

鹿角市道車両転落事故

損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一六年二月一日
横浜地方裁判所 請求棄却（確定）

はじめに

營造物の設置又は管理の瑕疵は、營造物が通常有すべき安全性を欠いているかによって判断されるものであり、このうち營造物の危険性については、個々の營造物について、周囲の状況等を総合的に考慮しながら、個別具体的に判断される。道路についていえば、当該道路の交通量・使用状況、不良状況の性質・程度、舗装の有無などの要素をもとにして、道路利用者に期待される利用方法を前提に個別具体的に判断されることになる。

今回は、事故現場付近の道路に穴があったことや舗装が簡易で道路の強度が低かったことなどの道路状況ではあったものの事故の発生との間の因

果関係が認められず、道路管理者に管理瑕疵が認められなかった事例を取り上げることとする。

一 事件の概要

本件は、被告が管理する市道から道路下の休耕田に転落した車両の使用借権者（所有権留保付車両売買の使用者）である原告が、転落は道路管理の瑕疵により生じたものであるとして、被告に対し、国家賠償法二一条一項に基づき、損害賠償金（修理費、休車損害等）合計五十二万八千二百六円及びこれに対する転落事故の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ものである。

（前提となる事実）

(1) 転落事故の発生（以下「本件転落事故」という。）

ア 場所…秋田県鹿角市内
イ 転落車両…自家用普通貨物自動車

（以下「原告車両」という。）

運転者…原告代表者

ウ 態様…原告車両が、上記場所において、上記市道から道路東側にある休耕田に転落した。

エ 結果…原告車両は破損した。

(2) 原告車両が転落した道路は、鹿角市が管理する総延長八七五・九〇メートルの市道中ノ崎線（以下「本件市道」という。）である。

(3) 原告車両は、乗車定員三名のバン型の普通貨物自動車で、所有者はクレジット株式会社、使用者は原告である。

二 主な争点

(本件転落事故は、被告の道路管理の瑕疵により生じたか。)

1 原告の主張

ア 本件転落事故現場付近の道路幅員は約二・七メートルで、道路上には深さ約九センチメートルの穴を含め、数多くの穴があった。原告は、対向車との衝突を恐れ、道路左側に寄って徐行していたところ、左後輪下の切削材利用舗装が剥離、崩壊して地盤が崩れ、これにより原告車両は休耕田に転落した。

イ ところで、道路法一九条は、「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ものでなければならぬ。」と規定し、また、同法四二条は、「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もっ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。」と規定しているから、本件市道を管理する被告には、本件市道を、安全かつ円滑な交通を確保することができる構造に

するとともに、道路を常時良好な状態に保つように維持、修繕し、一般交通に支障が生じないようにする義務がある。しかるに、被告は、本件事故現場付近の市道の舗装を、切削材利用舗装という簡易舗装により一段と耐久性の低い構造にしたうえ、本件転落事故当時本件道路には多数の穴が生じ、かつ、雨水の影響により地盤が軟弱になっていたのを放置していた。その結果、原告車両が本件転落事故現場付近道路左側部分を徐行して走行していた際、原告車両右後輪が道路に空いた穴に落下した反動で左後輪に過大な加重がかかったことや、穴から脱出するためのアクセルにより駆動輪である左後輪がスリップしたことなどにより、切削材利用舗装が剥離し、雨で崩れやすくなっていた路盤が崩壊して、本件転落事故が発生した。

ウ また、道路法第四五条は、道路標識等の設置につき、「道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設置しなければならない」と規定している。そして、本件事故当時、本件事故現場付近の道路には多数の穴が空き、路盤や舗装が崩れやすくなっていたのであるから、被告は、

2 被告の主張

こうした点につき運転者の注意を喚起させる標識等を設置すべきであったのにこれら一切しなかった。

エ 上記のとおり、本件事故現場付近の道路には、道路が通常有すべき安全性を欠く瑕疵があり、その瑕疵により本件転落事故が発生したといえる。

ア 原告は本件道路の路盤が崩れたと主張するが、路盤は崩れてはいない。本件事故は、原告代表者が、不注意により運転を誤り、原告車両を道路の左端に寄せ過ぎて脱輪させ、原告車両を道路下の休耕田に転落させたもので、原告代表者が道路の状況に応じた通常の運転をしておれば、起きるはずのないもので、被告には何ら責任はない。

イ また、営造物につき、国家賠償法二条一項の瑕疵の有無、換言すれば「通常有すべき安全性」を備えているか否かの判断は、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個別具体的にすべきものであるところ、本件市道は行き止まりの全長約八七六メートルの道路で、途中に集落はなく、往来は一日約一〇名程度の温泉の宿泊客が主という交通開

散な道路である。本件市道のように山間僻地の交通開散な道路について十分な維持管理を求めることは困難であり、舗装が通常の舗装材よりも弱い切削材（高速道路のアスファルトの廃材）によることも許される。

本件事故現場付近の道路は従来砂利道であったが、平成一三年七月一日、切削材により表面を簡易舗装した。切削材は通常の舗装材よりもろく、山側からの水の流入により湿潤となった箇所を工事用のダンブカーが通行したことにより道路表面に数個の穴が空いた。しかし、この穴があっても通常の運転による通行に差し支えはないから、本件転落事故現場は通常有すべき安全性を有しており、簡易な舗装をしたことや穴が空いていることをもって瑕疵ということとはできない。したがって、本件転落事故が道路の瑕疵により生じたものということとはできない。

三 争点に対する裁判所の判断

1 主文

原告の請求を棄却する。

2 本件転落事故は被告の道路管理の瑕疵により

発生したかについて

(1) 争いのない事実等、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 本件市道は、もとは公園上赤道とされる

