

路上障害物に起因する事故に関し

道路管理瑕疵が否定された事例

— 国道一八号ダンブ跳ね石事件（東京地裁） —

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

本稿においても、今月号の「特集」（「路上放置車両の現状について」）の流れに沿う形で、路上障害物に係る事例を取り上げる。「特集」に掲げた事例で紹介したとおり、路上障害物に起因する事故に関し道路の管理瑕疵が認められるか否かについて、裁判所の考え方は、当該道路の構造、用法、場所的環境及び利用実態等の総合勘案という管理瑕疵に係る判断基準の下、障害物判例では、とりわけ、当該路上障害物が道路管理者による巡回等において発見されていたか否か、仮に発見していたとすれば、それを除去することが可能であったか否か（時間的切迫性の有無）が主として問われているところに特徴が見られる。本事例では、その障害物の道路上の存在自体が大きな争点となった事例である。

一 事案の概要

被害者は、昭和五五年二月二二日午前一時一〇分頃、大型貨物自動車を運転し、一般国道一八号の新潟県上越市薄袋付近（以下「本件事故現場道路」という。）の下り車線を走行中、先行車両がダブルタイヤに挟み込んだ石（重さ七kg、長さ二三cm、幅一七cm、厚さ一四cm）（以下「本件石」という。）を跳ね上げたため、これが被害者の車のフロントガラスを破って車内に進入して頭部を直撃し即死した。

二 争点

先行車両が本件事故現場道路を通過する前に道路上に本件石が放置されていたか。

三 判決

主文

- 1) 本件上告を棄却する。
- 2) 訴訟費用は原告らの負担とする。

四 理由

- 1 争点（本件石は放置されていたか）について
 - (1) まず、本件道路の状況をみると、本件事故現場道路は、国道一八号のうち上越市市役所前交差点から北方約三〇〇mの付近にあり、アスファルトによって舗装され、直線で見通しは良好で、沿道には住宅、事務所、商店等が立ち並んで市街地を形成している。本件事故当時は、道路両側に雪堤があり、路面は積雪もなく平坦で、自然的要因による落石等の危険は全くないことは当

事者間に争いがなく、原本の存在及び成立に争いのない書証及び証人の証言によれば、本件事故現場道路は中央線によって上下二車線に区分され、最高速度四〇km/h、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、駐車禁止の各規制がなされており、車道幅員は約一二mであるが、本件事故当時は道路両側に高さ約一・三mの雪堤があったため、通行可能な幅員は約九・四mに制限されており、付近には街路灯等がないため夜間は暗く、路面はアスファルトが露出しているが雪解け水が凍結していたことが認められ、右認定に反する証拠はない。

(2) 次に、走行中のダンプカーが路面上の石を挟み込んで跳ね飛ばす可能性があるか否か等について見ると、本件事故の原因を明らかにするため道路管理者が砂を満載した七トトラック及び本件石とほぼ同じ重量・形状・性質の石を使用してアスファルト舗装の路面上で各種方法による石の跳ね飛ばし等の実験を行った結果、「噛み込み石の跳ね飛ばし実験」によれば、石ダンプロックの後輪ダブルタイヤに石を挟み込んだ状態で四〇ないし六〇km/hで走行した場合、三〇数回の試験中、石を跳ね飛ばすことがあること、その場合、石の跳ね出す位置、跳ね飛ばす方向は一定でな

く、跳ね出した石のほとんどがフェンダー等の車体部分又は地面に衝突して転げ出し、空中に高く跳ね上がることは少ないものの、一回ほぼ真上の方向に高さ約三m以上跳ね上がった例が認められたこと、右のようにダブルタイヤに挟み込んで跳ね飛ばした場合には石の両側面にタイヤ痕が付着すること、一方、「踏み飛ばし実験」によれば、石の一端を六〇km/hで走行する右ダンプロックのタイヤで踏みつけた場合、五七回の試験中、石は斜め前方に飛び出す、飛び出す高さはほとんど一・二m以下で、一回だけ一・八mに至ったことがあるに留まり、二m以上の高さまで跳ね上がった例はなかったこと、右のように、石の一端を踏みつけた場合は石の一面にタイヤ痕が付着するが、両側面に付着することはないこと、また、アスファルト舗装の路面上に置いた石の右ダンプロックのダブルタイヤ（複輪間の最大間隙九・六七cm、最小間隙四cm）による「噛み込み試験」の結果では、四〇km/hの速度で噛み込み試験をしたところ困難であったため、一〇ないし二〇km/h程度の速度に落して三〇回以上の試験を行ったもののダブルタイヤに挟み込んだ例が一回もなく、最微速で前後進した場合に二〇回以上の試験のうち何回か挟み込んだこと

があったに過ぎないことが認められ、右認定に反する証拠はない。

(3) 以上の事実によれば、本件道路はアスファルト舗装の平坦な最高速度が四〇km/hに規制された道路で、事故発生当時凍結状態にあり、かつ、右道路状況においては、ダンプカーが最微速で進行した場合を除いて、本件石をダブルタイヤに挟み込む可能性はほとんどないのみならず、仮に右道路を深夜最微速で走行する車両があつて、本件石をダブルタイヤに挟み込んだとしても右の最微速で走行中に後続車両である被害者のフロントガラス（タイヤ接地面から二m以上の高さ）までこれを跳ね飛ばすことはあり得ず、また、本件石は本件事故発生時の四〇分前までは本件事故現場道路上に放置されていた形跡がないことは後に認定するとおりであるから、これらの事情にかんがみると、本件石が被害者の先行車両が本件事故現場道路を通過する前右道路上に放置されていたとは認めることはできず、かえって、被害者の先行車両が本件道路以外に未舗装道路上を走行中に本件石をダブルタイヤに挟み込み、そのまま事故現場まで走行するに至った可能性が高いというべきである。なお、原告らは、本件道路のように平坦な舗装道路においては、路面に凹凸が少な

