにもかかわらず、同義務を怠った。

(ウ) 舗装部分が崩壊した場合でも、通行する自動車が本件土地に転落しないように防護柵やガードレールなどの設置義務があったにもかかわらず、同義務を怠った。

イ 仮に、原告が、舗装部分を逸脱して本件保護路肩を走行したとしても、本件保護路肩は舗装路肩と誤認するものであり、また、舗装部分を走行中に舗装部分に亀裂が入ったことからハンドルを取られたことにより、本件保護路肩上を走行することになった。そして、本件保護路肩そのものも、主要道路の余裕幅としての機能を有するためには、本件車両が通行したことによって崩壊することがあってはならず、その部分が崩壊したのであれば、本件保護路肩も本来有すべき安全性を欠いていたといえる。

被告 A 工業は、本件県道の主要部分と路肩部分を分ける白線を消した上に、本件保護路肩にアスファルトを敷設したため、本件県道の右車線を走行する者において、誤って本件保護路肩を走行し、保護路肩が崩壊する可能性を生じさせているから、被告 A 工業には、以下のとおりの義務違

反があるというべきである。

(ア) 本件保護路肩が崩壊しないような施工をする義務があったにもかかわらず、同義務を怠った。

(イ) 本件保護路肩部分を自動車が走行しないように、パイロンの設置やロープを張るなどの義務があったにもかかわらず、同義務を怠った。

(ウ) 舗装部分又は本件保護路肩が崩壊した場合でも、通行する自動車が本件土地に転落しないように防護柵やガードレールなどの設置義務があったにもかかわらず、同義務を怠った。

(被告 A 工業の主張)

争う。本件県道の舗装部分と本件保護路肩（非舗装部分）の区分は明確であったし、工事業者である被告 A 工業には、原告が主張するような各義務はない。

(3) 争点 3 (被告 X 県による本件県道の設置管理の瑕疵の有無)

(原告の主張)

ア 原告は、本件県道の舗装部分を走行したにすぎない。それにもかかわらず、舗装部分が崩落して本件事故が発生した。したがって、本件県道は通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性があった。

(ア) 争点 2 の被告 A 工業の義務のアの (ア) ~ (ウ) と同旨

(イ) 被告 X 県は、本件補修工事を被告 A 工業に発注したものであり、本件県道の舗装部分に危険が生じた場合には危険回避措置を行うように被告 A 工業に指導できたにもかかわらず、これを怠り、上記争点 2 のアの争点 2 の (ア) ~ (ウ) の事故発生防止措置をとることを指導しなかった。

イ 仮に、原告が、舗装部分を逸脱して本件保護路肩を走行したとしても、舗装部分に亀裂が入ったことからハンドルを取られたことによるものである。また、本件保護路肩は、舗装部分であるかのような外観を呈しており、自動車が走行する危険性があり、原告は保護路肩部分を走行したことから本件保護路肩が崩壊したものであるから、本件県道は通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を加える危険性のある状態にあった。さらに、本件保護路肩は、主要部分の余裕幅としての機能を有するためには、自動車が通行したからといって崩壊することがあってはならず、その部分が崩壊したのであれば、本件保護路肩は本来有すべき安全性を欠いていたといえる。

(ア) 争点 2 の被告 A 工業の義務のイの (ア) ~ (ウ) と同旨。

(イ) 被告 X 県は、本件県道の補修工事を被告 A 工業に発注したものであり、本件県道の舗装部分に危険が生じた場合には危険回避措置をとるよう指導できたにもかかわらず、上記争点 2 のイの (ア) ~ (ウ) の事故発生防止措置をとることを指導しなかった。

(被告 X 県の主張)

争う。原告は、舗装部分を逸脱して本件県道を走行したことにより、本件保護路肩部分が崩壊したものである。そして、本件保護路肩は特別の事情がない限り、自動車が通行することが予定されるものではないから、保護路肩の強度は自動車の通行を前提とする必要性はない。

本件県道は直線で見通しもよく、幅員が 6m であるから大型トラックでも本件保護路肩にはみ出すことなく容易に通行できるから、本件保護路肩も自動車の通行を予定しない強度で足りる。また、原告が主張するような、その余の義務もなく、したがって、本件県道の設置管理に瑕疵はない。

(4) 争点 4 (原告の損害)

(原告の主張)

本件事故により、本件車両は横転破損し、また、積荷が散乱したことから、原告は本件車両の復旧

修理及び積荷を廃棄せざるを得なくなった。

ア 修理費用	1034万1828円
イ 積荷の廃棄費用	13万円
ウ レッカー費用	48万4050円

(被告 A 工業の主張)