国有的里道であったが、昭和五九年三月二

九日被告により市道として認定された全長

八七五・九〇メートルの行き止まりの道路

である。本件市道のうち、簡易舗装部分は

一二九・五メートル、切削材利用舗装部分

は一三〇メートル、砂利道部分は六一〇・

四メートルで、橋が六メートルとなっている

。道路幅員は、全長の約九割にあたる七

七三・三メートルが四メートル未満である

。本件転落事故現場付近の道路幅員は約

三・六メートルで、山側となる西側は急な

斜面となっており、その上の方は大きな木

が道路に覆い被さるように枝を伸ばしてい

る。東側は一段低くなった休耕田となっ

ている。道路と休耕田の高低差は目測で一

いし一・五メートル程度である。本件転落

事故現場付近の道路は、平成一三年七月一

一日、同年三月に本件市道付近に開設され

た温泉の利用客の利便のため、高速道路の

アスファルトの廃材である切削材を用いて

表面が簡易舗装された。しかし、舗装され

た部分の外側には砂利部分が残され、休耕

田側のそれは幅が約三〇センチメートル

で、休耕田側に傾斜している。この砂利部

分から更に休耕田に続く部分は斜度約三〇

ないし四〇度の斜面となっている。本件転

落事故当時この斜面は草に覆われていた。

イ 本件市道における切削材による簡易舗装

は、切削材を搬入し、それをバックホウ及

び人力で敷き均し、振動ローラーで転圧し、

乳剤及び砂を人力で散布するという工程で

行われた。しかし、切削材舗装はもろい上、

本件転落事故現場付近は西側の山の斜面か

らのわき水により地盤が緩くなっていたた

め、工事用の大型車の往来により、舗装後

わずか一カ月で、道路には最大で深さ約九

センチメートル、直径三〇センチメートル

程度の皿状の穴が約七カ所生じた。うち六

カ所は道路中心より山側に寄った部分にあ

った。また、西側の山林からの湧き水や降

雨のため、本件事故当時穴には水がたまっ

ていた。

ウ 原告代表者は、平成一三年八月三日、鹿

角市内での仕事を終え、本件市道に入り、

原告車両を運転して、本件転落現場を通過

し温泉に赴いた。本件市道を走行するのは

初めてであった。原告代表者は、温泉で入

浴後、原告車両を運転して再度本件転落現

場を通過しようとしたが、原告車両は、進

行方向左側の休耕田に左側面を下にして転落した。転落事故後、業者が原告車両をレッカーで引き上げようとしたが、途中でワイヤーを設置していたフックが外れ、原告車両は再度、休耕田に転落し、二度目の牽引で引き上げることができた。

本件事故直後の写真には、本件転落事故現場付近の道路東側（休耕田側）の舗装面から砂利部分にかけて、二カ所、路面が削り取られたような痕跡が存在するが、路盤、路肩が崩壊した形跡はない。また、上記二カ所の痕跡の間隔は、原告車両のホイールベースと同じ間隔である。

エ 原告代表者は、本件転落事故直後、被告の職員から、本件転落事故現場付近の道路の休耕田側斜面の草が生えた部分に残っていた車両の走行したタイヤ跡を示されて、ここから落ちたのではないかと指摘されたのに対して、そのタイヤ跡が自分のものであるか証拠はないと述べたが、タイヤ跡があったこと自体は認めていた。

ところで、原告は、本件事故の発生状況について、本件転落事故現場付近の道路左側を徐行して走行していたところ、原告車両右後輪が道路に空いた穴に落下した反動で左後輪に過大な加重がかかったことや、

穴から脱出するためのアクセルにより駆動輪である左後輪がスリップしたことなどにより、切削材利用舗装が剥離し、雨で崩れやすくなっていた路盤が崩壊して、原告車両が休耕田に転落した旨主張し、原告代表者はこれに沿う供述をする。しかし、そもそも、原告が主張するように原告車両が徐行して走行していたのであれば、高速で走行するのとは異なり、最大深さ九センチメートル、直径三〇センチメートル程度の皿状の穴に右後輪が落ち、そこから出たとしても、それにより左後輪に大きな荷重がかかるとは考えにくいこと、本件転落事故現場付近には路盤、路肩が崩壊した痕跡がないこと、道路東側の端付近の二カ所の削り取られているような痕跡も、その形状や間隔からして、原告車両左側の前後輪に大きな力が加わって道路の一部を削り取ったと見るよりは、原告車両の左側の前後車輪が路肩と休耕田の間にある斜面を走行し、原告車両がそのまま休耕田に転落した際、原告車両右車輪内側が大きな力で道路を擦り、その一部を削り取ってつけた痕跡とみるのが自然であること、実際本件転落事故直後休耕田側斜面にタイヤ跡があったことからすると、本件転落事故は、原告代表者

が運転を誤り、原告車両を道路左側に寄せ過ぎて、原告車両を休耕田に転落させた事故とみる余地があり、他に的確な裏付けのない本件において、原告代表者の上記供述により直ちに原告の上記主張事実を認めることはできず、他にこれを認めるべき証拠はない。

そうすると、本件転落事故現場付近の道路に穴があったことや舗装が簡易で道路の強度が低かったことなどの道路状況と本件転落事故の発生との間の因果関係はこれを認めることができないから、被告の道路管理の瑕疵により本件事故が発生したということとはできない。

3 結論

以上によれば、その余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ことになる。よって、原告の請求を棄却することとし、主文のとおり判決する。