いたため、走行中の車両のダブルタイヤが路面の凹凸によって受ける衝撃の変化も少なく、したがってダブルタイヤが石を挟み込む力にも強弱の変化が少ない結果、ダブルタイヤに挟み込まれた状態が継続している石がこれから外れて跳ね飛ばすような決定的な契機に乏しいのであるから、本件事故現場道路上に放置されていた本件石がダブルタイヤに挟み込まれた一瞬のちに外れて跳ね飛んだものであると見るほかはない旨主張する。しかしながら、本件においては、右主張を裏付けるに足る証拠がなく、かえって、平坦な舗装道路においても、ダブルタイヤに石を挟み込んだまま走行してきた車両が蛇行、急激な加速あるいは減速等を行ったことにより、ダブルタイヤが石を挟む力に強弱の変化が生じることは見やすい道理であり、これら力の変化を契機として石がダブルタイヤから外れて跳ね飛ばすことも経験則上十分であり得るところであるから、原告らの右主張はにわかに採用することができないものというほかない。してみると、被害者の先行車両が本件事故現場道路を通過する前に本件石が道路上に放置されていたことを前提として、本件道路の管理に瑕疵があるとする原告らの主張は、その前提を欠き、理由がないものとして排斥されるを免

れない。

2 本件石がもとと本件事故現場道路上に放置されていたもので、被害者の先行車両がこれをダブルタイヤに挟み込んだ直後被害者の運転席に跳ね飛ばしたものであるとしても、当裁判所は、以下に述べる理由により、被告国の本件道路の管理に瑕疵があったとはいえず、原告らのこの点に関する主張の理由がないものと判断する。

(1) 証拠(略)によれば、被告国は、前記国道一八号のうち本件事故現場道路を含む新潟県内の三七・三kmの区間につき、その維持、修繕その他の管理業務を直接行わせていたこと、本件事故当時、本件道路管理者による管理は、建設省が定めた道路技術基準及び直轄維持修繕実施要領に基づいて行われており、巡回班を編成し、毎日(職員が勤務を要しない日を除く)一回、原則として昼間本件事故現場道路を含む前記担当区間を道路パトロールカーによって巡回させ、右巡回は、道路状況、特に路面、路肩部等の異常の有無、また冬期においては、路面の積雪の状況、除雪及び凍結防止剤散布の必要性の有無その他の道路管理上必要な事項について実施されていたこと、ことに冬期においては、本件道路が

積雪の甚だしい地域にあることから、道路管理者は前記パトロールカーによる巡回のほか、特に夜間における道路状況の把握のため、民間業者に委託して巡回をさせていたが、右民間事業者による巡回は、気象状況等に照らして道路管理者が必要と認める場合に業者に指示を発して行われ、業者は右指示を受けた都度直ちに巡回を実施し、必要がある場合には除雪等の作業を行うものとされていたものの、右巡回は、積雪状況の確認に留まらず、路面の異常の有無、障害物の存否等道路管理上必要な事項についても実施されていたこと、本件事故発生の日の前日である昭和五五年二月二日、道路管理者は道路パトロールを実施し、同日午前八時三〇分頃から午後五時頃まで本件事故現場道路を含む担当区域を巡回したが、その際には本件事故現場道路上に本件石その他交通上の支障となるべき何らの異状も認められなかったこと、また、道路管理者は、同日、前記民間業者に対し、同日午後一〇時頃及び翌二二日早朝の二回に渡り本件事故現場道路を含む担当区域の巡回を実施するように指示したところ、同民間業者は指示に従いその従業員二名に巡回車により巡回させたが、本件道路上下両車線共に本件石その他交通上支障となるべき何らの異状も認められ

なかつたこと、さらに、本件事故発生前、タクシー会社の運転手が本件事故発生前の前日である二月二一日午後一一時四〇分頃、本件事故現場道路の下り車線を通過し、その帰路、同日午後一一時五〇分頃、同所の上り車線を通過するほか、二社のタクシー会社の運転手（二人）が午前零時三〇分頃に上下車線において、いずれも本件石が道路上に放置されているのを発見していない。

(2) 右事実、特に、道路管理者、民間業者による巡回及びタクシー運転手らによっても、本件事故現場道路上に本件石が放置されていたのを発見していないことに加えて、本件道路は、平坦な直線の道路で見通しもよく、道路の両側には雪堤があり、路面が凍結していたことから、車両の運転者は路面の状況を十分注視しつつ運転することが必要であり、かつ、そうすることが可能な状況にあったというべきであるから、仮に右道路上に本件石が存在していたとすればこれを容易に発見することができたものと推認することができる（右推認を左右すべき確たる証拠はない。）ことに照らすと、仮に右道路上に本件石が存在していたとしても、本件石が出現した時刻は、前記タクシー会社の運転手が右道路の下り車線を通過した二月二二日午前零時三〇分頃から

本件事故が発生した同日午前一時一〇分頃までの約四〇分の間であると推認することができ、右推認を覆すに足りる証拠はない。

(3) 以上の推定事実^に照らすと、被告国の本件道路の管理体制には、その通行の安全性の確保において不十分なところはなく、仮に本件石が本件事故現場道路上に放置されていたとしても、本件石が出現してから本件事故発生までの時間が僅か四〇分以内という短時間であることからみて、被告国が遅滞なくこれを発見の上除去し、道路を安全良好な状態に復することは、およそ不可能であったものというべきであるから、右のような状況の下では、被告国の本件道路の管理に瑕疵があったものとは認められないというべきである。