争う。本件車両の時価を越える修理費用は損害とはならない。本件車両の時価は、130万円を超えることはない。

(被告 X 県の主張)

争う。本件車両の本件事故時までの減価償却費を考えると、本件事故時の本件車両の価格は35万円であり、そうでないとしても130万円を超えることはない。

(5) 争点5 (過失相殺)

(被告 A 工業の主張)

原告は、本件事故現場を通行するにあたり、本件保護路肩を通行しないことは容易であったから、本件事故発生の原因は、専ら原告にある。

(被告 X 県の主張)

被告 A 工業の主張と同旨。原告の過失割合は9割である。

(原告の主張)

原告は、舗装部分を走行していたところ、舗装部分が崩壊したのであるから、原告に過失はない。また、本件保護路肩を走行していたとしても、本件保護路肩にはアスファルトが敷設されており、白線も消されていたような状況のもとでは、原告に過失があったとはいえない。

(6) 争点6 (原告の被告 A 工業に対する不法行為の成否)

(被告 A 工業の主張)

原告は、ハンドル操作を誤り、本件県道の舗装部分を逸脱した結果、本件県道の路肩及び法面を損傷し、これにより本件車両は横転して積荷であるおがくずを本件土地に散乱させた。被告 A 工業は、予定していた本件舗装工事の延期を余儀なくされた上、損壊部分の補修と散乱したおがくずを片付けざるを得なかった。これは原告が、被告 A 工業の営業権又は被告 X 県に対する報酬請求権を侵害したことの結果であるから、被告 A 工業は、原告に対して、本件県道の補修費用、本件舗装工事の延期に伴い生じた費用及びおがくずの片付け費用について、不法行為に基づく損害賠償請求権を有する。

(原告の主張)

争う。原告には本件事故について過失がないし、被告 A 工業が主張する被侵害利益も不明確である。

(7) 争点7 (被告 A 工業の損害)

(被告 A 工業の主張)

本件事故により、被告 A 工業は以下のとおりの損害を被った。

ア 本件県道崩壊部分の補修費用

(ア) 廃材処理費	5407円
(イ) 大型車両等リース料	5万2762円
(ウ) 舗装版切断費用	2万1000円
(エ) 損壊部分の復旧費用	29万2068円
(オ) 土嚢袋費用 (おがくず用)	1万2474円
(カ) 機材費用 (おがくず用)	1万6501円

イ	本件舗装工事の実施不能及び延期に伴う費用	
	(ア) ファームゾーム再散布費用	7万 8697 円
	(イ) RC 密粒再調達費用	35万 5950 円
	(ウ) サミーシート再施工費用	59万 5350 円
	(エ) 大成ロテック株式会社への請負費用	36万 7500 円
	(オ) 警備費用	5万 9147 円
ウ	おがくずの片付け費用	13 万円
エ	弁護士費用	20 万円

(原告の主張)

争う。

- (8) 争点 8 (被告 X 県及び本件土地所有者の原告に対する不法行為に基づく損害賠償請求権の有無。被告 A 工業は前記各損害賠償請求権を代位取得したか否か。)

(被告 A 工業の主張)

本件事故により、本件県道が崩壊し、本件土地におがくずが散乱したことから、被告 X 県及び本件土地所有者は原告に対して、所有権侵害の不法行為に基づき、被告 X 県においては本件県道の復旧のための費用及び本件舗装工事の延期に伴って生ずる追加費用についての損害賠償請求権を、本件土地の所有者については片付け費用相当額の損害賠償請求権を有する。

被告 A 工業は、争点 7 記載のとおり、これらの費用を原告に代わり負担したから、民法 422 条の類推又は同法 500 条により、被告 X 県及び本件土地所有者の原告に対する損害賠償請求権を代位取得した。

(原告の主張)

争う。原告には、本件事故につき過失がない。また、被告 A 工業は、被告 X 県や本件土地所有者に何らかの金銭を支払ったものではなく、本件土地所有者との関係では何ら正当な利益を有するものではない。

- (9) 争点 9 (被告 A 工業の原告に対する事務管理の成否及び費用償還請求権の有無)

(被告 A 工業の主張)

原告は、被告 X 県及び本件土地所有者に対し、不法行為に基づき損害賠償債務を負うところ、被告 A 工業が原告に代わって、本件県道の補修及び積載物の撤去を行ったから、原告はこれらの義務を免れることになった。

したがって、被告 A 工業が支出した費用は、被告 A 工業が義務なく原告の事務を行ったことによる原告に有益な費用であり、被告 A 工業は、原告に対して、民法 702 条に基づき有益費償還請求権を有する。

(原告の主張)

争う。

- (10) 争点 10 (被告 A 工業の原告に対する不当利得返還請求権の有無)

(被告 A 工業の主張)

原告は、被告 X 県及び本件土地所有者に対して、不法行為に基づく損害賠償義務を負うところ、被告 A 工業が本件県道の補修及びおがくず撤去を行ったことから同義務を免れた。したがって、原告は、法律上の原因なく、被告 A 工業の損出により、同額を利得した。

(原告の主張)

争う。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前提事実に証拠（証人 B、証人 C 及び原告本人の他は、認定事実末尾掲記のとおり。但し、以下の認定に反する部分は除き、書証は特記しない場合には枝番含む。）及び弁論の全趣旨を総合すると以下の事実が認められる。

(1) 本件車両が横転した場所の概ね 14m（本件車両後部を基準とする。）手前付近まで、本件県道の右側保護路肩上にはガードレールが設置されていた。右側車線の舗装部分の幅員は約 3m であったが、舗装工事のために従前の舗装は切削され、中央部分には木製の舗装定規が敷設されるとともに、左側車線には、アスファルトフィニッシャーが稼働していた。

B は、アスファルトフィニッシャーの後方で新たに敷設されるアスファルトの厚みを一定にする作業を行っていたところ、前方約 80m 付近に本件車両を認めたことから、アスファルトフィニッシャーを停止させた。

(2) 原告は、時速 40km 程度で走行中、前方で本件舗装工事が行われていることを認め、誘導員が右側車線に入るように誘導したことから、進路を右側車線にとった。原告は、ガードレールが途切れた先当たりから、左側車線のアスファルトフィニッシャーや中央付近に敷設された舗装定規が気になり、速度を落としながら、少しずつ右側に進路をとった。

原告は、ガードレールが途切れた付近から数メートルは舗装部分の右側が土の路肩となっていること、さらにその先には土の路肩に新たにアスファルトが敷かれていることに気がついた。原告は、土の部分のみならず、アスファルト部分についても本件車両が通行するには十分な強度を有していないと考えていた。

(3) 原告は、アスファルトの敷設された手前付近まで本件車両を進めたところ、本件車両のハンドルの自由がきかなくなり、本件車両の車体が右側に流れていった。そのため、原告はハンドルを左に戻して進路を左にとろうと試みたもののそれでも前輪部分の自由がきかず、前輪部分からバクバクといった音が発せられるとともに、車体が右側に沈み始めたためアクセルを踏むなどして体勢を立て直そうとしたものの、エンジンが停止し、右側に横転した。

本件車両が横転した地点の本件保護路肩及び法面が崩壊するとともに、舗装部分も損壊している。

(4) 本件保護路肩上に新たにアスファルトが敷設された部分が始まる少し手前付近（路外に電柱がある付近）には、本件保護路肩と舗装部分の境目から少なくとも前輪のタイヤ幅程度内側に入った付近に亀裂（以下「本件亀裂」という。）が入っており、本件亀裂は本件車両が横転した付近に至るまで幅を狭めて不規則ながらも舗装部分上に続いている。また、本件亀裂の後方には、本件保護路肩と舗装部分の境から内側に同様の亀裂がある。

(5) 本件保護路肩上に敷設されたアスファルトの上には、本件車両の車両による圧痕がある。

2 争点 1（本件車両の本件事故当時の走行位置）について

(1) 認定事実（4）のとおり、本件亀裂は、本件保護路肩と舗装部分の境を狭めながらも、舗装部分上に存在し、本件車両の横転部分まで続いていること、原告は、本件保護路肩上にアスファルトがまかれている手前付近（右側路外に電柱がある付近）から右にハンドルがとられた旨供述しており、同部分には本件亀裂が認められること、本件亀裂と本件保護路肩との幅は本件車両の前輪のタイヤの幅程度はあり、本件亀裂の手前にも舗装部分上に亀裂があり、以上に認定事実（3）の事実を総合すると、

原告は、本件舗装路肩上の本件保護路肩部分との境目付近に極めて近接した場所を走行中、本件亀裂が生じたことによって、ハンドルを取られて本件保護路肩部分に右前輪が一部脱輪して本件保護路肩（被告 A 工業によりアスファルトがまかれた部分）を走行し、舗装部分に進路を回復することができないまま本件保護路肩部分を進行したものであると認めることができる。そして、その際、認定事実（3）のとおり、舗装部分側にハンドルを切った状態で進行していたことから、前輪タイヤが舗装部分の一部を削りながら進行する形となり、あるいは、前輪タイヤ部分が完全には舗装部分上になかったために、舗装部分の一部が負荷に耐えられず、舗装部分が崩壊するとともに、本件保護路肩部分も併せて崩壊して、本件車両が横転したものと認めることができる。

(2) この点、被告らは、本件事故は、本件車両が減速することなく通行しようとして、本件舗装路肩を逸脱して本件保護路肩上を走行したことが原因であり、このことは本件保護路肩上にタイヤの圧痕があることから認められるなどと主張し、それに沿う、証人 C 及び証人 B の証言がある。

しかし、本件車両の横転した地点より本件車両の後ろ方向に続いて伸びている亀裂は舗装部分上に生じていることは前記認定のとおりであり、また、本件保護路肩の強度は舗装部分に比較して弱いから、本件車両が本件保護路肩上を走行したことが本件県道の崩壊につながったのであれば、本件亀裂や本件亀裂の後方にある亀裂が生ずるとは考え難く、証人 C 及び証人 B の証言は採用できない。

ところで、本件保護路肩のアスファルト敷設部分に圧痕があったことは前記認定のとおりであり、書証には電柱付近の手前から、本件車両が右に進路をとった旨の記載があり、証人 C も電柱の付近から圧痕があったと供述している。しかし、具体的距離が記載されているものではなく、原告が徐々に右側に進路をとったこと自体や保護路肩に敷設されたアスファルト上を走行したことは前記認定のとおりであるから、本件亀裂を原因として脱輪したとの前記認定を左右しない。

さらに、証人 B は、元々保護路肩であったところに、従前本件県道の道路工事を行った業者がアスファルトをはみ出して敷設したために、舗装部分のような外観を有する場所であっても保護路肩であった部分がある旨証言している。しかし、そうであるとすれば、強度の弱い保護路肩が舗装路肩の外観を呈していたこととなり、それ自体危険な状況が継続していたこととなり、それにもかかわらず被告 X 県や本件県道を以前に工事した業者が、アスファルトの保護路肩部分へのはみ出しを放置して危険な状況を作っていたとは考え難く、採用できない。

被告らは、原告の他にも複数台の大型車両が通行しても何ら支障がなかったことから原告が脱輪したとも主張する。しかし、本件県道上を他の大型車両が安全に走行していたからといって、舗装部分の損壊が原因であるとの前記認定を左右するものではなく、本件車両がスピードを落としていないとの証人 B の証言も本件車両がガードレールのある部分を通過し終えた地点から徐々に右によっていったとの陳述と必ずしも整合するものではなく採用できない。

(3) 以上のとおり、本件事故の原因は、本件車両が本件舗装路肩部分を走行していたところ、舗装部分（本件舗装路肩部分を含む）に亀裂が入るなどしてハンドルを取られた結果、本件保護路肩部分に逸脱したことにより、その後本件車両の進行方向を立て直すことができなかつたために本件保護路肩上を走行し、その結果、本件保護路肩部分と本件舗装路肩の一部が崩壊したためであると認められる。

2 争点 2（被告 A 工業の原告に対する不法行為の成否）について

(1) 争点 1 についてで説示したとおり、本件事故の原因は、舗装部分に本件亀裂が入ったことにあると認められ、舗装路肩は本来的には自動車の走行が予定されていないとしても、道路の主要部分を保護し、主要部分の余裕部分として機能する必要がある、かつ本件県道の主要部分と本件舗装路肩の余裕部分は約 20cm であることからすれば、本件保護路肩も主要部分と同様の強度を有する必要があると

いうべきである。

そして、本件県道は本件事故時、切削が行われていたから、本件舗装路肩部分の強度もアスファルト舗装が完全に施されている場合に比較して、相対的に弱まっていたといえる。また、路肩部分の自動車走行が原則として禁止されているとしても、本件県道の右側車線の舗装部分（本件舗装路肩約30cm含む。）の幅員は概ね3mである一方、本件車両の幅員は2.49mであるから、本件車両が本件舗装路肩にはみ出さないための余裕幅は約20cm（2.7m - 2.49m）しかない。にもかかわらず、本件県道の主要部分と本県舗装路肩との境界にあるはずの白線は消されており、さらに、左側車線にはアスファルトフィニッシャーが、本件県道中央には舗装定規があったというのであるから、被告A工業において、本件車両のようなダンプができる限り右側に進路をとった結果、本件舗装路肩部分にはみ出て走行することは容易に予見できたと認められる。

(2) しかしながら、被告A工業が行った本件県道の切削がどの程度、舗装部分の強度に影響を与えていたか（どの強度の低下を招いたか）は全証拠をもって明らかではないから、本件舗装路肩を走行中に舗装部分に亀裂が入ったことが本件事故の原因であると認められる本件において、被告A工業が、原告が主張するような、舗装分の崩落防止や本件舗装路肩走行防止等のための措置をとらなかったからといって、原告に対して不法行為責任を負うと認めることはできないというべきである。

さらに、原告は、被告A工業に横転防止のための措置をとる義務があった旨主張する。しかし、本件車両が横転した部分にはもともとガードレールなどはなく、被告A工業において横転防止のための設備を設置するまでの義務があったとまで認めることはできない。

以上によれば、被告A工業は、被告に対して、不法行為責任を負うとは認められず、原告の被告A工業に対する請求は理由がない。

3 争点3（被告X県による本件県道の設置管理の瑕疵の有無）及び争点5（過失相殺）について

(1) 本件事故の原因が舗装部分に亀裂が入ったことによること、舗装路肩が主要部分と同程度の強度が求められることは、争点1及び争点2についてで説示のとおりである。

そして、本件舗装路肩部分にはみ出さないための余裕は20cm程度しかなく、本件県道が本件舗装工事中であったこと、主要部分と舗装路肩を分ける白線も本件舗装工事に伴い消されていたことは前記のとおりであり、したがって、被告X県において、原告が、主要部分をはみ出して本件舗装路肩部分を走行すること自体は予見できるといえる。

そうすると、本件県道（舗装路肩部分を含む舗装部分。）は通常備えているべき安全性を備えていなかったと言わざるをえず、被告X県には本件県道の設置、管理に瑕疵があったといえ、被告X県は本件事故により原告に生じた損害を賠償する義務がある。

(2) 次に、原告に相殺されるべき過失があったか否か検討するに、前記のとおり本件事故の原因は、本件舗装路肩部分を走行中の舗装部分の崩壊にあるから、原告には相殺されるべき過失はないというべきである。

4 争点4（損害）について

(1) 車両損害（認定額） 258万円

本件事故により、原告は、本件車両の修理費用として1034万1828円を必要とする旨主張する。しかしながら、本件車両の登録年度、初年度登録年度は前提事実のとおりであるところ、平成15年における同種の車両の新車価格は1304万円、中古車小売り価格は350万円であると認められ、また、書証によれば、本件車両と同様の排気量の車両の価格が258万円～799万円とされていること、価格300万円以上の車両については、ウインチ付であったり、本件車両よりも積載量が上回ることが認め

られるのであり、以上を総合すると、本件車両価格は258万円と認められ、経済的全損として同額が損害となる。

(2) レッカー費用及び積荷の廃棄費用（認定額合計） 61万4050円

本件車両の移動のためのレッカー代として48万4050円が、積荷の運搬費用として13万円が必要であり、いずれも本件事故による損害と認めることができる。

(3) 以上によれば、本件事故により原告に生じた損害は319万4050円となり、原告の請求は、同額及びこれに対する遅延損害金(起算日は事故発生日、利率は民法所定)の支払を求める限度で理由がある。

5 争点6（原告の被告A工業に対する不法行為の成否）について

前記のとおり、本件事故の発生につき原告の過失を認めることはできない。したがって、被告A工業の原告に対する不法行為に基づく損害賠償請求（反訴）は理由がない。

6 争点8（被告X県及び本件土地所有者の原告に対する不法行為に基づく損害賠償請求権の有無。被告A工業は前記各損害賠償請求権を代位取得したか否か。）、争点9（被告A工業の原告に対する事務管理の成否及び費用償還請求権の有無）及び争点10（被告A工業の原告に対する不当利得返還請求権の有無）について

(1) 被告A工業の上記各争点にかかる請求は、いずれも、被告X県及び本件土地所有者が原告に対して不法行為に基づく損害賠償請求権を有することを前提としている。

(2) しかし、本件事故原因につき原告に過失があったと認められないから、被告A工業の主張はその前提を欠き、損害賠償請求権の代位取得、事務管理、不当利得を理由とする、反訴請求は理由がない。

第4 結論

以上の次第であり、本訴請求のうち、原告の被告X県に対する請求は、主文1掲記の範囲で理由があるからその限度で認容し、その余は棄却し、被告A工業に対する請求は理由がないから棄却し、反訴請求はいずれも理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

なお、仮執行免脱宣言は相当でない。